

RAPPORT

MARITIM VERDISKAPINGSRAPPORT 2022



MENON-PUBLIKASJON NR. 10/2022

Av Maren N. Basso, Lars Martin Haugland, Serli Abrahamoglu, Sander Aslesen og Erik Jakobsen

Forord – Maritimt Forum



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 2020, *Oppdaterte prognoser for maritim næring per august 2020*, i *Maritim verdiskapingsrapport for 2021* og til slutt i *Prognoser for maritim næring per september 2021*.

Siste tilgjengelige regnskapstall for 2020 viser at koronapandemien ikke traff næringen så hardt som fryktet, og at det jevnt over har gått bra i maritim næring. Denne rapporten følger opp de fire rapportene i form av at den kommer med faktiske regnskapstall for 2020, estimater for det tilbakelagte 2021 og nye prognoser for 2022, 2023 og 2024. Rapporten presenterer, som de foregående rapportene, prognoser for den maritime næringen i tre ulike scenarier for den videre koronavirusutviklingen. 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.

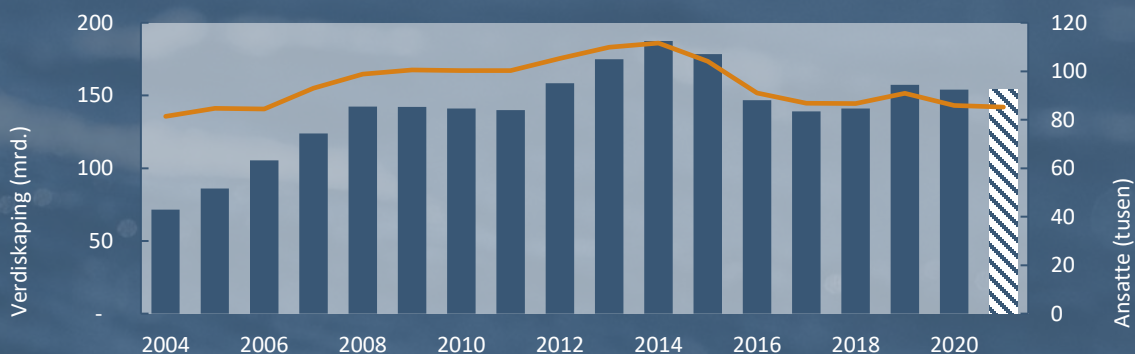
Maritim verdiskapingsrapport 2022 er utarbeidet av Menon Economics på vegne av Maritimt Forum. Prosjektet har vært ledet av Maren N. Basso med Lars Martin Haugland, Serli Abrahamoglu og Sander Aslesen som prosjektmedarbeidere. Erik Jakobsen har vært kvalitetssikrer. Menon står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Februar 2022

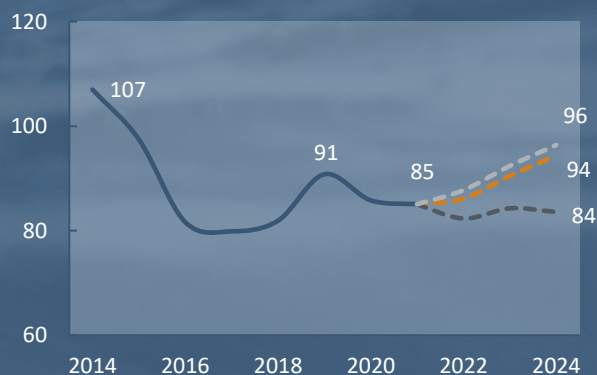
Maren Nygård Basso
Prosjektleder
Menon Economics

Nøkkeltall for maritim næring

Mål	2019	2020	2021
Ansatte	91 tusen	86 tusen	85 tusen
Omsetning	477 mrd.	454 mrd.	451 mrd.
Verdiskaping	157 mrd.	154 mrd.	154 mrd.



Under: Verdiskaping i mrd. NOK (t.v.) og sysselsetting i tusen (t.h.) i maritim næring. Blå linje viser historisk utvikling fram til 2022. Lys grå viser utvikling i høyscenario, oransje i hovedscENARIO og mørk grå i lavscenario, 2014-2024.



Tabell: Nøkkeltall for norsk maritim næring, og endring fra 2019 (tall i parentes)

	Omsetning	Verdiskaping	Sysselsetting
Maritim næring i 2019	477	157	90 800
Maritim næring i 2020	454 (-23 mrd. NOK)	154 (-3 mrd. NOK)	85 800 (-5 000)
Maritim næring i 2024 – Hovedscenario	508 (+31 mrd. NOK)	167 (+ 10 mrd. NOK)	94 400 (+3 600)
Maritim næring i 2024 – Nye og alvorlige virusmutasjoner	455 (-22 mrd. NOK)	154 (-3 mrd. NOK)	83 600 (-7 200)
Maritim næring i 2024 – Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet	517 (+40 mrd. NOK)	169 (+12 mrd. NOK)	96 400 (+5 600)

Innhold

INNHold	2
EN AV NORGES VIKTIGSTE NÆRINGER	4
SMB-bedrifter langs hele kysten	4
Ny vekst etter oljeprisfallet, men en liten tilbakegang etter koronapandemien	6
Nye markeder driver veksten	9
Lønnsomhetsutfordringer – særlig nedgang i rederienes samlede lønnsomhet i 2020	9
Halvparten av næringens omsetning er eksport	10
GRØNN MARITIM NÆRING	13
Ledende på grønn teknologi	13
En komplett maritim leverandørkjede til havbruk	13
Et mulig havvindeventyr	15
Maritim turisme	16
KOMPETANSE I MARITIM NÆRING	18
Sjøfolks kompetanse	18
NORSK MARITIM KLYNGE	20
Koronapandemien og maritim næring	21
Prognoser for maritim næring i lys av koronapandemien	24
Tre ulike fremtidsscenarioer	24
Koronapandemiens virkning på maritim næring	25
Konsekvenser av pandemiens utvikling	27
Rederiene	28
Deepsea-rederier	30
Nærskipsfart	31
Offshorerederier og riggselskaper	33
Koronapandemiens virkning på rederiene	34
Norsk verftsindustri	37
Koronapandemiens virkning på norsk verftsindustri	38
Utstysleverandører	39
Koronapandemiens virkning på utstysleverandørene	40
Tjenesteleverandører	42
REFERANSER	44
VEDLEGG A: OM TALLENE I RAPPORTEN	46
Regnskapstall for 2021	46
Sysselsettingstall	46
Koronaprognooser	46
Oppdatering av næringspopulasjoner	46
VEDLEGG B: NØKKELTALL FOR MARITIM NÆRING	47
Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2019 og 2020	47
Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2019 og 2020	47
Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2019 og 2020	47
Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2019 og 2020	48
Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2019 og 2020	48
Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2019 og 2020	49
Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2019 og 2020	50
Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2019 og 2020	50

Kommunefordelte nøkkeltall for Troms og Finnmark 2019 og 2020	51
Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2019 og 2020	51
Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold og Telemark 2019 og 2020	52
Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2019 og 2020	52
Kommunefordelte nøkkeltall for Viken 2019 og 2020	53
VEDLEGG C: OPPDATERTE KORONAPROGNOSE	55
Scenarier	55
Modellen	55
Kompensasjonsordningen	56
Prognoser – Nøkkeltall i tabellform	57
Hovedscenario	57
Nye og alvorlige virusmutasjoner	57
Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet	58

En av Norges viktigste næringer

Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en viktig rolle for verdiskaping og sysselsetting i store deler av landet. Langs norskekysten finnes en komplett maritim klynge hvor det inngår verdensledende selskaper innenfor et bredt spekter av segmenter. Norske bedrifter og kunnskapsaktører står bak en kontinuerlig strøm av innovasjoner innen skipsdesign, dynamisk posisjonering, fremdriftssystemer, utstyr og tjenester. På dørstokken til et nytt tiår var det store utsikter for vekst for maritim næring i Norge. Optimismen gjenspeilte seg i verdiskapings- og sysselsettingstallene for 2019, hvor begge opplevde en økning fra 2018. Ved inngangen til 2020 var det over 90 tusen ansatte i næringen. Det er nærmere fire tusen flere enn bunnen etter oljeprisfallet i 2017, men det er allikevel nesten ti tusen færre enn ved toppen i 2014.

Koronapandemien og en lavere oljepris snudde opp ned på optimismen i næringen i mars 2020. Siste tilgjengelige regnskapstall for 2020 viser imidlertid at koronapandemien ikke traff næringen så hardt som fryktet, og at det jevnt over har gått bra i maritim næring.¹ Det samme gjelder for 2021-tallene,² hvor verdiskapingen for 2021 er estimert til 154 mrd. kroner.³ Det er på lik linje med 2020. Antall ansatte i 2021 var 85 tusen. Nøkkeltallene for 2021 indikerer at næringen som helhet ikke opplevde noen vekst fra 2020. Stagnasjonen kan tilskrives mange ulike faktorer, men det er enkelte som peker seg ut: Ordrebøkene for offshore og cruise tømmes frem mot 2022, cruiseturismen har ennå ikke tatt seg opp, samt at fortsatt strenge koronatiltak i Norge og i andre land bidrar alle til at koronapandemien enda ikke har gitt helt slipp på maritim næring i 2021. På den andre siden peker stigende fraktrater, høye oljepriser og store investeringer i havvind i retning av at veksten vil ta seg opp de neste årene.

Tabell 1: Nøkkeltall maritim næring (NOK). Tall for 2021 er estimert. Kilde: Menon Economics

Mål	2019	2020	2021
Ansatte	91 tusen	86 tusen	85 tusen
Omsetning	477 mrd.	454 mrd.	451 mrd.
Verdiskaping	157 mrd.	154 mrd.	154 mrd.

SMB-bedrifter langs hele kysten

I 2020 var det i overkant av 4800 aktive foretak og underavdelinger i den norske maritime næringen. I overkant av 60 prosent av foretakene har ti eller færre ansatte og 34 prosent av foretakene har mellom ti og 100 ansatte. For maritim næring betyr dette at 95 prosent av alle foretakene er små eller mellomstore bedrifter (SMB). Gruppen av maritime SMB-bedrifter sysselsatte imidlertid kun 42 prosent av alle ansatte i næringen i 2020. Kun ett prosent av selskapene har over 500 ansatte, hvor de fleste er rederier, som er relativt jevnt fordelt mellom

¹ I september 2021 estimerte vi en samlet verdiskaping på 144 mrd. kroner for 2020. De faktiske tallene viser at verdiskapingen endte på 154 mrd. kroner. Sammenlignet med 2019-tallene er dette en nedgang på beskjedne to prosent.

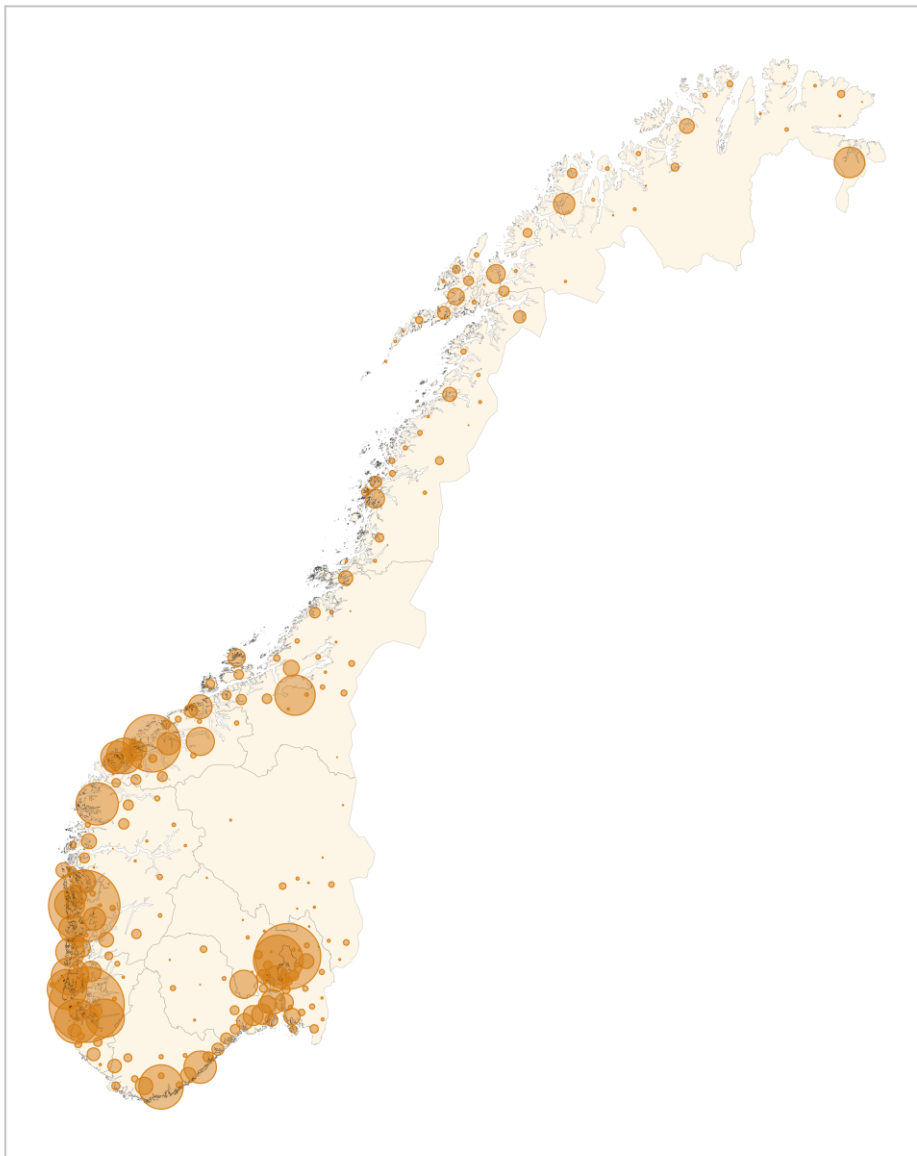
² I april 2020 utarbeidet Menon prognoser for maritim næring i lys av koronapandemien. Disse prognosene ble oppdatert i august 2020 og i januar og september 2021. Samtlige prognoser har forventet et fall i 2020 og i 2021 sammenlignet med 2019, men som følge av ny og bedre innsikt i markeder, vaksinedistribusjon og virkning, er fallet nedjustert. I august 2020 ble prognosene oppjustert til 124 mrd. kroner i 2021 og i januar 2021 var prognosene 143 mrd. kroner for 2021. I september 2021 ble verdiskapingen i 2021 estimert til å ligge på 151 mrd. kroner.

³ Det samme bildet gjelder også for 2020: Prognosene har blitt mer optimistiske siden de ble publisert for første gang i april 2020, og sammenligner vi prognosene for 2020 utarbeidet i september 2021 ser vi at avviket er lite i forhold til faktisk 2020-nivå. Hittil har våre prognoser truffet bra den faktiske utviklingen observert i næringen.

riggselskap, nærskipfartsrederier og offshorerederier. Denne ene prosenten sto for 26 prosent av sysselsettingen i maritim næring i 2020.

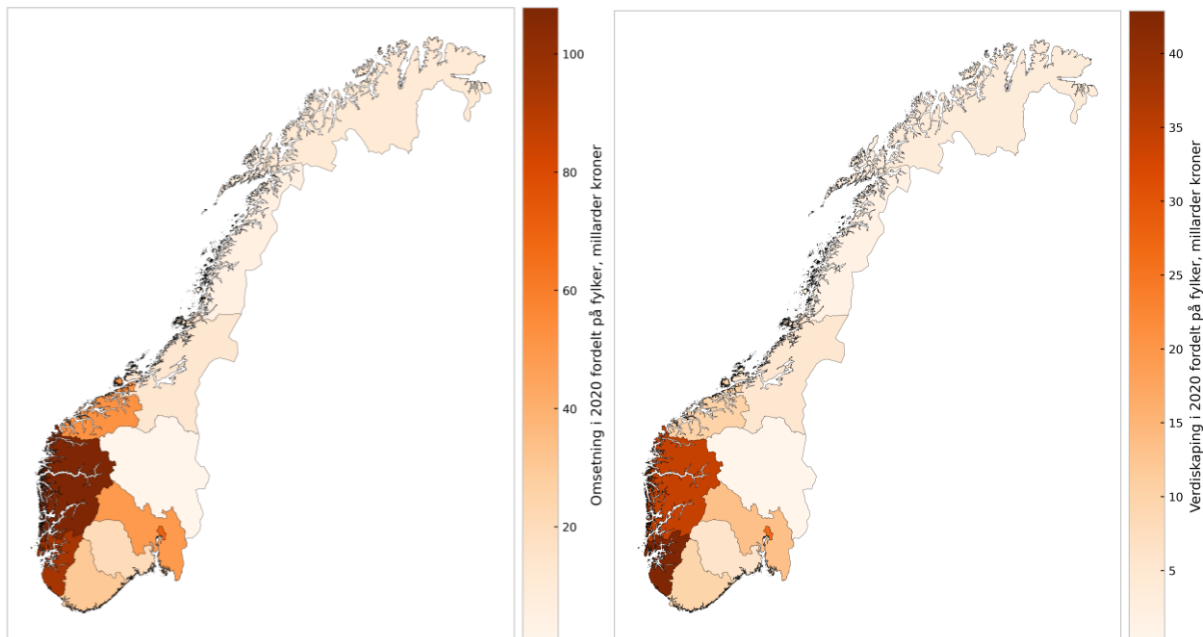
I tillegg til å kjennetegnes som en SMB, er den typiske maritime bedrift lokalisert i distriktene og langs kysten av Norge. Statistisk sentralbyrå (SSB) kategoriserer foretak på en sentralitetsindeks mellom én og seks, hvor én er de mest sentrale områdene og seks de minst sentrale områdene. I 2020 var 13 prosent av arbeidsplassene lokalisert i de mest sentrale områdene av Norge. Til sammenligning var denne andelen 36 prosent for øvrig norsk næringsliv. De maritime foretakene er i større grad enn andre næringer lokalisert i mindre sentrale områder (sentralitetsindeks 3-6). Hele 57 prosent av foretakene er lokalisert i mindre sentrale områder, mot 38 prosent blant foretak i øvrig norsk næringsliv. Den regionale spredningen av ansatte i maritim næring er vist i kartet under. Kartet viser antall ansatte i hver kommune i 2020. Større sirkel indikerer flere ansatte. Figur 1 viser at maritim aktivitet er spredt i hele Norge, og særlig langs norskekysten sør for Trondheim. Områdene tilknyttet byområdene rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Ålesund tiltrekker seg en høy andel av de ansatte i maritim næring.

Figur 1: Kart over kommunefordelt sysselsetting av ansatte i maritim næring i 2020. Sirkler er plassert i sentrum av kommunene. Større sirkel indikerer flere ansatte. Kilde: Menon Economics



I Figur 2 har vi dekomponert den økonomiske aktiviteten i maritim næring på de norske fylkene. Kartet til venstre viser fylkesfordelt omsetning, mens kartet til høyre viser fylkesfordelt verdiskaping. En mørkere farge indikerer en høyere verdi på de to nevnte regnskapsstørrelsene. Det er spesielt foretakene i fylkene på Vestlandet og Oslo som står for majoriteten av omsetningen og verdiskapingen i maritim næring i 2020.

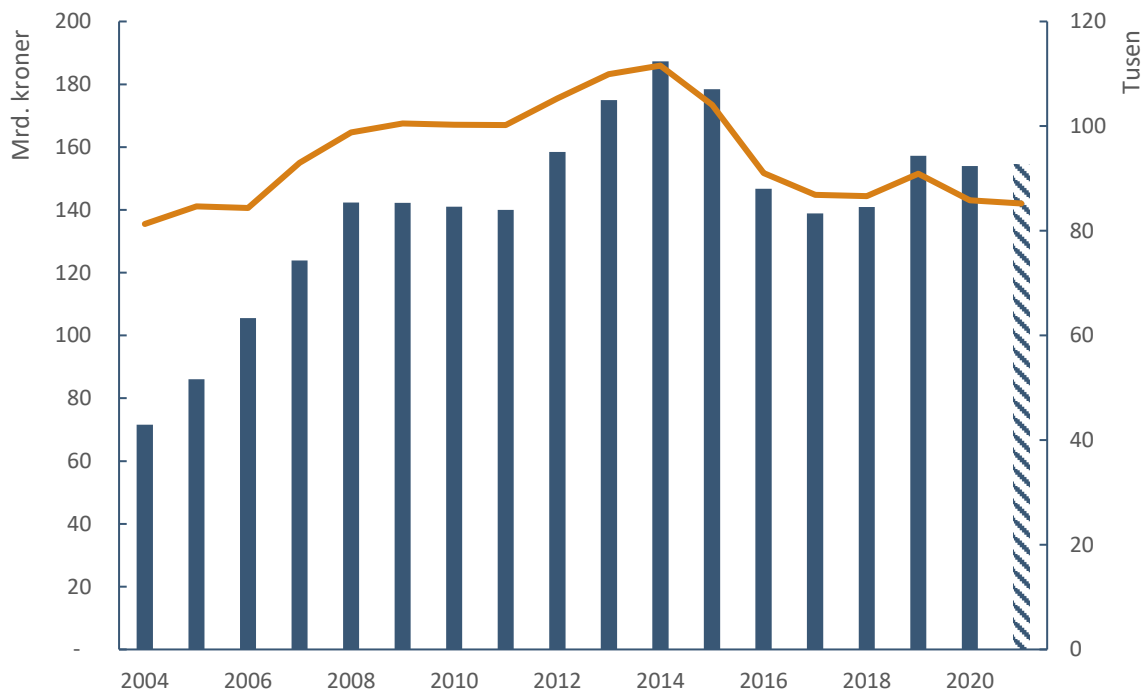
Figur 2: Omsetning (til venstre) og verdiskaping (til høyre) i 2020 blant maritime foretak fordelt på norske fylker. Mørkere farge indikerer høyere omsetning. Kilde: Menon Economics



Ny vekst etter oljeprisfallet, men en liten tilbakegang etter koronapandemien

Konjunkturer som går i bølger er intet nytt for maritim næring. Frem til finanskrisen i 2008 opplevde store deler av den maritime næringen sammenhengende vekst. I etterkant av finanskrisen stagnerte veksten i noen år, før den tok seg kraftig opp igjen fra 2012 til 2014. I 2014 nådde næringen toppen, før oljeprisfallet slo inn på aktiviteten i næringen. Siden den gang har verdiskapingen i næringen blitt betraktelig redusert, hvor den fra 2014 til 2017 falt med drøyt 25 prosent. I 2018 og i 2019 opplevde imidlertid næringen igjen vekst. Dette ga positive markedsutsikter for næringen ved inngangen til 2020. Koronapandemiens inntog i 2020 i kombinasjon med lav oljepris førte imidlertid til en negativ vekst, dog mindre alvorlig enn fryktet ved inngangen til året. Estimatenes for 2021 viser at både verdiskaping og sysselsetting holder seg på et relativt jevnt nivå sammenlignet med 2020. Totalt sett falt verdiskapingen med to prosent, mens sysselsettingen falt med fem prosent i 2020. Dette impliserer, noe overraskende, at produktiviteten økte i 2020 sammenlignet med nivået i 2019. Tatt i betraktning at våre sysselsettingstall også inkluderer permitterte ansatte, og at antall permitterte mest sannsynlig var høyere i 2020 enn i 2019, viser dette at produktiviteten blant arbeidende ansatte økte mer enn hva Figur 3 gir inntrykk av.

Figur 3: Verdiskaping og sysselsetting i maritim næring. Tall for 2021 er estimert. Kilde: Menon Economics



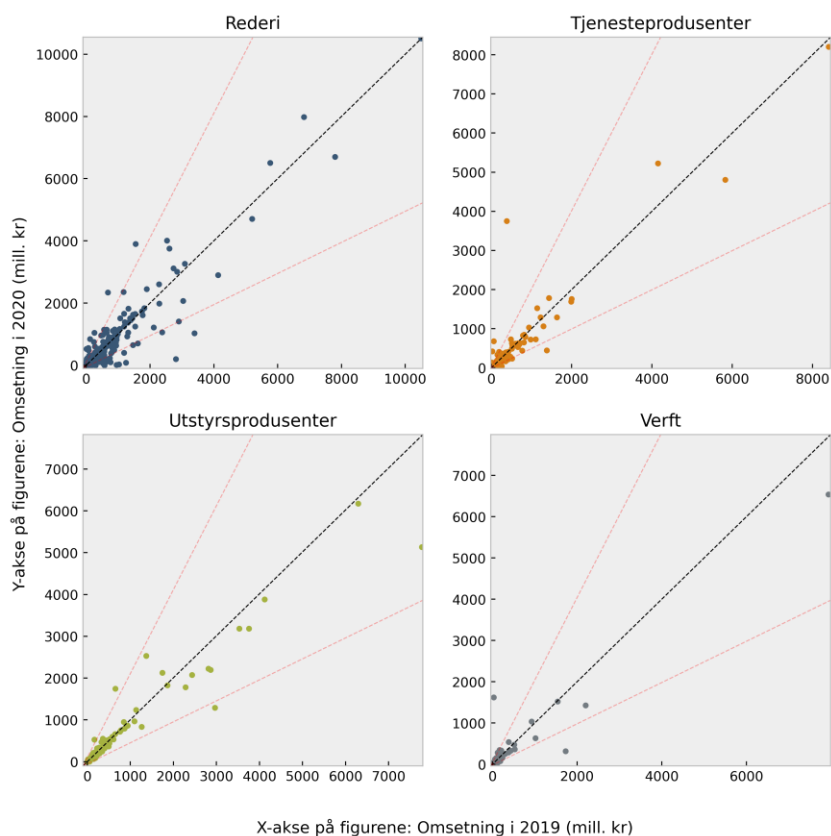
Det er flere årsaker til den beskjedne reduksjonen i verdiskaping og sysselsetting i 2020. Både 2020 og 2021 var eventyrlige år for norsk sjømatnæring, noe som førte til vekst for den maritime leverandørkjeden til havbruksnæringen (Norges sjømatråd, 2022). I tillegg opplevde både passasjertransport og offshore-vind-segmentet en betydelig vekst fra 2019 til 2020. For deepsea-rederiene og de eksportrettede utstyrproducenter ble inntektsfallet mindre enn forventet, ettersom verdenshandelen var tilbake til 2019-nivå allerede mot slutten av 2020 (World Trade Organization, 2021). Norske verft hadde flere leveranser av havbruksfartøy i 2020, i tillegg til reserver på cruise og offshore som ble levert i 2020. Dette bidro til å holde aktiviteten oppe i verftsnæringen og har igjen direkte positive ringvirkninger mot utstyr- og tjenesteproducentene i klyngene tilknyttet verftene. Myndighetenes ekspansive penge- og finanspolitikk har også hjulpet. Renten ble satt ned til rekordlave null prosent i mai 2020, og myndighetene har gjennom hele pandemien utbetalt store beløp til norsk næringsliv gjennom støtteordninger som bl.a. kompensasjonsordningen. I tillegg har maritim næring nytt godt av styrking av nettolønnsordningen for sjøfolk og av oljeskattepakken. Samtidig som myndighetene har bidratt inn mot næringen og norsk næringsliv generelt, fikk også den eksportrettede delen av maritim næring stor hjelp av at den norske kronen ble svekket i 2020.

Til tross for at enkelte segmenter har opplevd en vekst fra 2019, er det andre segmenter som har falt betydelig. Ikke overraskende har cruise- og turismesegmentet opplevd et kraftig fall som følge av koronapandemien. Oljeprisfallet hadde naturlig nok negativ effekt på oljerettet offshorevirksomhet, men fallet har trolig blitt dempet av etableringen av oljeskattepakken sommeren 2020. Enkelte land, som Singapore og Kina, har hatt strenge innreiserestriksjoner gjennom hele pandemien i både 2020 og 2021. Kina har i perioder stengt havner slik at det ikke har vært mulig å hverken laste eller losse. Dette forplanter seg videre i forsyningskjeden. Innreiserestriksjoner og lange karantenerperioder har også ført til utfordringer når det gjelder inspeksjon av skip i dokking og av nybygg. Det har også gjort det mer krevende for enkelte utstyrproducenter som eksporterer til disse markedene, da oppfølging av utstyr blir mer komplisert. Samhandlingen har blitt mer krevende og det er betydelige effektivitetstap som innebærer store kostnader for enkelte aktører. På den andre siden har korona

medført at flere selskaper har tatt i bruk systemer som gjør at vedlikeholds- og inspeksjonsoperasjoner kan gjøres digitalt. Dette kan bidra til å effektivisere operasjonene.

Som nevnt gikk det overordnet bedre enn forventet for næringen som helhet i 2020. Figur 4 viser de maritime hovedgruppene omsetning i 2019 og 2020. X-aksen viser omsetning i 2019, mens Y-aksen viser til omsetning i 2020. Hver prikk indikerer et foretak. Den sorte stiplede linjen indikerer situasjoner der foretakene hadde lik omsetning i 2019 og 2020. Det betyr at dersom en prikk ligger på den stiplede linjen, vil omsetningen for dette foretaket i 2020 være lik omsetningen i 2019. Alle prikker som ligger over den stiplede linjen betyr at omsetningen var høyere i 2020 enn i 2019. Prikker som ligger under den stiplede linjen betyr at omsetningen var lavere i 2020 enn i 2019. De røde stiplede linjene indikerer nivåer på omsetningen i 2020 som enten har fordoblet seg, eller blitt halvert (alt etter hvorvidt prikkene ligger over eller under den sorte stiplede linjen).

Figur 4: Omsetning (mill. kr) blant foretak i maritim næring i 2020 (y-aksen) og i 2019 (x-akse, pre COVID). Svart stiplet linje indikerer en situasjon der omsetning i 2019 er identisk med omsetningen med 2020. De røde stiplede linjene indikerer doubling/halvering av omsetning sammenlignet med 2019. Kilde: Brønnøysundregistrene og Menon Economics

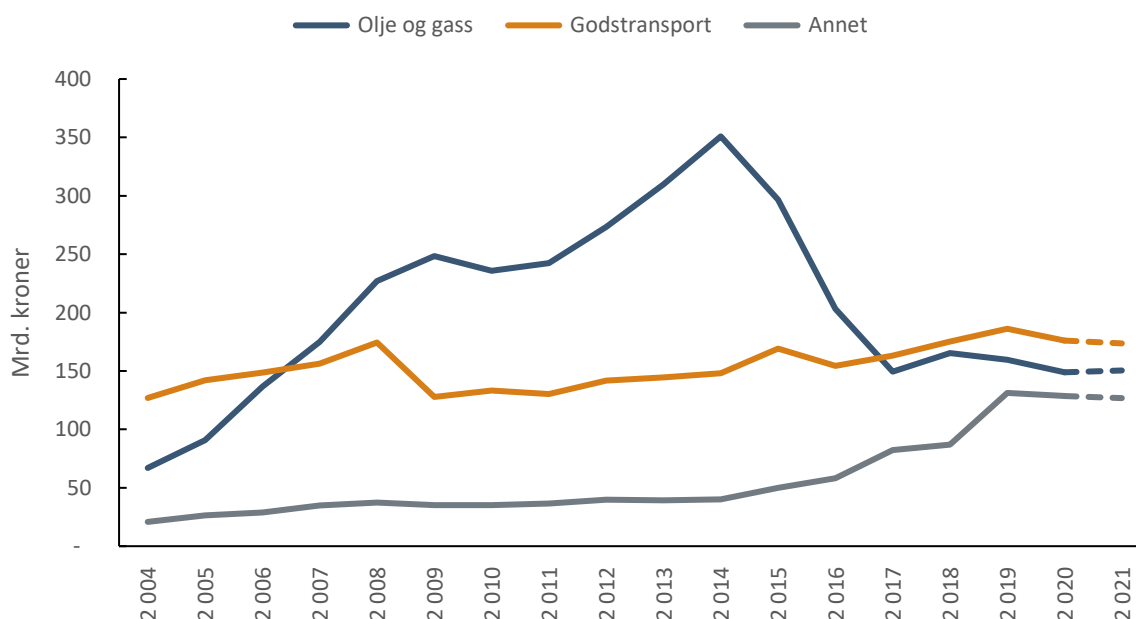


Naturlig nok er flestparten av prikkene konsentrert inn mot origo på grafene som følge av at det store flertallet av maritime foretak er SMB-er. Det er en jevn spredning av prikker over og under den stiplede linjen. Dette er på linje med totalbildet presentert i Figur 4 – i 2020 er det foretak som i sum har opplevd et litt større fall i omsetningen enn hva økningen var i sum for de foretakene som opplevde vekst. Det er likevel mange små virksomheter som har opplevd til dels store tap, spesielt blant rederiene. Vi ser også at det er enkelte store virksomheter som har opplevd store fall, og igjen er tapene størst blant rederiene. Det er også mange foretak blant tjenesteprodusentene som har opplevd et fall i 2020.

Nye markeder driver veksten

Den maritime næringen i Norge er i dag fundamentalt annerledes enn for både ti og 20 år siden. Internasjonal godstransport utgjorde lenge den dominerende delen av maritim næring i Norge. I 2006 ble den olje- og gassrettede delen av næringen det viktigste markedssegmentet, som vist i Figur 5. I 2009 var omsetningen rettet mot olje- og gassnæringen nesten tre og en halv ganger høyere enn i 2004. Samtidig som den oljerettede delen av næringen fortsatte å vokse, opplevde norske rederier innen tradisjonell skipsfart (godstransport) en brems i utviklingen. Vedvarende overtilbud i flere store markeder bidro til å holde rater og omsetning nede i samme periode hvor olje- og gassmarkedet vokste kraftig.

Figur 5: Omsetning generert av ulike markedssegmenter. 2004-2021. 2021-tall er estimert. Kilde: Menon Economics



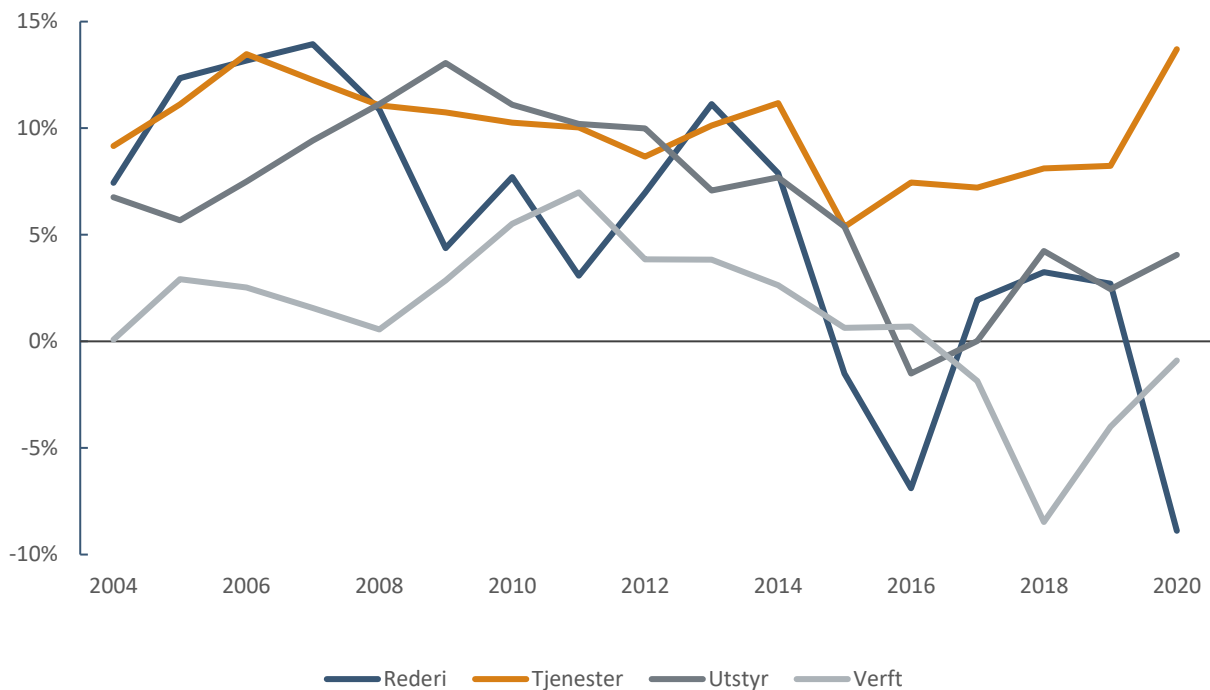
Sammenlignet med 2014 er omsetningen innen den olje- og gassrettede delen av næringen halvert i 2021. Godstransport har ligget nokså stabilt i samme periode. Det interessante utviklingstrekket er at andre markeder vokser betraktelig og bidrar til at aktiviteten i maritim næring igjen øker. Det er særlig havbruk-, passasjer- og cruisesegmentet som driver veksten i «annet»-kategorien. Maritim næring har med andre ord blitt transformert fra å være deepsea-dominert til å bli olje- og gassrettet, for så å gjennomgå en omstilling for å betjene et bredere spekter av havnæringer de siste årene. Siden 2014 er omsetningen innen andre markeder mer enn tredoblet. Det er en liten nedgang fra 2019 til 2020, tilsvarende to prosent, men det er nærliggende å tro at mesteparten av fallet skyldes lavere aktivitet i maritim turisme som følge av koronapandemien.

Lønnsomhetsutfordringer – særlig nedgang i rederienes samlede lønnsomhet i 2020

Flere selskaper i maritim næring står fortsatt overfor betydelige lønnsomhetsutfordringer. Dette gjelder særlig aktørene som hadde stor eksponering mot petroleumsmarkedet da fallet startet i 2014 etter oljeprisfallet samme år. Koronapandemi, fall i oljeprisen i 2020 og lavere aktivitet i verdenshandelen har særlig hatt en drastisk påvirkning på den samlede lønnsomheten til de norske rederiene. Dette kommer tydelig fram i den samlede driftsmarginen innenfor de ulike hovedgruppene i maritim næring, som vist i Figur 6. Rederienes samlede driftsmargin var positiv i perioden 2017 til 2019, før de i 2020 opplevde et kraftig fall i lønnsomheten. Verftene taper fortsatt penger og det er særlig de store nybyggerverftene som trekker verftsindustrien ned, mens

utstysleverandørene har fra 2017 klart å ha positive lønnsomhetstall. Driftsmarginen er imidlertid historisk lav for denne gruppen. Tjenesteleverandørene har siden 2016 vært den mest lønnsomme gruppen, og i 2020 opplevde de en økning i lønnsomhet på hele seks prosentpoeng.

Figur 6: Driftsmargin (EBIT) blant de ulike hovedtypene av maritime selskaper. 2004-2020. Kilde: Menon Economics



Rederiene som gruppe har opplevd et kraftig fall i lønnsomheten i 2020. Dette skyldes oljeprisfallet i kombinasjon med koronapandemien. I 2020 var driftsmarginen på minus ni prosent. Koronapandemien har påvirket verdensøkonomien og verdenshandelen, som igjen har påvirket fraktrederiene, særlig containerrederier og tørrbalkrederier. Da koronapandemien slo til estimerte Verdens handelsorganisasjon en nedgang i verdenshandelen på 30 prosent. Dette ble imidlertid justert til ti prosent mot slutten av 2020 da en så at verdenshandelen økte mer enn først antatt. De olje- og gassrelaterte rederiene kan i liten grad bruke skipene eller riggene til alternative formål. Denne gruppen er ikke like sensitiv for koronapandemien, men de befant seg allerede i en prekær situasjon da pandemien startet i etterdønningene av oljekrisen i 2014. En lavere oljepris i 2020 slo derfor hardt ut i offshore- og riggrederienes lønnsomhet. Inntektene falt over natten, men det tar tid før en klarer å redusere kostnadene. Dette førte derfor til lavere driftsresultat. Lønnsomheten hadde trolig vært enda lavere hadde det ikke vært for kompensasjonsordningen og oljeskattepakken. Noen offshore-rederier har fått oppdrag innen havvind, men volumet og prisene kan ikke erstatte bortfallet fra olje- og gassmarkedet. Lønnsomhetsutfordringene er ulike for de landbaserte virksomhetene. Både verftene og utstysleverandørene har i større grad vridt virksomheten over til andre markedssegmenter som cruise, havbruk og fiskeri. Utfordringene er imidlertid at marginene er lavere innen disse markedssegmentene, i tillegg til at omstillingskostnadene har vært store som følge av etablering av nye og tilpassede verdikjeder.

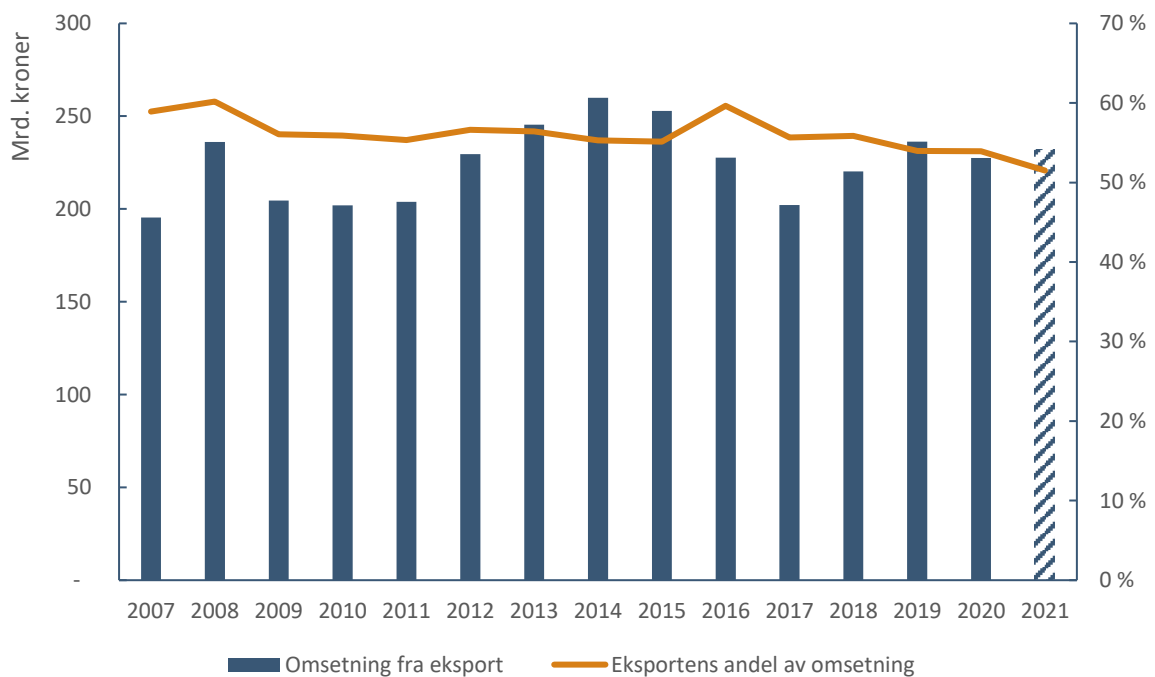
Halvparten av næringens omsetning er eksport

Maritim næring er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter, etter olje- og gassnæringen. I 2021 eksporterte maritim næring for i overkant av 232 milliarder kroner. Til tross for at næringen har gått gjennom strukturelle endringer siden årtusenskiftet, har næringens samlede eksportandel (eksport som andel av

omsetning) vært relativt stabil i perioden. Dette illustrerer at maritim næring er svært internasjonalt, og at inntekter fra norske markeder i stor grad svinger i takt med eksportinntektene. I årene etter oljeprisfallet i 2014 ble eksportinntektene i maritim næring betydelig redusert, men eksportandelen holdt seg stabilt høy.

Etter 2016 har det vært en svak negativ utvikling i eksportgraden. Det skyldes at mye av veksten har kommet i havbruk, hvor kundene i hovedsak er norske. Det er grunn til å tro at den pågående grønne omstillingen i maritim næring gir store eksportmuligheter. Høy vekst i nye markedssegmenter som havvind vil trekke i samme retning.

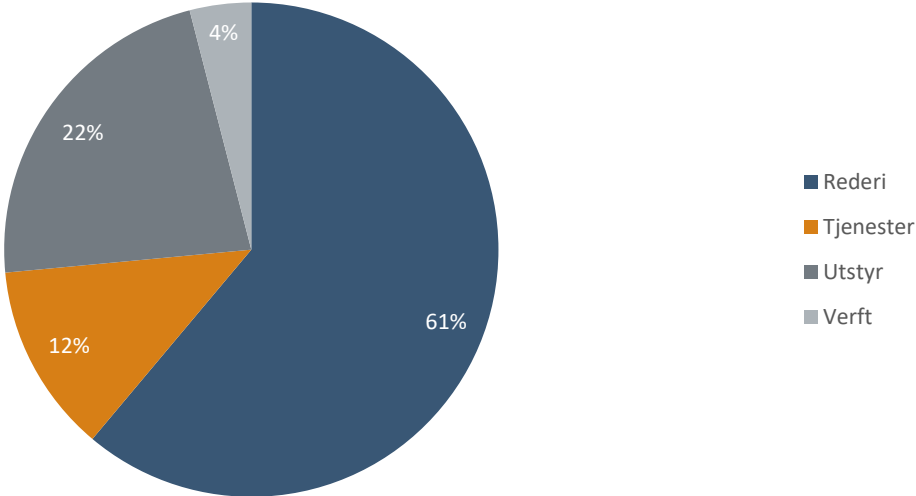
Figur 7: Eksport fra maritim næring og eksportens andel av omsetning, 2007-2021. Tall for 2021 er estimert. Kilde: Menon Economics



Norske rederier dominerer eksporten fra maritim næring. I 2021 sto rederiene for i overkant av 60 prosent av eksportinntektene. En stor andel av inntektene fra den norskeide flåten kommer gjennom rederienes datterselskaper i andre land. Dette registreres ikke som eksportinntekter, så de totale valutainntektene fra norske rederier er enda høyere enn eksporttallene tilsier. Rederiene representerer likevel en viktig kilde til eksportinntekter. I tillegg stimulerer de eksporten fra resten av den maritime klyngen ved å være krevende kunder for norsk maritim industri (verft, utstyrsleverandører og finansielle og juridiske tjenester).

For maritim industri er eksportmarkedene viktigere enn hjemmemarkedet. Norsk maritim industri utvikler verdensledende teknologi, innovative fartøykonsepter og utstyr, og Norge anses som verdensledende på bærekraftige teknologiske løsninger i havnæringene (Menon Economics & DNV, 2022). Det meste av utstyrsproducentenes eksport er direkte salg til utenlandske verft og rederier, som for eksempel skipsdesign, broløsnings, fremdriftssystemer o.l. De eksporterer også indirekte via utstyrsleveranser til norske verfts skipsbygging for utenlandske rederier eller via leveranser til norske rederier som opererer utenfor Norge (Menon Economics, 2021; Norsk Industri, 2021).

Figur 8: Andel av total eksport fordel på maritime segmenter i 2021 (estimert). Kilde: Menon Economics



Grønn maritim næring

Ledende på grønn teknologi

Norge er blant de fremste i verden når det gjelder å utvikle og å ta i bruk grønn maritim teknologi. Norge har alle forutsetninger for å gå i front og skape store verdier og nye løsninger i møte med klimakrisen. En tidlig posisjonering innen grønn internasjonal skipsfart kan utgjøre et betydelig konkurransefortrinn for det som allerede er en av Norges viktigste eksportnæringer. Omstillingen krever innovasjon og teknologisk utvikling i alle deler av verdikjeden når det gjelder energieffektivitetsløsninger og fremdriftssystemer med alternative drivstoff. Norge har allerede en av verdens største LNG-drevne flåter, i løpet av 2022 vil vi ha over 80 batteriferger og i nærskipfarten rulles det ut hybridskip. Hydrogen som drivstoff er også på vei, og Norge har potensial til å bli en ledende havvindnasjon.

For å nå IMO's utslippsmål er det både behov for omstilling til null- og lavutslippsløsninger og til løsninger som bidrar til energieffektivisering. Energieffektivisering og nye drivstoff vil gå sammen som hånd i hanske. En effektivisering av skipsoperasjoner i form av å forbedre utnyttelsen av fartøyet bidrar til å dekarbonisere næringen. Flere aktører i næringen har jobbet systematisk med å ta i bruk nye, tilgjengelige teknologier og tiltak for å bruke mindre drivstoff. En måte å effektivisere skipets operasjon på er å veksle mellom å transportere ulike typer laster. Et eksempel på dette er Klaveness Combination Carriers, som opererer en flåte med kombinasjonsskip som kan laste enten oljeprodukter eller ulike typer tørrlast. Denne fleksibiliteten gjør at skipene seiler med last en større andel av tiden. Det er store potensielle gevinster å hente når det gjelder utslippsintensitet ved å minimere tiden skipene seiler uten last.

Skrogoptimalisering, rengjøring og bruk av maling og bunnstoff er teknologieksempler innenfor hydrodynamikk som kan bidra til å dekarbonisere skipsfarten. Ny teknologi kan redusere både kostnader og utslipp. Jotun og Kongsberg har blant annet utviklet en fjernstyrt robot, «Jotun Hullskater», som inspiserer og renser skipets skrog mens det ligger i havn. Odfjell er et av rederiene som prøver ut det norske konseptet Shipshaver, som «barberer bort» groe. Denne teknologien kan benyttes mens skipet seiler. Selv et tynt lag med slim bremser skroget til et skip. I en rapport presentert av IMO på COP26 i Glasgow vises det til at skip kan spare opptil 25 prosent drivstoff på å holde skrogene frie for slim og groe (IMO, 2021). Ruteplanlegging og optimalisering er også et tiltak som kutter CO₂-utslippene ved at det effektiviserer seilingstiden. Det bergensbaserte selskapet Storm Geo tilbyr et system for ruteplanlegging basert på vær- og strømdata.

En komplett maritim leverandørkjede til havbruk

Den maritime leverandørkjeden til havbruk har røtter tilbake til 1980-tallet og det er siden den tid bygget en nærmere komplett maritim leverandørkjede til havbruk. Mye av utviklingen har skjedd de siste fem til ti årene. På etterspørselssiden er det særlig økt behov for brønnbåttjenester og behov for mer avanserte oppdrettskonsepter som har bidratt til veksten, mens det på tilbudssiden er omstillingen fra olje- og gassnæringen til andre havnæringer som er den største bidragsyteren.

I dag er havbruk den mest komplette og konkurransedyktige av de maritime verdikjedene, dog liten og mer nasjonalt rettet enn andre verdikjeder i maritim næring, men med et stort vekstpotensial. Norge har alle forutsetninger for å ta en verdensledende posisjon i dette markedet. Vekstpotensialet for den maritime delen av havbruksnæringen er tett knyttet til den generelle veksten i havbruksnæringen. Grunnleggende sett er det effektiv produksjon av matfisk som den maritime delen av havbruksnæringen bistår med, og omfanget av disse aktivitetene avhenger først og fremst av omfanget av matfiskproduksjonen. Andre faktorer som kan påvirke

veksten for de maritime aktørene er teknologisk utvikling som muliggjør havbasert havbruk. Hvis det blir vekst i havbruk lenger til havs, vil det være behov for økt maritim kompetanse i konstruksjonen av og driften på anleggene. Det vil da også være et større behov for transporttjeneste fra eksempelvis brønnbåter. Per dags dato pågår det imidlertid arbeid med å avklare regulatoriske rammebetingelser for denne typen havbruk, og muligheten for å realisere det største vekstpotensialet ligger noen år fram i tid.

De maritime aktørene innenfor havbruksnæringen finnes i alle delene av verdikjeden. Dette inkluderer rederier med ulike typer spesialiserte fartøy som brønnbåter, slaktefartøy og andre servicefartøy, i tillegg til verft som bygger fartøyene og leverandører som tilbyr spesialiserte og skreddersydde produkter etter havnæringens behov. Siden 2010 har norske verft bygget i overkant av 70 prosent av alle brønnbåter. De øvrige er bygget på verft i Spania, Tyrkia og i Polen. I 2020 ble det ferdigstilt fem brønnbåter, fire bløggébåter og 25 servicebåter⁴ ved norske verft, samt 21 fiskebåter inkludert trålere. De to siste årene har det vært en byggeboom innen havbruksnæringen og det er bestilt 20 nye brønnbåter som er planlagt levert innen 2023. Brønnbåtrederiene kontraherer stadig større og flere fartøy som ikke kun frakter fisk, men som også utfører avlusing og andre operasjoner for havbruksoperatørene. Brønnbåtene bygges på spesialiserte verft, med lokal skipsdesign og spesialisert utstyr som i stor grad er fra norske leverandører. Verdikjeden for fiskebåter er også relativt spesialisert (Menon Economics, 2021).

Matproduksjon og forurensing går ikke hånd i hånd og havbruksnæringen presser på for mer miljøvennlige skip. I *Maritim melding* (Meld. St. 10 (2020–2021)) og *Klimaplan for 2021–2030* (Meld. St. 13 (2020–2021)) varslet Solberg-Regjeringen om en trinnvis innføring av lav- og nullutslippskrav for servicefartøy i havbruksnæringen fra 2024 der det ligger til rette for det. I april 2021 kontraherte Frøy AS en brønnbåt med verdens laveste klima- og miljøavtrykk per fraktet laks, som etter levering skal i arbeid for Cermaq. Det er Hav Design som har utviklet båten og resultatet er reduserte klimagassutslipp i tråd med klimaplanen 2021-2030 som Solberg-regjeringen la fram i januar 2021. Figur 9 illustrerer havbruksfartøys seilingsmønstre i 2019 langs norskekysten. Som vist seiler de langs hele norskekysten og inn i fjorder hvor oppdrettsanleggene er lokalisert. Det er særlig konsentrert aktivitet i området rundt Hitra i Trøndelag, men også områder som Hardanger- og Sognefjorden har mye havbruksaktivitet. Lenger nord er det også stadig økende aktivitet fra havbruksnæringen.

⁴ Arbeidsbåter, oppdrettsbåt, personellbåt.

Figur 9: Kart over havbruksfartøy sine seilingsmønster i 2019 langs norskekysten. Kilde: AIS-data 2019, Menon Economics



Et mulig havvindeventyr

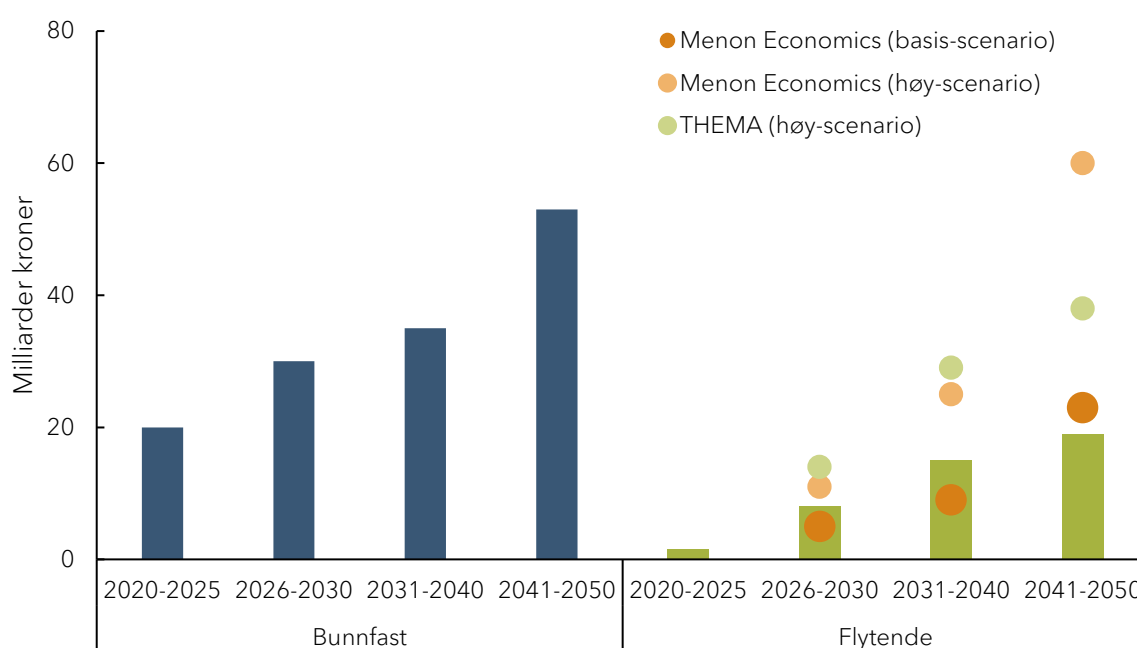
Det er i ferd med å vokse fram en maritim leverandørkjede til havvind. For Norge kan et havvindeventyr lette overgangen fra en oljesmurt økonomi til en økonomi basert på grønn kraft. Norge har imidlertid en utfordrerrolle i dette markedet ettersom den norske andelen av leveranser til bunnfaste vindparker er liten. Overføringsverdien av maritim kompetanse fra olje- og gassnæringen er høy, særlig knyttet til flytende havvind. Innen maritime operasjoner har flere norske aktører fra offshore olje- og gassindustrien og maritim næring etablert seg internasjonalt. Eksempler på dette er Fred. Olsen Windcarrier som spesialiserer seg på installasjon, samt Edda Wind og Offshore Heavy Transport (OHT).

Den maritime delen av verdikjeden er en sammenstilling av maritime operasjoner (levert av rederiene) i forbindelse med både installasjon, drift og vedlikehold av havvindinstallasjonene. Norske rederier er ikke

avhengig av nasjonale leverandører for å operere i havvindmarkedet, selv om konkurransekraften styrkes av økosystemet rundt dem. Det er imidlertid viktig å huske på de potensielle næringsøkonomiske gevinstene knyttet til den maritime verdikjeden. Det er et betydelig eksportpotensial i alle ledd i kjeden, som blir påvirket av rederienes aktivitet i havvindmarkedet.

Det er gjennomført en rekke studier de siste årene som estimerer norske aktørers eksportpotensial innenfor havvind i tiårene framover, basert på forventet omsetning i havvindmarkedet. Figur 10 viser forventet årlig omsetning for norske aktører i havvindmarkedet for bunnfast og flytende, fordelt på tidsperioder frem mot 2050 i et basis-scenario. THEMA legger til grunn en årlig omsetning på 8 mrd. kroner fra 2026 til 2030 for norske aktører i deres basisscenario (Thema, 2021). Som følge av en betydelig utbygging fram mot 2050 vil deres forventede omsetning til norske aktører øke til omkring 20 mrd. kroner. Menon Economics⁵ gjennomførte i 2020 en tilsvarende beregning, hvor basisscenarioet gir en gjennomsnittlig omsetning på fem mrd. kroner i femårsperioden fram mot 2030, som deretter øker til 25 mrd. (Menon Economics, 2020). De to studiene har til dels sammenfallende vurderinger, men Menon legger til grunn at det vil ta noe lenger tid før markedet skyter fart.

Figur 10: Forventet årlig omsetning for norske aktører i havvindmarkedet for bunnfast og flytende, fordelt på tidsperioder frem mot 2050 i et basis-scenario. Kilde: THEMA (2021) og Menon Economics (2020)



Maritim turisme

En tredje verdikjede er knyttet til turisme og da særlig ekspedisjonscruise. Fra 2018 til 2020 var dette det største segmentet for norske verft, men koronapandemien har ført til stor usikkerhet om den videre utviklingen av dette segmentet. Det er likevel nærliggende å tenke at reiselivssegmentet vil komme sterkt tilbake når koronapandemien gir seg, og at det igjen blir et viktig segment for norsk maritim næring som en helhet. Det er flere spennende utviklinger i segmentet. NX Cruise skal bygge 14 utslippsfrie skip som skal gå på norske fjorder som står på verdensarvlisten (Stensvold, 2021). Hybridskipet Le Commandant Charot fullførte i 2021 en tur til

⁵ THEMA's og Menon's beregninger tar utgangspunkt i en noe ulik utbygging og i en noe ulik markedsandel i basis-scenarioet.

Nordpolen, og er det første hybriddrevne ekspedisjonsskipet som har gått så langt nord (TU Energi, 2021). Dette markerer viktig fremgang, hvor også reiseliv blir mer grønt.

For passasjerskipene har det også skjedd mye spennende i 2021, og 2022 tyder på å bli et viktig år. Siden Solberg-regjeringen lanserte et mål om at alle bilferger i Norge skal være elektriske innen 2025 har det vært et særlig stort fokus på lav- og nullutslippsløsninger på passasjertransport i Norge. Støre-regjeringen følger opp denne utviklingen, og fra og med 2023 skal alle fergekontrakter være med lav- eller nullutslippskrav (Fenstad, 2021). Ferger og hurtigbåter framstår som det minst utfordrende segmentet å få innført nullutslippsløsninger i grunnet relativt korte avstander og faste ruter. Dette vises også i markedet. 77 ferger i Norge har tatt batteripakker i bruk. Fire av fergene i verdensflåten har tatt i bruk hydrogen som energibærer, én av disse opererer i Norge. Norled satte sommeren 2021 i drift verdens første hydrogenferge, MF «Hydra» (Nilsen, 2021). Fergen skal operere på batteri i begynnelsen, men gå over til hydrogen i 2022 når hydrogenanlegget i området er ferdig installert. Potensialet for grønn utvikling av fergesegmentet er stort gitt den utviklede teknologien.

I likhet med fergesegmentet påvirkes også cruisesegmentet av nasjonale og internasjonale myndigheters krav. I 2019 ble det varslet krav om nullutslipp fra turistskip og ferger i verdensarvfjordene senest innen 2026 (Nærings- og fiskeridepartementet, 2020). Gjennom Grønt Skipsfartsprogram's pilotprosjekt «Veikart for bærekraftig cruisetrafikk i norske farvann» har aktørene i cruisenæringen kommet frem til konkrete tiltak for å redusere utslipp. Disse er blant annet etablering av landstrøm på havn for å begrense forurensing når skipet ligger ved kai og introdusering av incentivmekanismer for å gi mer miljøvennlige skip fordeler (Grønt Skipsfartsprogram, 2021). Ingen av cruiseskipene i verden er i dag utslippsfrie, men fire prosent av dem er lavutslippsfartøy. For norskeide cruiseskip har utviklingen kommet lenger enn for resten av verdens cruiseflåte. Omkring 67 prosent av norskeide cruiseskip har installert lavutslippsløsninger. Hurtigrutens «MS Roald Amundsen», som var verdens første hybride cruiseskip, tok sin første prøvetur i 2019 (Fossen, 2018). Cruisereferiene er likevel ute etter nullutslippsløsninger: «Northern Xplorer Cruise» leter etter samarbeidspartnere og investorer for å bygge opptil 14 cruiseskip med hydrogen som drivstoff til brenselceller, som skal kombineres med batterier, sol og vind til fremdrift (Stensvold, 2021).

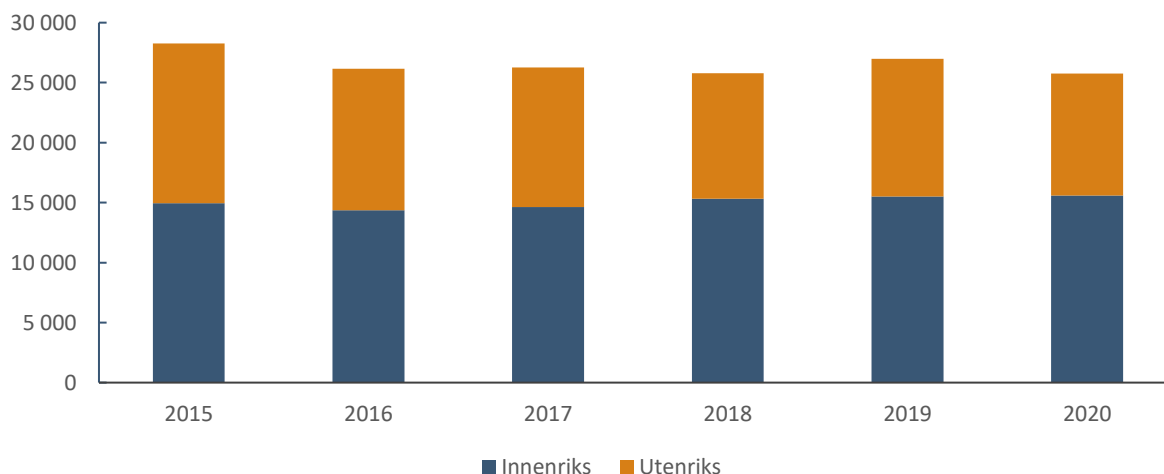
Kompetanse i maritim næring

Maritim næring er både en viktig arbeidsgiver og en bidragsyter til fellesskapet. Den maritime næringen står overfor endrede markeder, strengere utslippskrav, teknologisk utvikling og økt digitalisering. I det teknologiske kappløpet, og for å være en ledende internasjonal aktør i den maritime næringen, er det viktig å beholde kompetansen i klyngen intakt. Den norske maritime klyngen består av rederier, verft, utstyrsleverandører og tjenesteleverandører. Samspillet mellom aktørene er sentralt i å utvikle næringens konkurransekraft, og kunnskap og kompetanse utvikles og spres gjennom dette samspillet (Menon Economics, 2021). Både kompetansen til de som jobber på sjøen og til de som jobber på land er kritisk for næringens konkurranseevne. Videre er kompetanseoverføringen mellom ulike deler av verdikjeden en viktig forutsetning for konkurranseevnen til norsk maritim næring. En viktig kilde til kompetanseoverføringen skjer ved at erfarne sjøfolk tar jobb i land, ikke bare i rederienes landorganisasjoner, men også i maritim industri, i utdanningssystemet og i etater som Sjøfartsdirektoratet og Kystverket. Denne mobiliteten, hvor erfaringen fra sjøen flyttes til bedrifter på land, bidrar til viktige koblinger mellom bedriftene i klyngen.

Sjøfolks kompetanse

Norske sjøfolk har historisk vært viktig for utviklingen av den maritime næringen. I en kartlegging av sjøfolks karriereveier fra sjøs til land svarte syv av ti bedrifter at praktisk og operasjonell erfaring fra sjø vil ha en betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse fram mot 2030. Næringen er med andre ord enige om at erfaring fra sjøen fremdeles representerer en kritisk type kompetanse for hele næringen (Menon Economics, 2021). I 2020 var det i underkant av 26 000 sjøfolk⁶ som vist i Figur 11. Antall sjøfolk har holdt seg relativt stabilt de siste årene, til tross for en utfordrende markedssituasjon for næringen.

Figur 11: Antall sjøfolk ved inngangen til 2020 fordelt på innenriks og utenriks sjøfart. Kilde: Menon Economics. Kilde: SSB

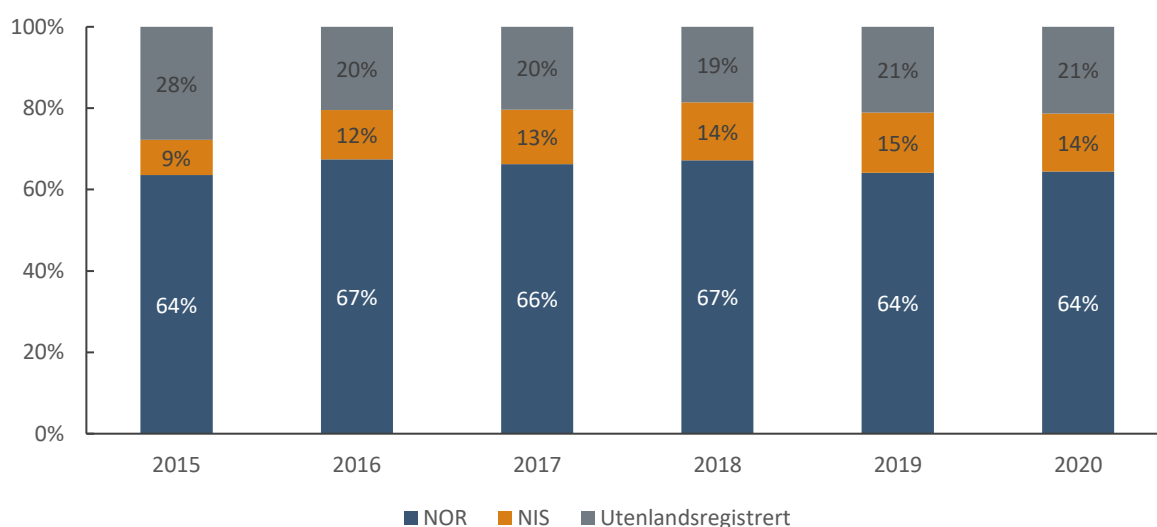


Norske rammevilkår er avgjørende for at norske maritime bedrifter skal være internasjonalt konkurransedyktige. Dette innebærer blant annet at det skal være attraktivt for rederier å ha virksomhet etablert i Norge og å ha skip

⁶ Maritime lønnstakere omfatter både bosatte og ikke-bosatte mellom 15 og 74 år og er definert ved at «arbeidet utføres til sjøs, på fartøy eller flyttbar innretning». De maritime lønnstakerne omfatter to grupper, de som jobber om bord i en båt og de som jobber på en flyttbar innretning eller boreplattform.

registrert i de norske registrene. Videre bør det være attraktivt for rederier å ansette norske sjøfolk med hensyn til lønnskostnader og kompetanse. Rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er de sentrale virkemidlene i norsk skipsfartspolitik. De bidrar til at norske rederier velger norsk flagg og ansetter norske sjøfolk (Menon Economics, 2021). En aktiv maritim politikk fører til innflagging, hvor en offensiv maritim politikk de siste årene har ført til at 170 skip har flagget inn til norsk register de siste fem årene. Dette er med på å opprettholde og videreutvikle kompetansen til sjøfartsnasjonen Norge (Norges Rederiforbund, 2021). I 2020 jobbet omkring 64 prosent av norske sjøfolk på skip registrert i NOR, 14 prosent på skip registrert i NIS og de resterende på norske utenlandsregistrerte skip, som vist i Figur 12.

Figur 12: Andel sjøfolk fordelt på skipsregister av totalt antall hvert år. Kilde: SSB



Den norske maritime næringen er avhengig av sjøfolk med høy kompetanse og operasjonell erfaring. Konkurransedyktige nettolønnsordninger er avgjørende for å bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip og dermed sikre norsk operativ kompetanse i den maritime klyngen. Dette framkommer også i Norges Rederiforbunds konjunkturrapport fra 2021, hvor nærmere 30 prosent svarer at sannsynligheten er stor for at norske sjøfolk erstattes med utenlandske dersom nettolønnsordningen for norske sjøfolk svekkes vesentlig. En Menon-rapport fra 2021 viser at 70 prosent av de seilende som går i land vil gå til en jobb i den maritime klyngen. Samtidig svarer 80 prosent av de spurte bedriftene at operativ maritim kompetanse er viktig for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse fram mot 2030. Dette støttes av Rederiforbundets medlemmer, hvor operativ kompetanse og digital kompetanse blir sett på som viktig for å imøtekomme kompetansebehovet de neste årene.

Norsk maritim klynge

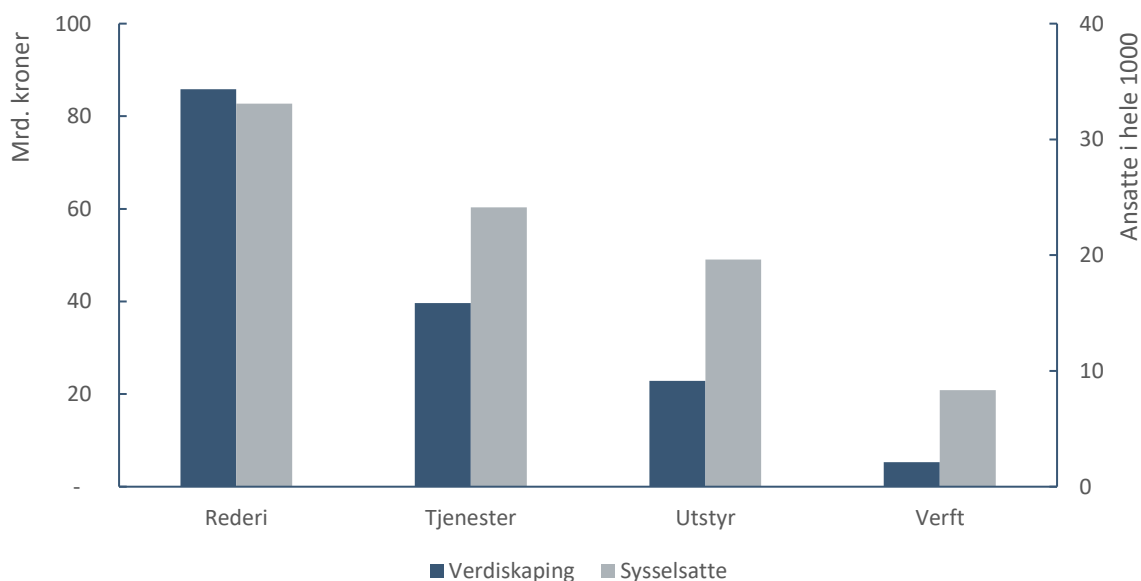
Norsk maritim næring er fundamentalt annerledes i dag enn for ti til 20 år siden. Næringen har gjennomgått store strukturelle og innholdsmessige endringer de siste 20 årene. Fra å være tungt rettet mot deepsea og deretter olje- og gassnæringen, har næringen omstilt seg mot å betjene ulike havnæringene de siste årene som cruise, passasjertransport og havbruk. Næringen er med andre ord mer diversifisert enn hva den var for fem til ti år siden. Det var oljeprisfallet i 2014 og påfølgende offshorekrise som presset frem behovet for omstilling i hele næringen, og i stor grad har maritim næring lyktes med nettopp dette. Evnen til å transformeres innenfra, det vil si næringens omstillingsevne, er trukket frem som en av næringens største styrker. Den maritime næringen i Norge har i mange år blitt beskrevet som en komplett næringsklynge hvor elementene i klyngen forsterker hverandre (Reve & Sasson, 2012). Næringens evne til å kontinuerlig fornye seg, i tillegg til teknologisk innovasjon – hvor fornyelsesprosessene i stor grad kommer innenfra næringen – er det klareste kjennetegnet på et næringsmiljø med sterke klyngeegenskaper (Menon Economics, 2021).

De maritime hovedgruppene – rederier, verft og utstys- og tjenesteleverandørene – kan grupperes inn i følgende undergrupper:

- Rederier: Deepsea-rederier, nærskipfartsrederier, offshore-rederier og bore- og produksjonsselskap.
- Maritime tjenesteleverandører: Teknologiske tjenester, finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistiktjenester og handel
- Maritime utstysprodusenter
- Verft

Rederiene står for 56 prosent av næringens samlede verdiskaping i 2021, tilsvarende i overkant av 85 milliarder kroner. De maritime tjenesteleverandørene bidrar med 26 prosent av verdiskapingen i næringen, mens utstysprodusentene og verftene bidrar med henholdsvis 15 og 3 prosent hver.

Figur 13: Verdiskaping og sysselsetting i de maritime hovedgruppene i 2021 (estimert). Kilde: Menon Economics



Sysselsettingen fordeler seg noe annerledes enn verdiskapingen. Rederiene er den største arbeidsgiveren og sysselsatte i overkant av 33 000 personer i 2021, men er samtidig den mest kapitalintensive gruppen. I snitt bidrar

hver ansatt i denne gruppen med om lag 2,6 millioner kroner i verdiskaping. I motsatt ende av skalaen har vi verftene og utstyrsleverandørene. Begge disse gruppene hadde en negativ lønnsomhet i 2019 og 2020, noe som trekker ned verdiskapingen. Dette gjelder særlig for verftene. Videre har både verft og utstyrsleverandører det høyeste forholdet mellom sysselsatte og verdiskaping. Per verdiskapingskrone sysselsettes det to til fire ganger så mange i disse to hovedgruppene sammenlignet med rederiene. Tjenesteleverandørene på sin side sysselsetter i overkant av halvannen gang mer per verdiskapingskrone enn rederiene.

Koronapandemien og maritim næring

Som nevnt endte 2020 bedre enn forventet for maritim næring. For næringen som helhet har verdiskapingen i 2020 og 2021 holdt seg på samme nivå og er kun omkring to prosent lavere sammenlignet med nivået i 2019. Bak disse totaltallene skjuler det seg imidlertid en rekke maritime foretak som har blitt rammet hardt av pandemien. Flere foretak som opererer i segmenter som cruise og turisme, deepsea og olje og gass har blitt rammet hardt av faktorer som lav oljepris og pandemiens innvirkning på reise- og bevegelsesrestriksjoner. Dette har ført til at mange foretak har måttet benytte seg av myndighetenes kompensasjonsordning for næringslivet.

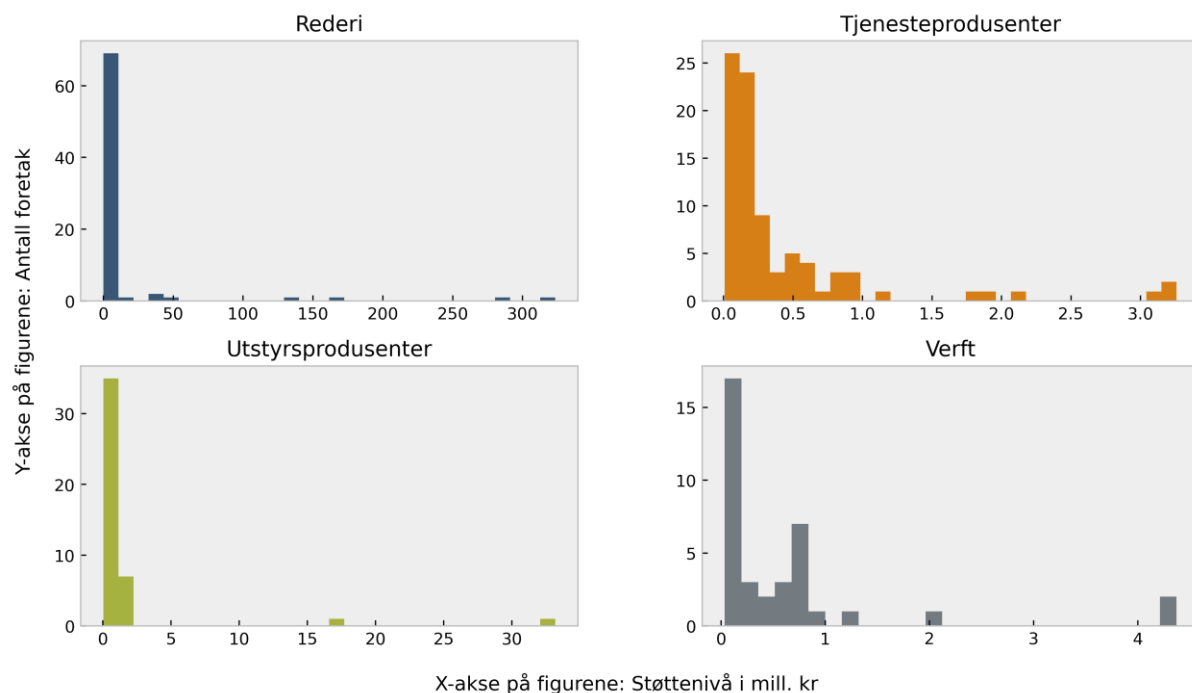
Kompensasjonsordningen for næringslivet gir foretak med stort omsetningsfall som følge av koronapandemien en økonomisk kompensasjon for å dekke faste uunngåelige kostnader og tapt varelager. Totalt i maritim næring har 243 foretak mottatt tilskudd fra kompensasjonsordningen for næringslivet i minst én periode. Til sammenligning bestod maritim næring av 4396 aktive foretak i 2020.⁷ Med andre ord, seks prosent av foretakene i maritim næring har i perioden september 2020 til oktober 2021 mottatt støtte fra myndighetenes kompensasjonsordning for næringslivet.⁸ Figur 14 viser fordelingen av samlet tilskuddsbeløp utbetalt til foretakene i maritim næring, gruppert på de fire hovedgruppene. For alle de fire maritime hovedgruppene er tilskuddsnivået for flertallet av foretak på inntil én million kroner. Enkelte foretak har imidlertid mottatt høye tilskudd, og blant rederiene ser vi at det er noen få som har beløp i intervallet 50–300 millioner kroner.⁹ Blant tjenesteprodusentene og verftene er tilskuddsnivået mer jevnt fordelt mellom null og fire millioner kroner. Blant utstyrsprodusentene er det to foretak som har mottatt tilskudd i intervallet 15–40 millioner kroner.

⁷ Et aktivt foretak er ansett som et foretak som hadde registrert en omsetning større enn null i 2020.

⁸ Se vedlegg for tabell som viser fordeling av tilskudd til foretak i maritim næring fra kompensasjonsordningen for næringslivet for perioden september 2020 til oktober 2021.

⁹ Hurtigruta har i perioden september 2020 til oktober 2021 mottatt hele 323 millioner kroner i tilskudd fra kompensasjonsordningen.

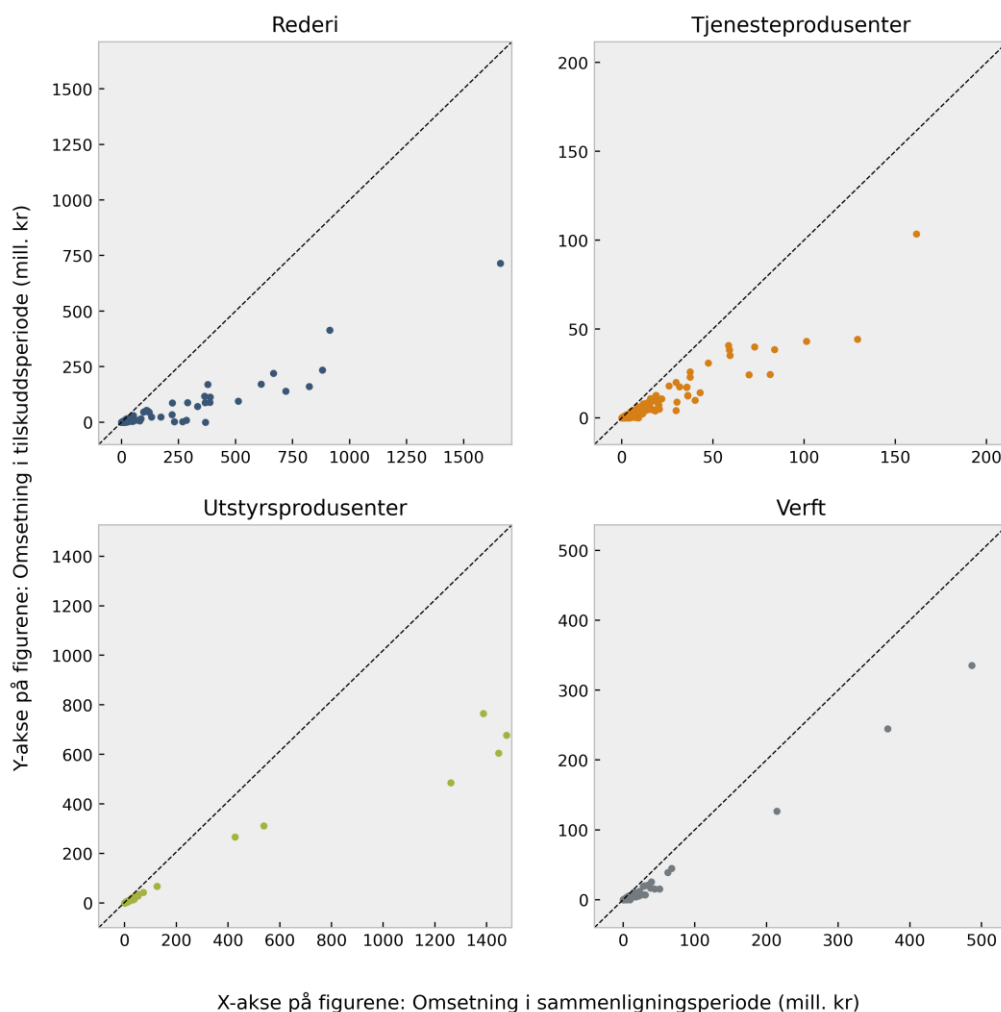
Figur 14: Fordeling av tilskudd til foretak i maritim næring fra kompensasjonsordningen for næringslivet for perioden september 2020 til oktober 2021, gruppert på de fire segmentene «Rederi», «Tjenesteprodusenter», «Utstysprodusenter» og «Verft». Kilde: Brønnøysundregistrene og Menon Economics



Foretakene som har mottatt tilskudd fra kompensasjonsordningen for næringslivet er foretak som har opplevd stort tap som følge av koronapandemien. De som har mottatt mest i støtte er også de foretakene som har opplevd de største tapene. I tillegg til data over tilskudd fra kompensasjonsordningen, har Brønnøysundregistrene offentliggjort data over omsetning i perioden foretakene har mottatt tilskudd (tilskuddsperioden) og i perioden foretakene har brukt som referansepunkt for fastsettelse av nivå på tilskudd (sammenligningsperioden, før mars 2020). I Figur 15 presenterer vi disse dataene fordelt på de fire maritime hovedgruppene.¹⁰ Som vist i figuren, har foretakene i alle de fire maritime hovedgruppene som har mottatt tilskudd opplevd et relativt stort fall i omsetningen under koronapandemien.

¹⁰ X-aksen viser til omsetning i sammenligningsperioden, mens Y-aksen viser til omsetning i tilskuddsperioden. Hver prikk indikerer et foretak. Den sorte stiplede linjen indikerer situasjoner der foretakene hadde lik omsetning i tilskuddsperioden og sammenligningsperioden. Alle prikker som ligger under den stiplede linjen, indikerer derfor situasjoner der omsetningen var lavere i tilskuddsperioden enn i sammenligningsperioden.

Figur 15: Omsetning (mill. kr.) blant foretak i maritim næring i perioden de har mottatt tilskudd (y-aksen) og i sammenligningsperioden for mottatt støtte (x-akse, pre COVID) for perioden september 2020 til oktober 2021. Svart stiptet linje indikerer en situasjon der omsetning i tilskuddsperioden er identisk med omsetningen i sammenligningsperioden. Kilde: Brønnøysundregistrene og Menon Economics



Rederiene har i gjennomsnitt opplevd et omsetningsfall på 72 prosent når vi sammenligner omsetningen før koronapandemien med perioden med tilskudd under koronapandemien. Blant tjeneste- og utstysprodusentene er det samme tallet på henholdsvis 54 og 51 prosent. For verftene som har mottatt tilskudd, ser vi at reduksjonen var på 43 prosent. Mange selskap har opplevd at omsetningen har mer enn halvert seg, men ettersom gjennomsnittlig antall perioder med tilskudd ikke er høyt tyder dette på at fallet i omsetning ikke har vært langvarig.

Sammenligner vi tilskuddene som er tildelt foretak i maritim næring og øvrig norsk industri, ser vi at de er forskjellige både i nivå og andel.¹¹ Foretak i maritim næring har i snitt mottatt mer i tilskudd totalt sett, og tilnærmet alle foretak i maritim næring har mottatt mer enn foretak i øvrig norsk industri.¹² Av alle aktive foretak i maritim næring i 2020, var det seks prosent som mottok tilskudd fra myndighetenes kompensasjonsordning for næringslivet. Til sammenligning var denne andelen på åtte prosent blant foretak i øvrig norsk industri. Andelen som har mottatt tilskudd i de to næringene er ikke vesensforskjellig, men nivåforskjellen er stor. Dette tyder på

¹¹ Norsk industri er definert som foretak som er klassifisert med tosifret NACE-koder mellom 10 og 33. Se <https://www.ssb.no/klasse/klassifikasjoner/6> for mer detaljer omkring hvilke typer foretak dette er.

¹² Se tabell i vedlegg

at koronapandemien har truffet maritim næring og øvrig norsk industri omtrent like bredt, men at blant de foretakene som har blitt truffet av koronapandemien så har foretak i maritim næring blitt truffet hardere enn foretak i øvrig norsk industri.

Prognoser for maritim næring i lys av koronapandemien

Menon har fire ganger tidligere utarbeidet prognoser for maritim næring i lys av koronapandemien.¹³ Vi har i denne rapporten oppdatert tallgrunnlaget med nyeste og mest tilgjengelige data og oppdatert parameterverdier med nye og mer kalibrerte modellkjøringer.¹⁴ Mesteparten av det som ble skrevet i september 2021 gjelder fortsatt, men markedsutsiktene er noe oppjustert siden september og vi forventer en raskere retur til normalen sammenlignet med i september 2021. Med omikron-mutasjonen og fare for ytterligere alvorlige mutasjoner er vi fortsatt inne i en usikker tid for store deler av næringslivet, og det er svært vanskelig å spå den nøyaktige størrelsen på endringene for den økonomiske utviklingen framover. Dette problemet gjelder også i prognoser for den maritime næringen. Der vi som «prognosemakere» derimot er heldige, men den maritime næringen nå må sies å være uheldig, er at mye av etterspørselen i næringen kommer fra investeringsbeslutninger som virker med etterslep, spesielt i offshoresegmentene og industrien.

Vi antar i våre scenarier at det ikke vil gjennomføres ytterligere spesifikke næringstiltak for å øke etterspørselen i den maritime næringen, da sannsynligheten for nye tiltak er liten. Prognosene er med andre ord basert på en forutsetning om at det ikke gjennomføres ytterligere næringsspesifikke tiltak enn de som allerede er gjennomført per januar 2022.

Tre ulike fremtidsscenarier

I alle de fire versjonene av koronaprognosene vi har utarbeidet siden april 2020 har vi operert med tre forskjellige fremtidsscenarier for maritim næring: Lavt anslag, hovedanslag og høyt anslag. I prognosene fra september 2021 kalte vi disse tre scenarioene «Gjentatte smittebølger», «Hovedscenario» og «Rask retur til normalen». I *Hovedscenarioet* la vi til grunn full bevegelsesfrihet i løpet av 2022. I det positive scenarioet *Rask retur til normalen* antok vi at det ville være full bevegelsesfrihet globalt i løpet av første del av 2022. Avstanden mellom *Hovedscenarioet* og *Rask retur til normalen* ble justert ned i september 2021, mens det negative scenarioet *Gjentatte smittebølger* antok at koronaviruset fortsatt ville skape problemer i 2022 som følge av mulig redusert vaksineeffekt på muterte virusvarianter og/eller lav vaksinasjonsgrad regionalt og globalt. Virusmutasjoner og lav vaksinasjonsgrad i enkelte land/verdensdeler vil bidra til usikkerhet om fremtidig vekst for norsk maritim næring, som følge av næringens avhengighet av internasjonal varehandel, energiproduksjon og cruise-turisme.

I denne rapporten opererer vi også med tre scenarier, kalt *Hovedscenario*, *Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet* og *Nye og alvorlige virusmutasjoner*. Vi har endret navnet på lav- og høy-scenariene for å være mer i tråd med dagens situasjon. Vi vet at vaksinasjonsgraden i Norge og i mesteparten av den vestlige verden er høy, men at vaksinefordelingen globalt sett er skjev. Koronapandemien er global, og virusmutasjoner kan skje hvor som helst. Dette fikk vi nylig erfare med omikron-mutasjonen oppdaget i Sør-Afrika som ble svært raskt den dominerende virusvarianten både i Norge og globalt. Lav vaksinasjonsgrad globalt, også blant land som ikke er våre handelspartnere, gir dermed opphav til usikkerhet som følge av at nye og alvorlige virusmutasjoner i fremtiden

¹³ Se «Oppdaterte prognoser for maritim næring i lys av korona og oljeprisfall» fra april 2020, «Oppdaterte prognoser for maritim næring per august 2020» fra august 2020, «Maritim Verdiskapingsrapport 2021 – Prognoser for Maritim Næring i 2021 og 2022» fra februar 2021 og til slutt «Prognoser for maritim næring per september 2021» fra september 2021.

¹⁴ Mer utfyllende informasjon i vedlegg

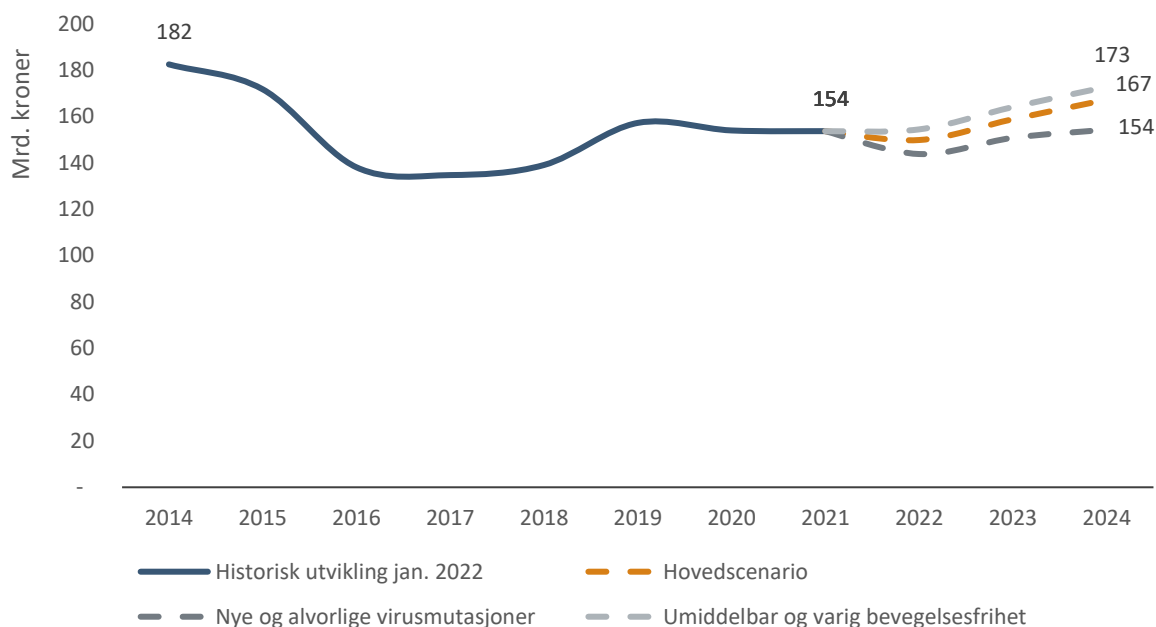
kan føre til nye og langvarige perioder med nedstenging av samfunnet. I lav-scenariot *Nye og alvorlige virusmutasjoner* legger vi derfor til grunn at nye virusmutasjoner og risiko for nye virusmutasjoner gir opphav til lav aktivitet i maritim næring fremover. I høy-scenariot *Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet* antar vi at nye alvorlige virusmutasjoner kan inntreffe, men at sannsynligheten for dette er lav som følge av at den smittsomme og mindre alvorlige omikron-varianten, i kombinasjon med høy vaksinasjonsgrad, gir opphav til høy grad av flokkimmunitet. *Hovedscenariot* ligger nær høy-scenariot, men avviker noe som følge av at vi ikke er like optimistiske med tanke på fremtidsutsiktene som i høy-scenariot. Fortsatt usikkerhet og risiko for alvorlige virusmutasjoner gjør at aktiviteten er noe lavere enn i høy-scenariot, men langt bedre enn i lav-scenariot.

Alle tre scenarioene er mer optimistiske enn i september-utgaven av prognosene. Dette kommer av at ny og mer oppdatert markedsinnsikt i kombinasjon med mer oppdatert informasjon om koronapandemien gjør at vi er litt mer optimistiske enn før. I tillegg har våre basistall blitt oppdatert. Siden oppdateringen i september 2021 har vi mottatt fullstendige regnskapstall for 2020, og disse tallene er bedre enn hva som anslaget var i september 2021. Våre tall for 2021 er også bedre enn hva anslaget var i septemberutgaven av prognosene. Oppsummert betyr dette at kombinasjonen av høyere basetall for 2020 og 2021 og noe mer optimistiske fremtidsutsikter fører til at vi forventer at maritim næring vil oppleve en avdempet, men positiv vekst i hoved- og høy-scenariot og et mindre tilbakeslag i lav-scenariot sammenlignet med prognosene for maritim næring utarbeidet i 2021.

Koronapandemiens virkning på maritim næring

Til tross for at næringen har klart seg bedre enn forventet gjennom koronapandemien, er det likevel en del usikkerhet knyttet til utviklingen i næringen som følge av den videre virusutviklingen. En rask retur til normalen som i det optimistiske scenarioet er ikke nødvendigvis en rask retur for maritim næring. Som vist i Figur 16 vil både hovedscenariot og rask retur til normalen oppleve en stagnasjon i verdiskaping frem til og med 2022, før den tiltar i påfølgende år. Stagnasjonen frem mot 2023 skyldes hovedsakelig at ordrebøkene for verftene, og derigjennom leveransene til utstys- og tjenesteprodusenter, tømmes/holdes på et lavt nivå frem mot 2023. Samtidig er veksten blant rederiene stabil og moderat frem mot 2023. Dette følger av en forventning om vekst i verdenshandelen, i tillegg til at containermangelen trolig vil vedvare en stund til, hvor følgene er høyere rater for containerrederiene. Oljeprisen har økt siden fallet i 2020, men en lavere etterspørsel etter fossile drivstoff, eksempelvis i flyindustrien som følge av mindre turisme, påvirker ratene til tankrederiene negativt. Dette bidrar til en avdempet vekst fram mot 2023. For cruiserederiene forventes det økt aktivitet som følge av økt cruiseturisme fremover. I det pessimistiske scenarioet vil verdiskapingen falle allerede i 2022 før den tar seg noe opp igjen i 2023 og holder seg stabil frem mot 2024. Verdiskapingen vil imidlertid ikke komme tilbake til samme nivå som den var i 2019. I hovedscenariot er verdiskapingen tilbake til 2019-nivå i 2023 og overstiger nivået i 2024. I det positive scenarioet holder verdiskapingen seg på tilnærmet samme nivå eller over 2019-nivået.

Figur 16: Verdiskaping i maritim næring, utsikter ved starten av 2022 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2024. Kilde: Menon Economics



I tabellen under presenterer vi nøkkeltall for maritim næring fra 2019 til 2024 og endring fra 2019.

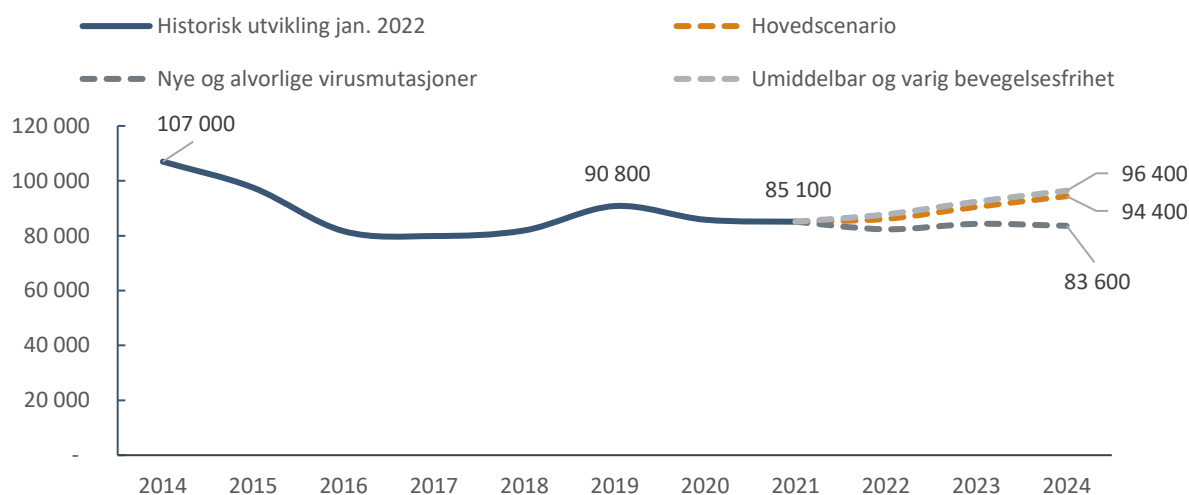
Tabell 2: Nøkkeltall for norsk maritim næring og endring fra 2019 (tall i parentes) i de tre scenarioene. Kilde: Menon Economics

	Omsetning	Verdiskaping	Sysselsetting
Maritim næring i 2019	477	157	90 800
Maritim næring i 2020	454	154	85 800
Maritim næring i 2021 (estimert)	451	154	85 200
	(-26 mrd. NOK)	(-3 mrd. NOK)	(-5 600)
Maritim næring i 2022 – Hovedscenario	444	150	86 200
	(-33 mrd. NOK)	(-7 mrd. NOK)	(-4 600)
Maritim næring i 2022 – Nye og alvorlige virusmutasjoner	420	144	82 400
	(-57 mrd. NOK)	(-13 mrd. NOK)	(-8 400)
Maritim næring i 2022 – Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet	463	154	87 700
	(-14 mrd. NOK)	(-3 mrd. NOK)	(-3 100)
Maritim næring i 2023 – Hovedscenario	477	159	90 500
	(ingen endring)	(+2 mrd. NOK)	(-300)
Maritim næring i 2023 – Nye og alvorlige virusmutasjoner	443	151	84 200
	(-34 mrd. NOK)	(-6 mrd. NOK)	(-6 600)
Maritim næring i 2023 – Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet	498	164	92 300
	(+21 mrd. NOK)	(+7 mrd. NOK)	(+ 1 500)
Maritim næring i 2024 - Hovedscenario	508	167	94 400
	(+31 mrd. NOK)	(+10 mrd. NOK)	(+3 600)
Maritim næring i 2024 – Nye og alvorlige virusmutasjoner	455	154	83 600
	(-22 mrd. NOK)	(-3 mrd. NOK)	(-7 200)
Maritim næring i 2024 – Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet	517	169	96 400
	(+40 mrd. NOK)	(+12 mrd. NOK)	(+5 600)

De noe overraskende gode 2020- og 2021-tallene kombinert med gode fremtidsutsikter gjør at sysselsettingen i næringen vil ta seg opp og gå forbi 2019-nivåene frem mot 2024 i både hovedscenariet og høy-scenariet. I 2024 er sysselsettingen seks prosent høyere enn i 2019 i høy-scenariet, og fire prosent høyere enn i 2019 i

hovedscenariot. I det pessimistiske scenariot forventer vi en reduksjon i antall sysselsatte på 7200 sammenlignet med 2019-nivået. Dette tilsvarer en reduksjon på åtte prosent. Figur 17 viser den årlige utviklingen i ansatte i maritim næring frem mot utgangen av 2024 i våre tre scenarier.

Figur 17: Sysselsatte i maritim næring, utsikter ved starten av 2022 og utvikling i de tre scenarioene. 2014-2024. Kilde: Menon Economics



I likhet med rapporten fra september 2021 regnes fortsatt permitterte 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. Utvidelse av permisjonstiden vil i så måte også kunne utsette oppsigelser frem til sluttdatoen for permitteringsordningen. Det vil imidlertid ikke påvirke de samlede effektene over tid ettersom endring i permisjonsreglementet ikke vil påvirke de underliggende markedsutsiktene eller koronautviklingen.

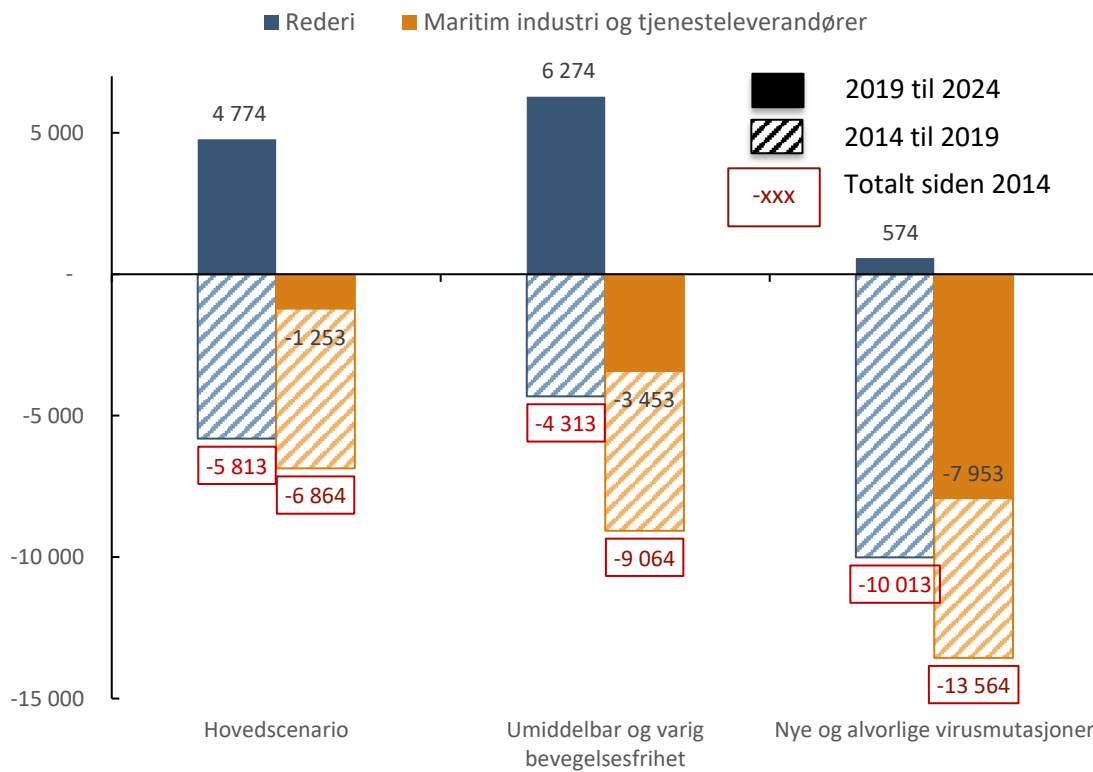
Konsekvenser av pandemiens utvikling

Sensitiviteten for koronapandemiens utvikling varierer mellom segmentene i den maritime næringen. På redersiden gjelder dette spesielt de som opererer i passasjer- og offshoresegmentene, men det vil også ha en betydelig påvirkning på inntektene til frakterederiene. I hovedscenariot vil antall ansatte blant rederiene øke med 4800 ansatte fra 2019 til 2024. Ved nye og alvorlige smittebølger vil antall ansatte øke med om lag 600, mens ved umiddelbar og varig bevegelsesfrihet vil antall arbeidsplasser øke med rundt 6300 frem mot 2024 sammenlignet med 2019-nivået. For tjenesteleverandørene forventer vi også en økning, men langt mer beskjeden enn for rederiene. I hovedscenariot forventer vi en økning på om lag 400 ansatte sammenlignet med 2019-nivået. I lavscenariot forventer vi en reduksjon på om lag 800 ansatte, mens i høy-scenariot forventer vi en økning på om lag 700 ansatte sammenlignet med 2019-nivået. Dette kommer av at tjenesteleverandørene betjener både kunder blant rederier, verft og utstysprodusenter. Vi forventer relativt høy vekst blant rederiene frem mot 2024, men en stagnasjon/reduksjon blant verftene og utstysleverandørene. Dette kommer av at verftenes ordrebøker tømmes og fortsatt lav forventet aktivitet på norsk sokkel. Samlet sett bidrar dette til relativt beskjeden vekst hos tjenesteleverandørene.

Den maritime industrien (verft og utstysleverandører) rammes hardere av koronapandemien enn rederiene og tjenesteleverandørene. Sammenlignet med 2019-nivåene på ansatte, forventer vi at både verft og utstys-

leverandører vil redusere sin sysselsetting med 1600 ansatte i hovedscenariot, og henholdsvis 7100 og 1300 i lav- og høy-scenariot. Som nevnt tidligere henger dette sammen med svake ordrebøker i både cruise- og offshoresegmentet og lav forventet aktivitet på norsk sokkel. Disse endringene, sammen med endring i sysselsetting fra toppåret i 2014, er vist i Figur 18.

Figur 18: Sysselsettingsendring i 2024 i forhold til 2019 og 2014 i de tre scenarioene. Kilde: Menon Economics



Rederiene

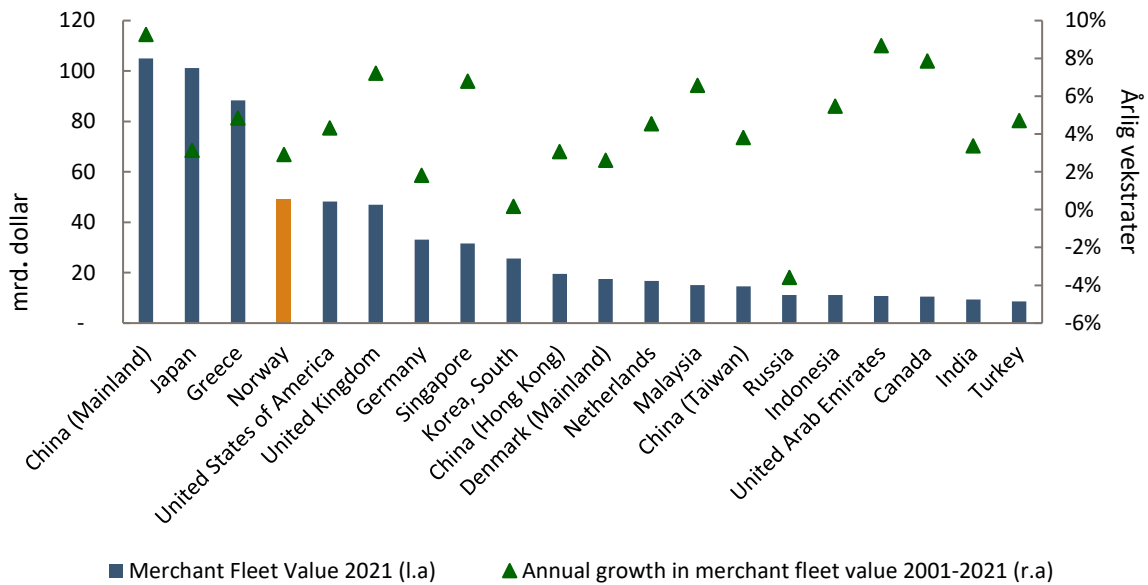
Norge har vært en av verdens ledende skipsfartsnasjoner i flere hundre år. Rederiene er den største enkeltgruppen i maritim næring og stod for nærmere 60 prosent av verdiskapingen i 2021. Rederiene er også den største arbeidsgiveren av de fire hovedgruppene og sysselsatte i 2021 drøyt 33 100 personer. Dette inkluderer både land- og sjøansatte. Den norsk-kontrollerte¹⁵ utenriksflåten besto i april 2021 av 1769 skip med en samlet tonnasje på 51,1 millioner dødvekttonn. Gjennom 2019 og 2020 vokste flåten med omkring ni prosent målt i dødvekttonn. I samme periode har NIS (Norsk internasjonalt skipsregister) hatt en økning på 79 skip og besto i april 2021 av 695 skip. NOR (Norsk ordinært skipsregister) er noe svekket blant utenriksrederiene, men samlet har det norske flagget likevel styrket seg, hvor det har vært en økning på over 60 skip de siste to årene. Dette indikerer at oppmykningene i fartsområdebegrensningen har hatt en effekt. Flere rederier har flagget hjem sine flåter til Norge, og flere nybygg leveres med norske flagg (Norges Rederiforbund, 2021).

Norsk-kontrollerte rederier eier den fjerde mest verdifulle skipsflåten i verden, så vidt foran USA og Storbritannia, som vist i Figur 19. Den norske flåten består av avanserte og kostbare fartøy som er konstruert for å utføre

¹⁵ De økonomiske verdiskapingsanalysene inneholder kun aktiviteten til virksomheter lokalisert i Norge. Flåtestatistikken derimot dekker rederienes globale skipsflåte, derav begrepet norsk-kontrollert flåte.

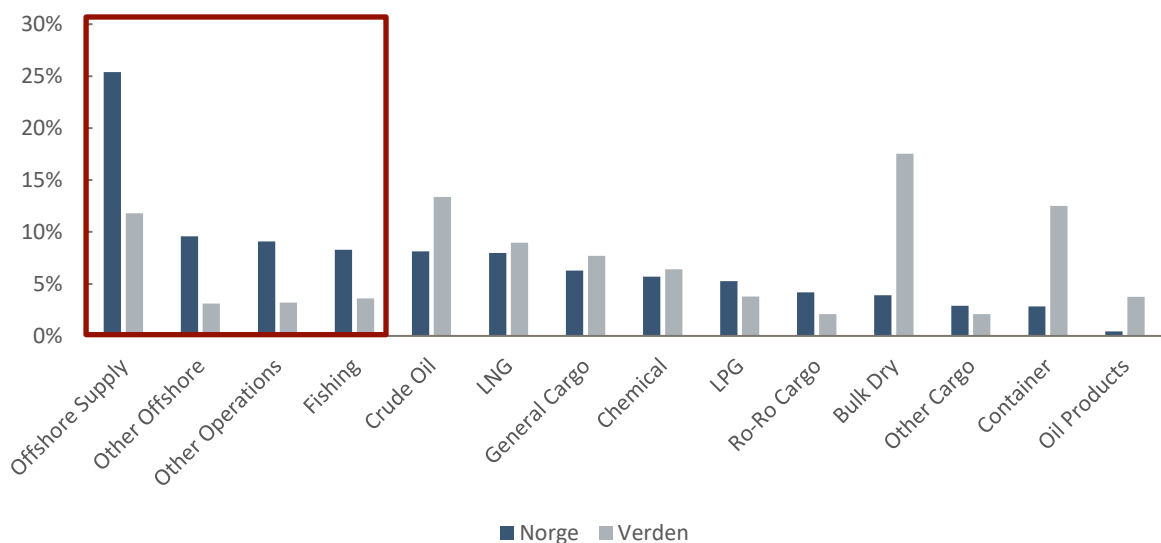
avanserte operasjoner. En stor andel av inntektene fra denne flåten kommer gjennom rederienes/eiernes datterselskaper i andre land, men rederiene representerer likevel en viktig kilde til eksportinntekter for maritim industri – som krevende kunder.

Figur 19: Flåteverdi: De 20 mest verdifulle flåtene i 2020, milliarder dollar, og årlige vekstrater siden 2001. Kilde: IHS/Clarksons/Menon Economics



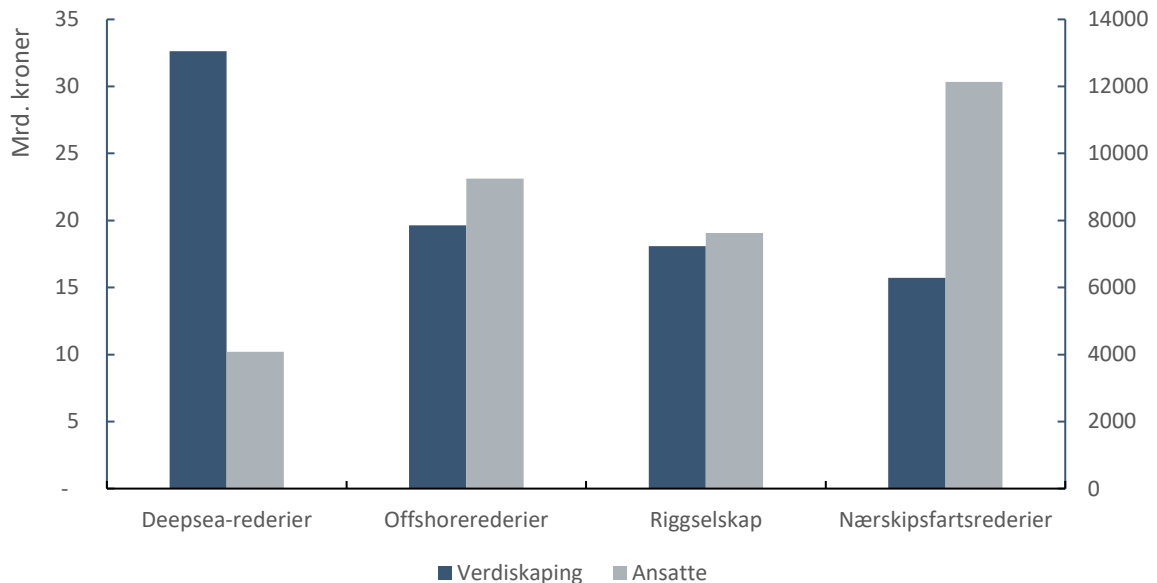
Norge er en av verdens største maritime offshoresasjoner. Sammenlignet med andre store maritime nasjoner har Norge store andeler av sine verdier i offshoreskip, som vist i Figur 20. Det er kun USA som har en høyere markedsverdi på sin offshoreflåte (NR). Norge har også relativt høye andeler innenfor fiskeriflåten og segmenter som bilfrakt (ro-ro).

Figur 20: Den norsk-kontrollerte skipsflåten fordelt på segmenter etter beregnet markedsverdi 2021; sammenlignet med verdensflåten fordelt på tilsvarende måte. Kilde: IHS/Lloyds/Clarksons/Menon Economics



Rederiene kan deles inn i fire undergrupper: deepsea-rederier, offshorerederier, riggselskaper og nærskipfarts-rederier. Disse segmentene vil beskrives i mer detalj i de påfølgende underkapitlene. I 2021 hadde deepsea-rederiene en verdiskaping i Norge på omkring 33 milliarder kroner. Dette utgjør 38 prosent av norske rederiers totale verdiskaping. Denne rederigruppen sysselsetter færrest folk, som vist i Figur 21, tilsvarende rundt 4000 ansatte. I realiteten sysselsetter deepsea-rederiene imidlertid svært mange flere ansatte, men en stor andel av dem er ikke registrert som ansatte i norske foretak og vises dermed ikke i denne oversikten.

Figur 21: Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike rederigruppene, 2021 (estimert). Kilde: Menon Economics

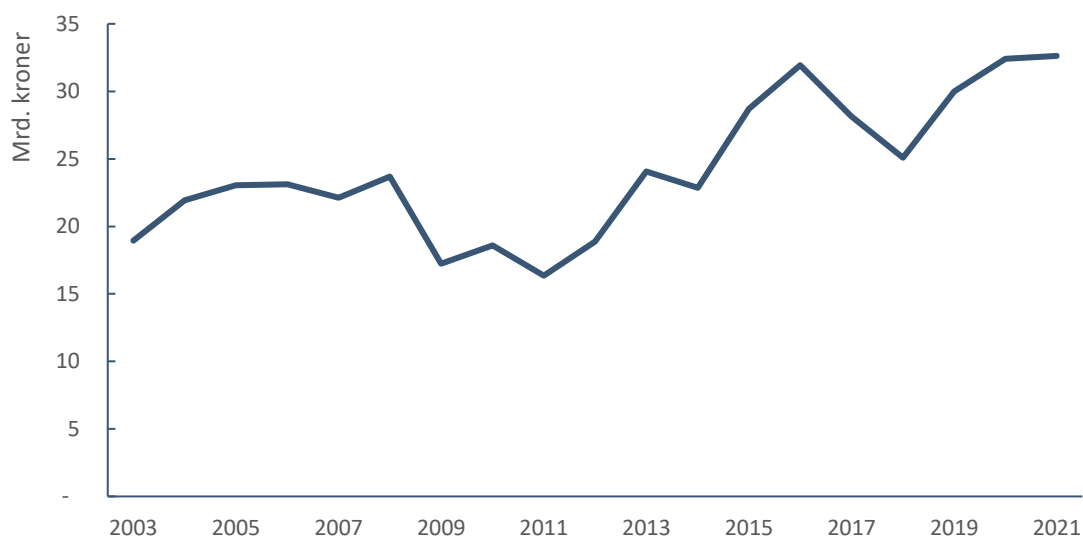


Til tross for tøffe økonomiske tider bidro offshorerederiene i 2021 med i overkant av 20 prosent av rederienes totale verdiskaping. Dette tilsvarer om lag 20 milliarder kroner. Denne rederigruppen sysselsatte omkring 9200 samme år, tilsvarende 28 prosent av totalt antall ansatte i rederiene. Riggselskapene bidro i 2021 med rundt 21 prosent av den totale verdiskapingen, og 23 prosent av den totale sysselsettingen i segmentet. Dette tilsvarer henholdsvis rundt 18 milliarder kroner og 7600 ansatte. Nærskipfartsrederiene er gruppen med flest ansatte, tilsvarende rett i overkant av 12 000 ansatte. Dette tilsvarer 37 prosent av den totale sysselsettingen i rederi-segmentet. Videre bidro de med 18 prosent av den totale verdiskapingen i 2021, noe som tilsvarer rundt 15,7 milliarder NOK.

Deepsea-rederier

Deepsea-rederier driver internasjonal fraktestart mellom kontinenter og har hele verden som virkeområde. I Rederiforbundets konjunkturundersøkelse trekker rederiene fram Kina og USA som de to klart største land av særlig interesse (Norges Rederiforbund, 2021). Deepsea-flåten består av flere segmenter hvor norske rederier innehar solide markedsandeler. Innen bilfrakt og frakt av gass og kjemikalier er det norske rederier som innehar verdensledende posisjoner. Etterspørselen etter deepsea-rederienes tjenester bestemmes i stor grad av verdenshandelen innenfor de ulike segmentene et skip betjener. Litt forenklet er dermed inntjeningen til deepsea-rederiene en funksjon av verdenshandelen innenfor en gitt godstype og tilbudet av skip i dette segmentet. Ratene (prisene) er svært sensitive for over- og underkapasitet, så inntjeningen varierer betydelig mer enn transportvolumene gjør.

Figur 22: Verdiskapingsutvikling i deepsea-rederier i perioden 2003-2021. K2021 er estimert. Kilde: Menon Economics

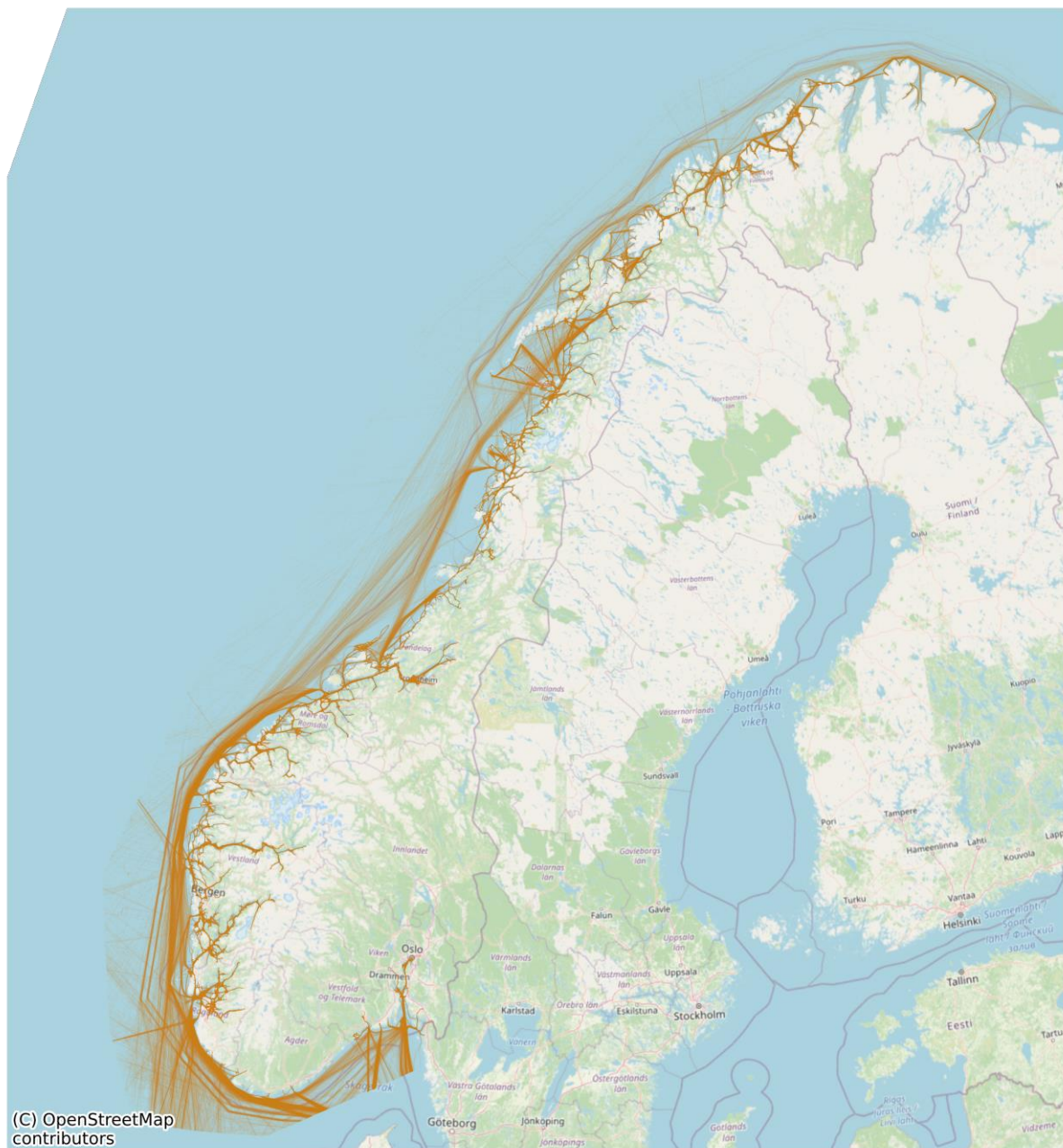


Det er en nedgang i verdiskapingen fra 2016 og fram til 2018, før den igjen øker og stagnerer noe i 2021. Det er imidlertid viktig å tolke svingninger fra et år til et annet med varsomhet gitt rederienes internasjonale natur, hvor et konsern har selskaper registrert i flere land. Verdiskapingsbegrepet, målt blant rederienes norske foretak, kan være sensitivt for hvordan multinasjonale selskaper velger å føre sine regnskap.

Nærskipsfart

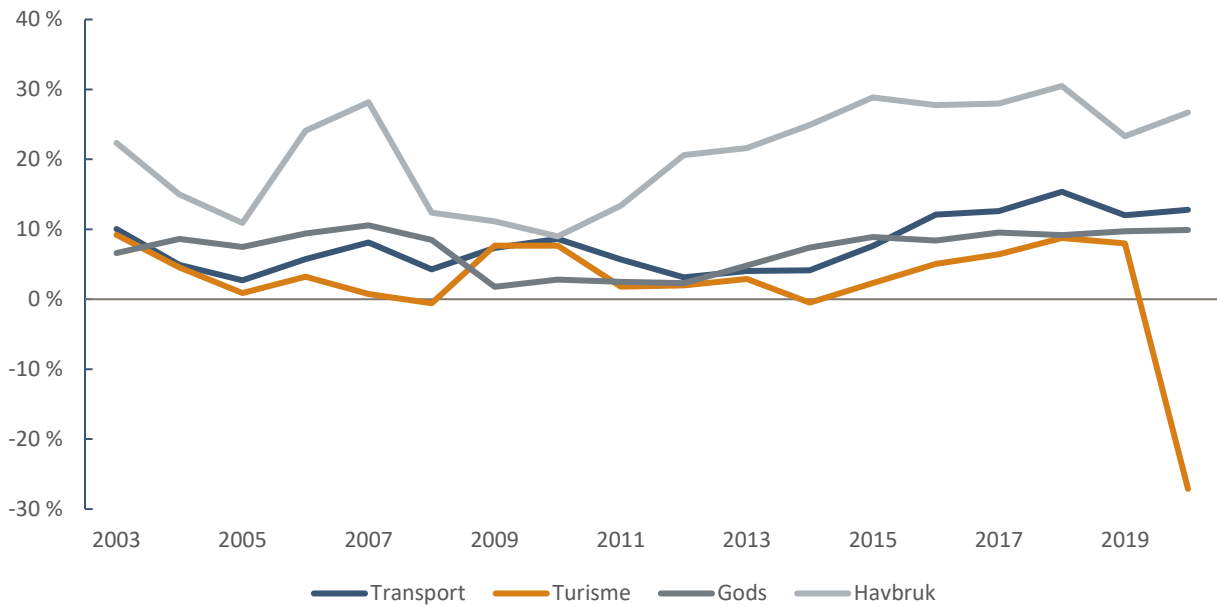
Nærskipsfartsrederier transporterer alle typer gods og passasjerer og opererer mellom norsk og europeisk havn, og mellom havner i Europa. Det er en diversifisert gruppe bestående av, slik definert i denne rapporten, alt fra passasjer- og frakteskip til brønnbåter brukt i oppdrettsnæringen. Nærskipsfarten spiller en viktig rolle for næringslivets transportbehov og norsk industris konkurransekraft ettersom omkring 40 prosent av den interne transporten i Europa fraktes på skip (Norges Rederiforbund, 2021). Figur 23 illustrerer seilingsmønstrene til ulike typer nærskipsfart ved hjelp av skipenes AIS-data.

Figur 23: Kart over nærskipsfartrederiene sine seilaser i 2019 langs norskysten. Kilde: AIS-data 2019, Menon Economics



Lønnsomheten i nærskipsfartsrederiene avhenger av hvilket marked de opererer i. Som vist i Figur 24 er det særlig virksomheter innen havbruksmarkedet, med andre ord maritime operasjoner tilknyttet oppdrett, som har opplevd en vekst, både i omfang og i bunnlinje de siste årene. Per dags dato er dette imidlertid det minste segmentet målt i omsetning. Det er en forventning om ytterligere vekst innen havbrukssegmentet, særlig basert på rederienes relativt store ordrebøker og utviklingen av oppdrettsanlegg til havs, noe som stiller større krav til maritime operasjoner.

Figur 24: Driftsmargin for ulike segmenter innen nærskipfart, 2003-2020. Kilde: Menon Economics



I årets rapport har vi delt passasjertransport-segmentet i transport (ferger) og maritim turisme (cruise). Både transport- og passasjersegmentet har opplevd en vekst siden 2014. Rederiene innen turismesegmentet opplevde imidlertid et kraftig fall i inntjeningen i 2020 som følge av koronapandemien. Fraktefarten preges av en noe lavere lønnsomhet, bortsett fra i 2020, sammenlignet med de andre segmentene. Bakgrunnen for dette er små volumer, lave frekvenser, sterk konkurranse og stadig mer fragmenterte verdikjeder. Lave driftsmarginer og begrenset inntjeningspotensial gjør at rederiene i liten grad har vært i stand til å finansiere investeringer i mer effektive fartøy. Som er resultat har godssegmentet en aldrende flåte. Driftsmarginen blant rederiene i dette segmentet har imidlertid økt noe de siste årene.

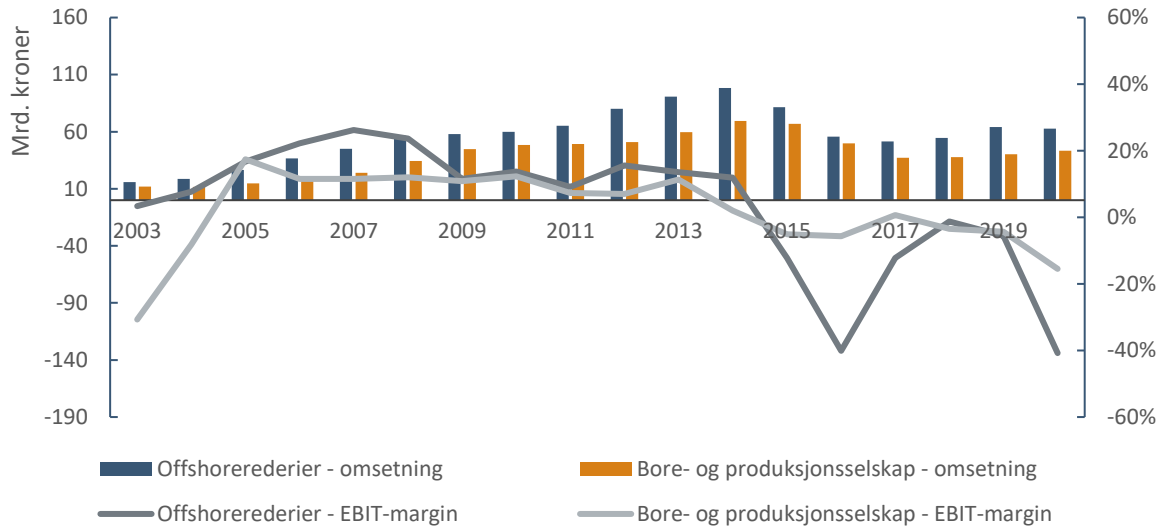
Offshorerederier og riggselskaper

Norge er en av verdens største maritime offshorenasjoner. Den norske offshoreflåten består av fartøyer for transport av forsyninger og utstyr til og fra offshoreinstallasjoner, samt en rekke fartøy som er spesialbygget for operasjoner som kabellegging, ankerhåndtering og brønnintervensjon. Rederiene deltar i alle faser av petroleumsaktiviteten, fra de første seismiske undersøkelser og leting, til produksjon og til slutt nedstenging av avsluttede felt.

Fram til 2014 opplevde offshorerederiene og riggselskapene en sterk vekst. Fra toppåret i 2014 og fram til 2020 har omsetningen sunket med omkring 36 prosent. Driftsmarginene til offshorerederiene samlet sett har også vært negative i samme periode. I 2020 opplevde både offshorerederiene og riggselskapene en nedgang i lønnsomhet. Dagens markedssituasjon har oppstått som en konsekvens av redusert etterspørsel etter rederienes tjenester, kombinert med svært høy nybyggingsaktivitet i perioden før oljeprisfallet. Gjennom oppgangsperioden har rederiene tatt opp store lån for bygging av nye skip og dermed bygget opp en høy gjeld. I perioder med høy aktivitet og høye rater har ikke dette vært et problem, da inntektene har vært høyere enn renteutgiftene. Med vesentlig lavere inntekter i etterkant av oljeprisfallet i 2014 var imidlertid offshorerederiene i en prekær finansiell situasjon i 2020, da både koronapandemien slo til, i kombinasjon med en lavere oljepris. Inntektene falt over natten, men det gjorde ikke kostnadene, noe som resulterte i et fall i driftsresultatet. I likhet med offshore-rederiene har riggselskapene også vært rammet av lavere aktivitet og kostnadspress i olje- og gasssektoren etter

2014. Oljeskattepakken som myndighetene innførte sommeren 2020 har bidratt til å dempe fallet noe for offshorerederiene.

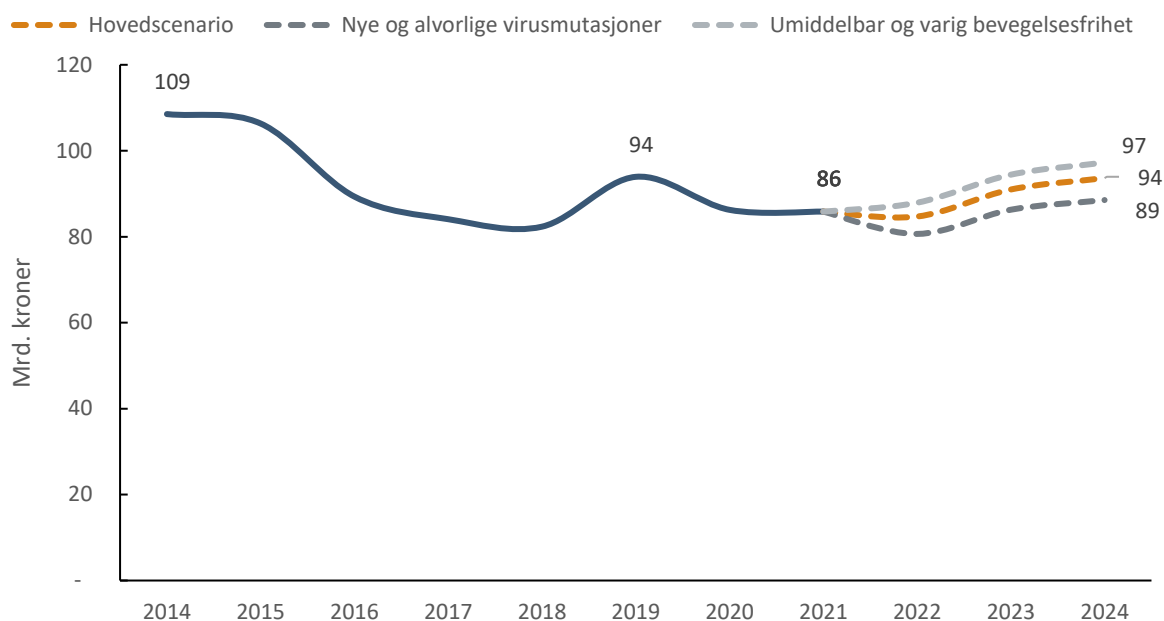
Figur 25: Omsetning og driftsmargin blant offshorerederiene og riggselskapene. Kilde: Menon Economics



Koronapandemiens virkning på rederiene

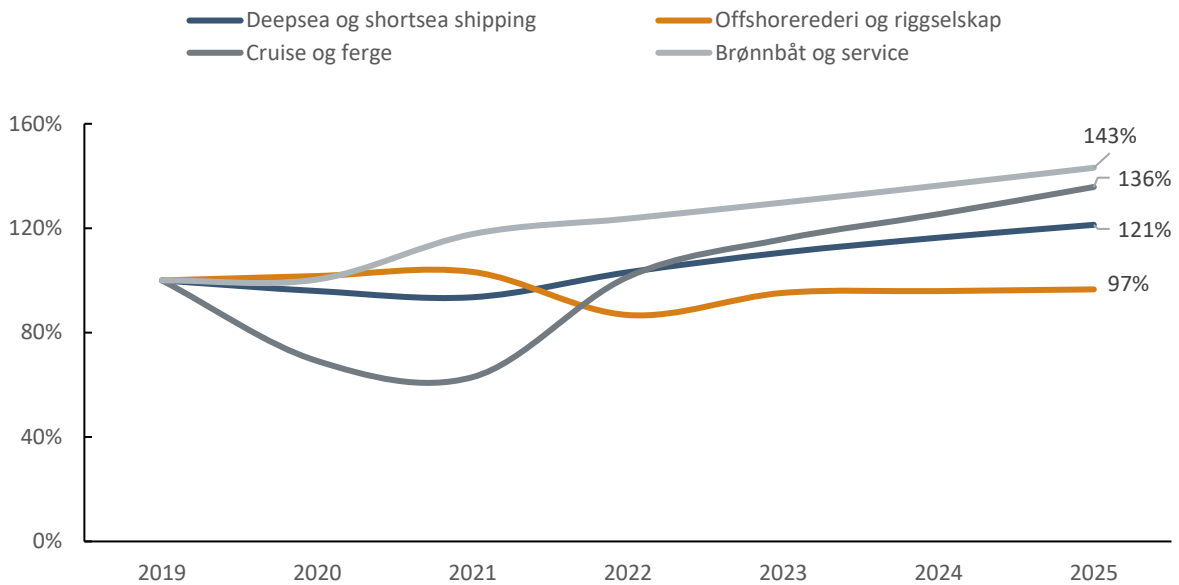
De norske rederiene kan som nevnt grupperes i aktivitet som er av svært ulik natur. Fraktrederiene og offshore-rederiene står for det meste av inntektene i rederisegmentet og vil således bestemme den samlede utviklingen for rederiene. Figur 26 viser samlet inntektsutvikling for de norske rederiene i de tre scenarioene (lav – hoved – høy). Som vist vil dette segmentet være tilbake på 2019-nivå i 2024 i hovedscenariotet. I det positive scenariotet, umiddelbar og varig bevegelsesfrihet, vil inntekten være noe høyere i 2024 sammenlignet med 2019-nivå.

Figur 26: Samlet inntektsutvikling for de norske rederiene i de tre scenarioene. Utsikter ved starten av 2022. 2014-2024.
Kilde: Menon Economics



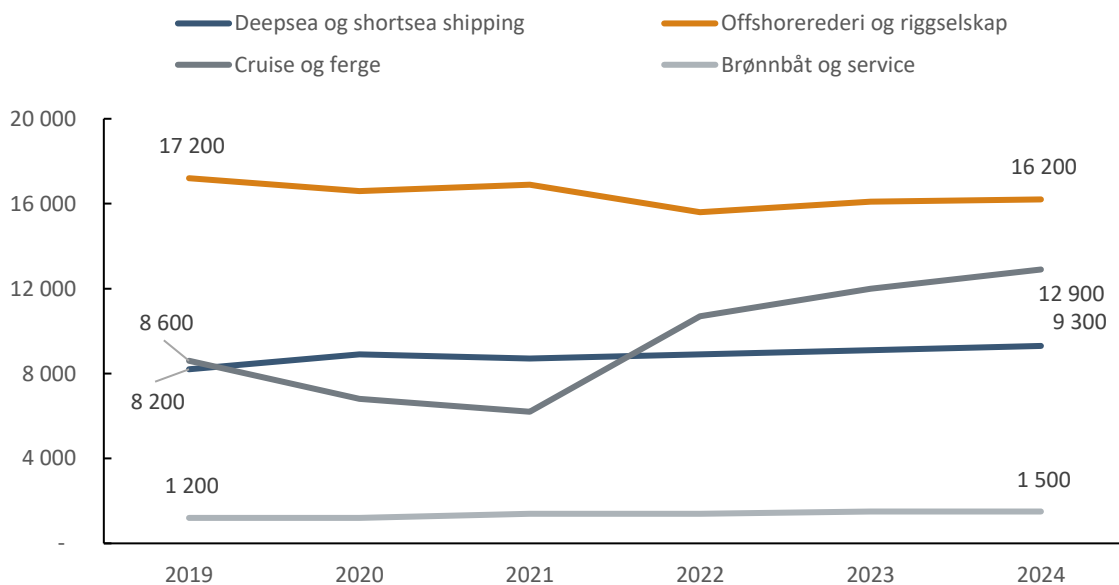
Koronapandemien har i varierende grad påvirket inntektene til de ulike rederigruppene. I vårt hovedscenario vil omsetningen til fraktrederiene vokse fra 2021 til 2024, som vist i Figur 27. Dette er en følge av at det er spådd en relativt jevn vekst i verdenshandelen framover, og Verdens handelsorganisasjon forventer at nivået på verdenshandelen allerede er på nivå med 2019-nivåene i 2021/2022 (World Trade Organization, 2021). Offshorerederienes og riggselskapenes inntekter vil falle frem til 2022 og deretter stabilisere seg på et lavere nivå enn 2019-nivået. I tråd med at kontrakter inngått før korona bortfaller, vil aktivitetsnivået på norsk og utenlandsk sokkel være noe lavere som følge av lav oljepris. Til sammenligning med rapporten fra september 2021, er prognosene for cruise- og passasjersegmentet noe oppjustert i hovedscenarioet som følge av pandemiutviklingen og forventninger om høy etterspørsel etter cruise når internasjonal turisme igjen tar seg opp. Dette segmentet opplevde et drastisk fall i 2020 og 2021, før aktiviteten tar seg opp igjen. Brønnbåt- og service-segmentet er det eneste segmentet som vi forventer vil oppleve vekst gjennom hele perioden, noe som kan tilskrives svært høy aktivitet i norsk sjømatindustri og høye internasjonale laksepriser.

Figur 27: Relativ inntektsutvikling sammenlignet med 2019 for de ulike rederigruppene i hovedscenariet fram til 2024.
Kilde: Menon Economics



Figur 28 viser utviklingen i sysselsatte for de ulike rederigruppene i hovedscenariet. Samtlige segment vil ha flere ansatte i 2024 enn hva de hadde i 2019, med unntak av offshorerederiene og riggselskapene. Sammenlignet med rapporten i september 2021 er prognosene for cruise- og fergesegmentet oppjustert. Dette henger sammen med en forventning om at etterspørselen etter cruiseopplevelser vil returnere tilbake til normalen i løpet av 2022 i både hoved- og høy-scenariet, og leveranser av flere ekspedisjonscruiseskip gjennom 2020 og 2021 på norske og utenlandske verft bidrar til at tilbudet økes tilstrekkelig til å møte den økte etterspørselen.

Figur 28: Sysselsettingsutvikling for de ulike rederigruppene i hovedscenariet. 2019-2024. Kilde: Menon Economics

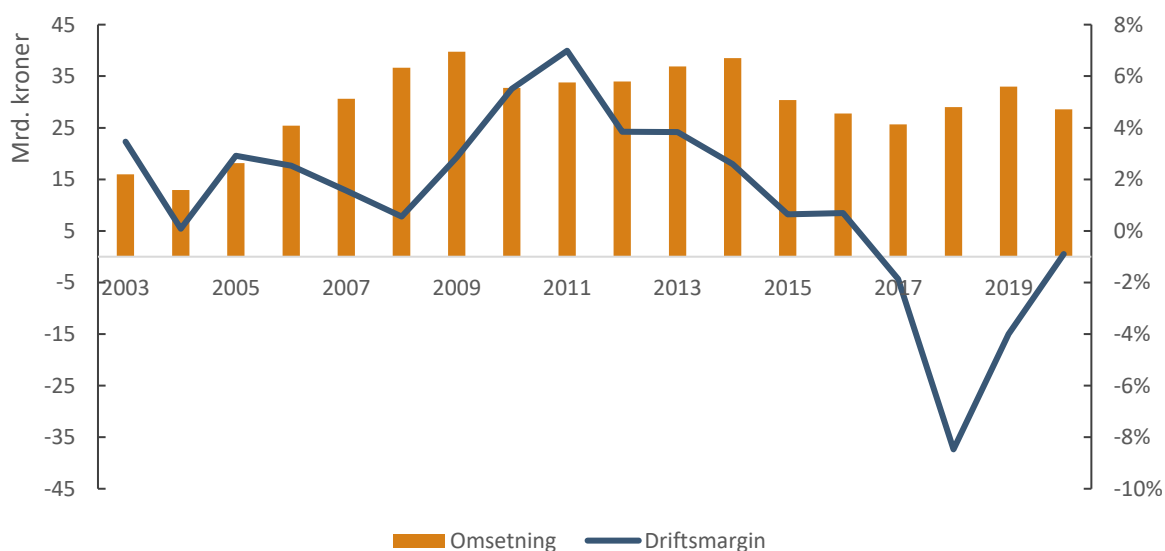


Norsk verftsindustri

Verftene er ofte hjørnestensbedrifter og bidrar til lokal verdiskaping og sysselsetting, både direkte og indirekte gjennom kjøp av varer og tjenester fra maritime utstyrs- og tjenesteleverandører. De siste årene har norsk verftsindustri fått testet sin omstillingsevne. Industriens innovasjons- og omstillingsevne er en av hovedårsakene til at den fortsatt er en viktig del av norsk maritim næring. Norsk skipsverft var i mange år dominert av offshorefartøy, som i lang tid utgjorde rundt 80 til 90 prosent av aktiviteten på norske verft. I dag utgjør offshorefartøy en ubetydelig del av verftenes ordrebøker. Kun ett offshore skip ble levert på norske verft i 2020. Passasjer-/cruiseskip, havbruksfartøyer, fiskefartøyer, ferger og fartøy tilknyttet montering og drift av vindkraft til havs utgjør hovedsakelig ordrebøkene i dag. Verftene bygger også i større grad skip med klima- og miljøvennlig teknologi. Omstilling, nye innovative løsninger og nye vekstmuligheter i havrommet vil stå sentralt for næringens videre utvikling.

Utviklingen i omsetning og lønnsomhet bærer preg av omstillingen verftene har vært gjennom. Omstillingen mot nye skipssegmenter har vært utfordrende, da det blant annet har vært behov for å bygge nye verdikjeder og utvikle ny kompetanse. Figur 29 viser omsetningen og driftsmarginen for verftene. Som vist i figuren falt omsetningen kraftig mellom 2014 og 2017 som følge av oljeprisfall og offshorekrise, før den igjen tiltok til og med 2019 som følge av vellykket omstilling mot cruise- og havbrukssegmenter. I 2020 er omsetningen noe lavere, noe som trolig skyldes koronapandemien hvor aktiviteten falt og nye kontraheringer av cruiseskip stoppet over natten.

Figur 29: Omsetning og driftsmargin blant verftene. Kilde: Menon Economics

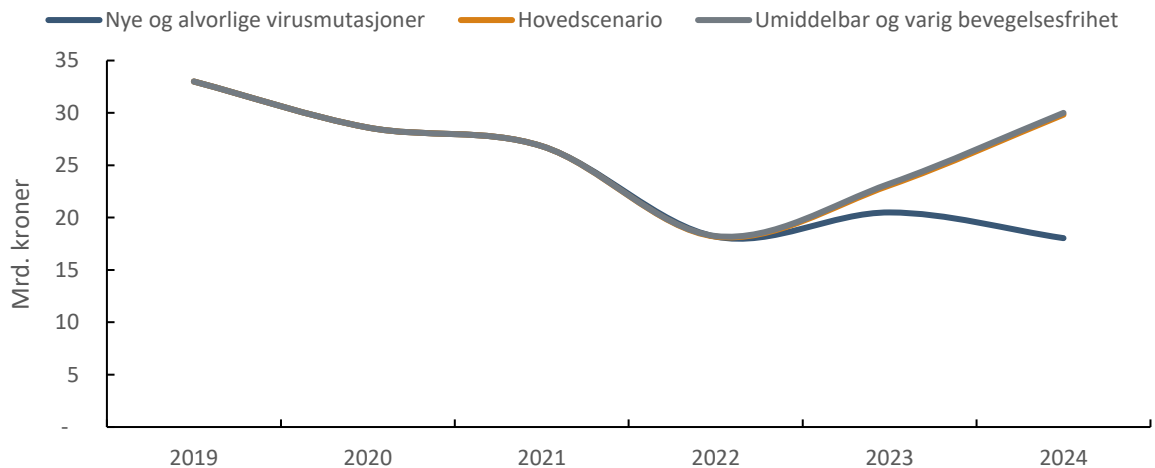


Lønnsomhetssituasjonen ved norske skipsverft er prekær. Flere av de store verftene har hatt store finansielle tap de siste årene og verftene som gruppe har hatt en negativ lønnsomhet siden 2017. Denne situasjonen er i stor grad en følge av verftenes omstilling mot nye segmenter: Mangel på erfaring, høy grad av skreddersøm og avanserte skip har gjort at verftene har tapt store penger (Menon Economics & BCG, 2021). På lengre sikt har denne omstillingen vært helt kritisk for å sikre overlevelsen til norsk verftsindustri. Markedssituasjonen for de små- og mellomstore verftene har vært forholdsvis god og bedre enn for de store nybyggerverftene, med færre risikoprosjekter og mer stabil aktivitet knyttet til bygging og vedlikehold av ferger, fiskebåter, brønnbåter og en del mindre spesialfartøy.

Koronapandemiens virkning på norsk verftsindustri

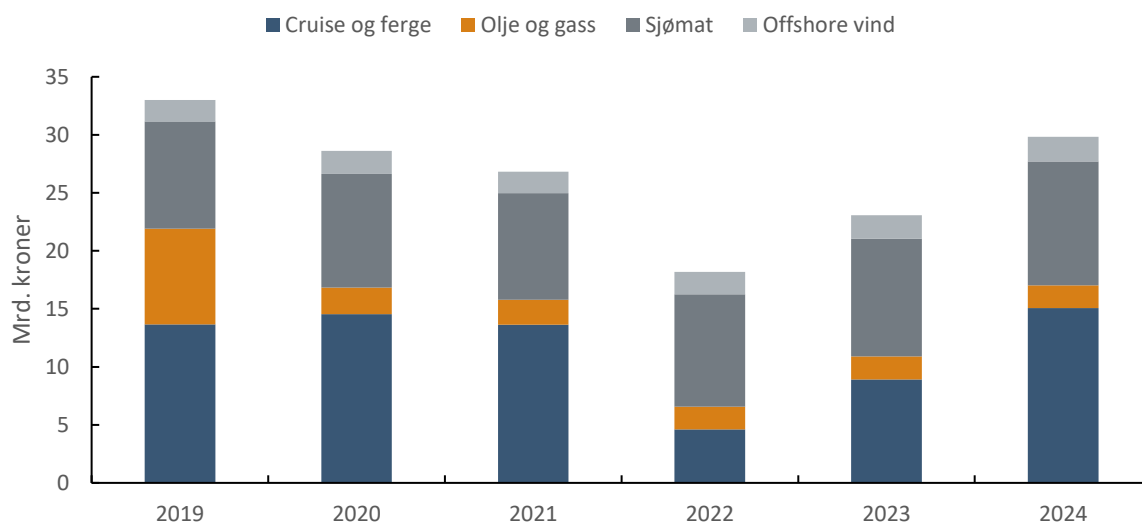
Offshorekrisen bidro til at store norske nybyggerverft omstilte seg mot cruisesegmentet, men markedet for cruiseturisme ble bortimot utradert over natten da Norge og andre land stengte ned våren 2020. Verftenes ordrebøker var i 2020 store, så selv om det ikke ble kontrahert nye skip, ble aktiviteten på verftene i stor grad opprettholdt. I tillegg er flere av de store nybyggerverftene i prosess med å omstille seg mot ombygging, vedlikehold og reparasjoner. Hvor fort markedet kommer tilbake til tidligere nivåer, er svært usikkert. Selv om markedene gradvis tar seg opp, vil det trolig være betydelig overkapasitet i flere år fremover som følge av blant annet usikkerhet omkring reiserestriksjoner internasjonalt. Det er en forventning om økt omsetning i både hoved- og høyscenario som følge av nye kontraheringer som ennå ikke ligger inne i dagens ordrebøker, både i cruise- og offshoresegmentet. Dette påvirker omsetningen i 2023 og 2024 positivt. I lav-scenarioet legger vi til grunn dagens tilgjengelige ordrebøker for cruise og offshore, og at disse ikke vil utvides i årene frem mot 2024. I en slik situasjon vil ordrebøkene for cruise tømmes fullstendig i 2023 og 2024, mens offshore allerede er tømt i 2021.

Figur 30: Utvikling i omsetning blant verftene i de tre scenarioene. Kilde: Menon Economics



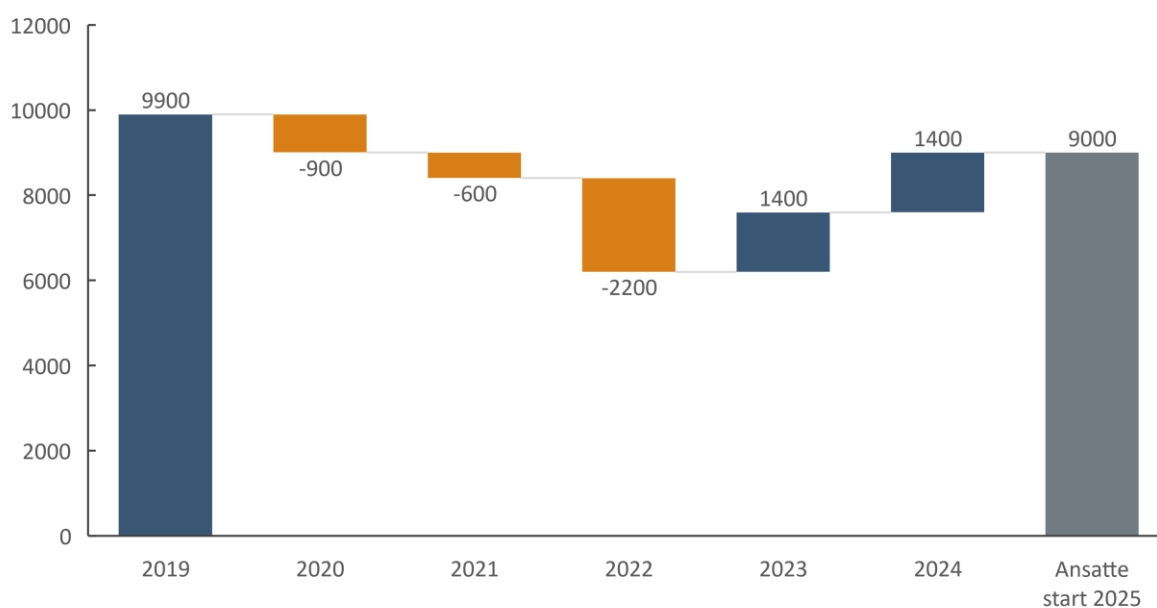
Samlet sett tegner dagens utsikter til at verftenes omsetning holdt seg relativt stabilt ut 2021, før det i 2022 kommer et omsetningsfall grunnet en totalstans i kontrahering av cruiseskip i 2020, dette er vist i Figur 31. Omsetningen tilknyttet sjømatnæringen holder seg relativt stabilt i perioden, det samme gjelder for offshore vind.

Figur 31: Utvikling i omsetning blant verftene fordelt etter skipstype i hovedscenariot, 2019-2024. Kilde: Menon Economics



Selv om utsiktene for norske verft ser noe bedre ut enn i de forrige prognosene, viser tall for 2020 og 2021 at det har vært en reduksjon i sysselsetting. Sysselsettingen vil være negativ også i 2022, før den igjen øker i 2023 i hovedscenariot grunnet forventninger om større ordrebøker mot slutten av perioden.

Figur 32: Utvikling i sysselsatte hos verftene i hovedscenariot. Kilde: Menon Economics

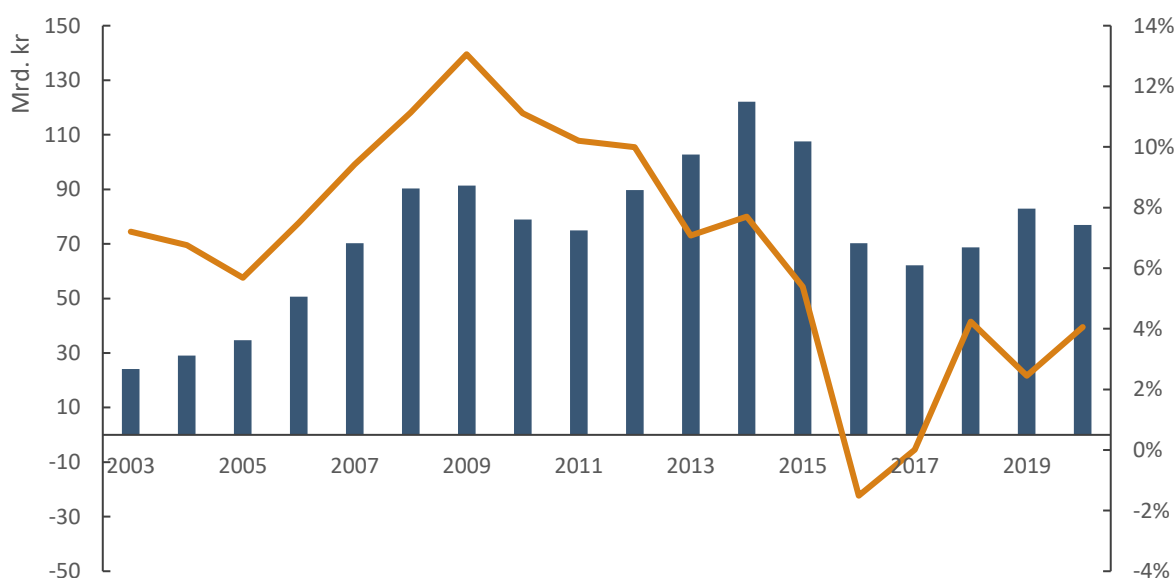


Utstysleverandører

Norske maritime utstysprodusenter produserer spesialisert utstyr til skipsfarten og er leverandør til verftsindustrien både nasjonalt og internasjonalt. På et enkelt skip som bygges på et norsk verft vil det ofte være et titalls norske utstysleverandører. I likhet med verftsindustrien har utstysleverandørene også gått gjennom en omstilling som følge av redusert ordreinngang fra offshorerederiene i etterkant av oljeprisfallet i 2014. Som vist i Figur 33 vokste utstysleverandørenes omsetning fram mot 2014, med en liten tilbakegang etter finanskrisen,

før den igjen sank etter oljekrisen. I 2017, på bunnivået, var omsetningen halvparten av hva den var i 2014. Situasjonen er imidlertid ikke like dyster blant alle utstysleverandørene. En stor andel av fallet i omsetning skyldes en drastisk nedgang i bestillinger av boreutstyr på verdensbasis. Som verftene har utstysleverandørene også hatt utfordringer med å levere lønnsomme leveranser i nye markeder. Dette gjelder særlig blant de største utstysleverandørene.

Figur 33: Omsetning og driftsmargin blant utstysleverandørene, 2003-2020. Kilde: Menon Economics



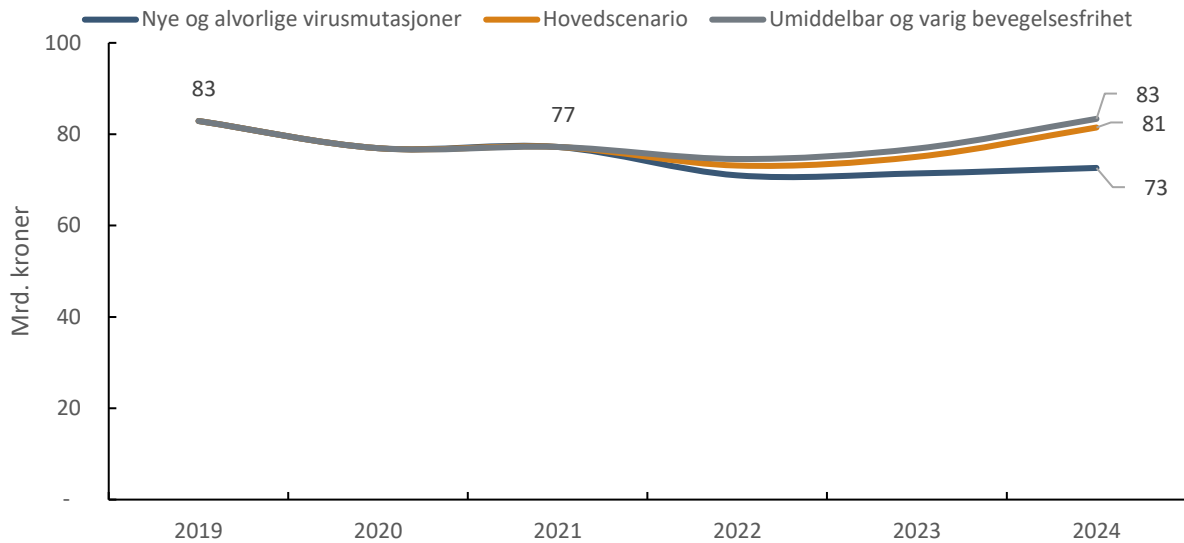
Omstillingsprosessen begynner imidlertid å bære frukter, og lønnsomheten er på vei opp hos utstysleverandørene som gruppe, noe som kan tyde på at nye verdikjeder er i ferd med å bli mer kostnadseffektive. Salg av utstyr til cruise, ferger, brønnbåter og fiskefartøyer har økt de siste årene. Utstysleverandørene er også i økende grad orientert mot utvikling og produksjon av klima- og miljøvennlig maritim teknologi og løsninger, som eksempelvis fremdriftssystemer basert på alternativt drivstoff og systemer for driftsoptimalisering og energieffektivisering. For mer detaljer rundt norske utstysprodusenter, se den årlige utstysrapporten Menon utarbeider på vegne av Norsk Industri (Norsk Industri, 2021).

Koronapandemiens virkning på utstysleverandørene

Ustysleverandørene som gruppe er mer diversifisert enn verftsnaeringen. Dette skyldes både at de betjener et bredere spekter av markedssegmenter, og at de har flere internasjonale kunder enn verftene. Da pandemien inntraff var det flere prosjekter som stoppet opp eller ble skjøvet fram i tid. Dette påvirker utstysleverandørene, særlig på kort sikt. Pandemien gjør det også mer krevende å etablere nye kundeforhold, særlig for mindre og mellomstore utstysleverandører, da det over lang tid ikke har vært mulig å reise og treffe nye kunder. Det er nærliggende å tro at de store selskapene blir mindre rammet av dette da de i større grad har en mer globalisert tilstedeværelse. Flere melder om at de har hatt utfordringer med å nå eksportmarkeder i land som Kina og Singapore under pandemien som følge av svært strenge reiserestriksjoner i disse landene.

Figur 34 viser forventet omsetningsutvikling i de tre scenarioene. Vi forventer at omsetningen i 2024 vil være noe lavere enn 2019-nivået i hovedscenarioet, men på linje med 2019-nivået i høy-scenarioet. I lavscenarioet forventer vi en tydelig reduksjon sammenlignet med 2019-nivået.

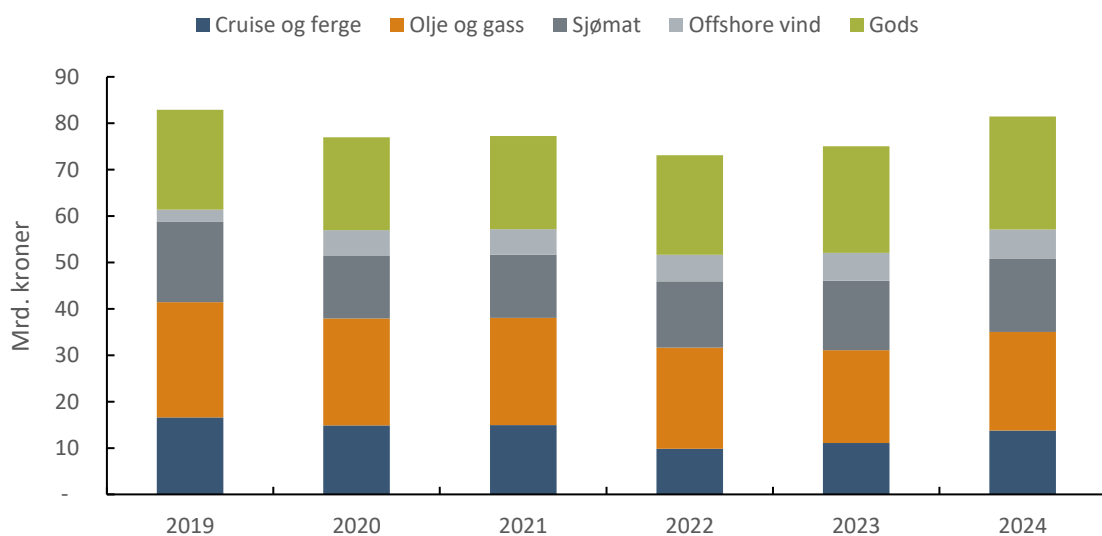
Figur 34: Utvikling i omsetning blant utstysrleverandører i de tre scenarioene, 2019-2024. Kilde: Menon Economics



Det forventede fallet i 2022 blant utstysrproduzentene skyldes i stor grad sviktende ordrebøker både nasjonalt og internasjonalt i cruise- og offshoresegmentet. Veksten tar seg opp i årene i etterkant i både hoved- og høy-scenarior, men er ikke tilstrekkelig til å komme forbi 2019-nivåene. Den svake utviklingen i lav-scenarior skyldes hovedsakelig at vi i dette scenarior forventer at nasjonale og internasjonale ordrebøker for cruise og offshore tømmes, noe som igjen har direkte innvirkning på utstysrproduzentenes inntjening.

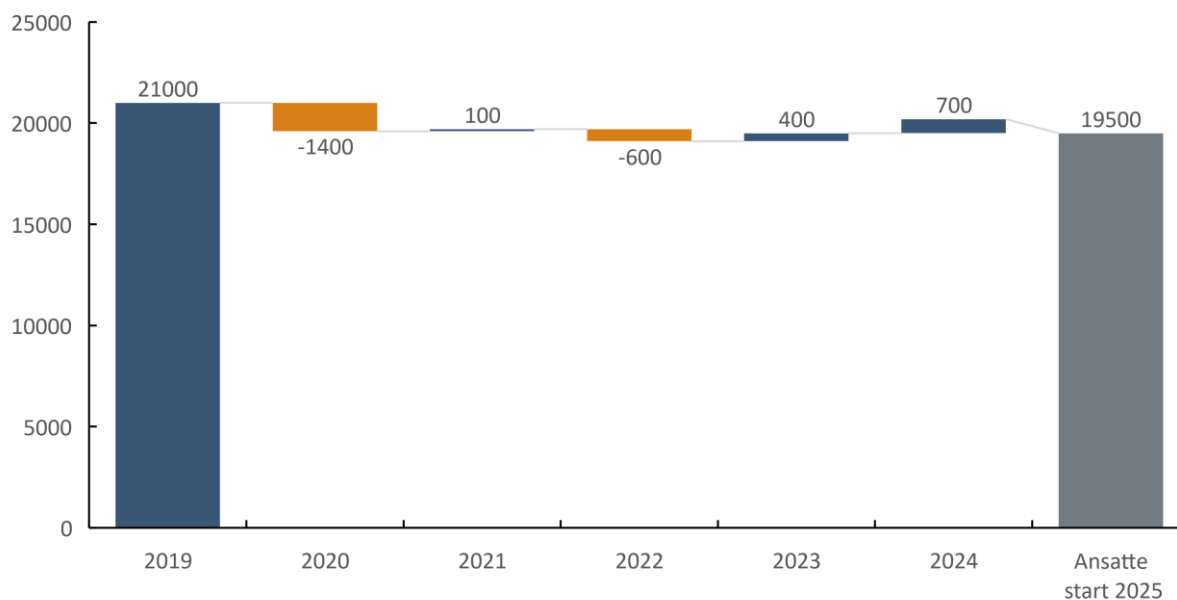
I 2019 fikk de norske utstysrleverandørerne det meste av sine inntekter jevnt fordelt fra de fire markedssegmentene cruise og ferge, olje og gass, sjømat og gods, som vist i Figur 35. Vårt hovedscenarior viser at det kun er godssegmentet og offshore vind som i 2024 vil ligge over 2019-nivået.

Figur 35: Utvikling i omsetning blant utstysrleverandørerne fordelt etter skipstype i hovedscenarior, 2019-2024. Kilde: Menon Economics



Ettersom inntektsfallet hos utstysleverandørene ikke er like drastisk som hos verftene i hovedscenariot, vil ikke sysselsettingen falle like mye. I vårt hovedscenario vil det være 1500 færre sysselsatte ved inngangen til 2025 enn hva det var i 2019. Dette er vist i Figur 36.

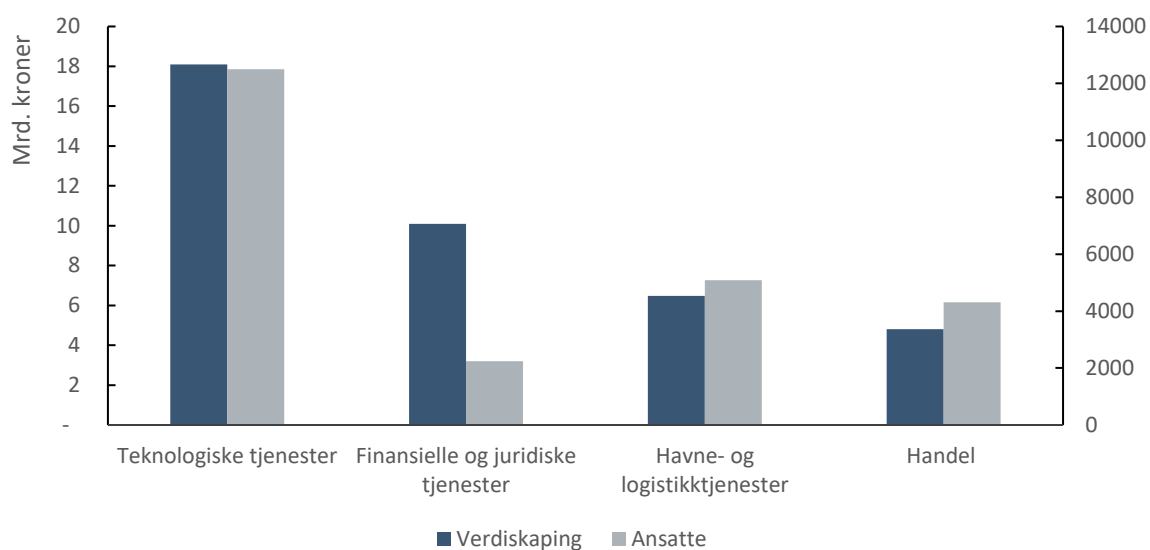
Figur 36: Utvikling i sysselsatte hos utstysleverandørene i hovedscenariot. Kilde: Menon Economics



Tjenesteleverandører

Norge har et av verdens mest omfattende miljøer for maritime tjenester. Tjenesteleverandørene omfatter bedrifter som yter tjenester til alle deler av maritim næring. De kan deles inn i fire undergrupper: Teknologiske tjenester, finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistikkjenester, samt detalj- og engroshandel med skipsutstyr. I 2021 sysselsatte denne gruppen i overkant av 24 000 personer. De står dermed for nærmere 30 prosent av de ansatte i norsk maritim næring. I 2021 sto tjenesteleverandørene for 26 prosent av næringens samlede verdiskaping, tilsvarende om lag 40 milliarder kroner.

Figur 37: Verdiskaping og sysselsetting blant de ulike tjenesteleverandørene i 2021 (estimert). Kilde: Menon Economics



Tjenesteleverandørene har klart seg noe bedre enn de andre hovedgruppene i næringen gjennom oljekrisen i etterkant av 2014. Flere norske selskaper er ledende innen maritime finansielle, juridiske og ingeniørtjenester, teknologisk FoU, klassifisering, skipsdesign og havnetjenester. Norske finansielle tjenester omfatter banker, sjøforsikringselskaper og skipsmeglere. Rederiene er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteytere, hvor de viktigste er skipsfinansiering, forsikring, megling, sjørett, skipsdesign, klassifisering og havnetjenester. For verftene er skipsdesignere, ingeniører (for prosjektering og prosjektledelse) samt leverandører av en lang rekke fagkompetanse de viktigste tjenestene. Tjenesteleveransene blir både organisert i entrepriser (underleveranser til verftenes oppdrag) og i form av utleie av arbeidskraft (fra bemanningsselskaper). Sistnevnte er viktig for verftenes evne til å skalere produksjonskapasitet til oppdragsmengden og for å kunne tilpasse sammensettingen av arbeidsstokken til ulike typer fartøy og oppdrag (Menon Economics & BCG, 2021).

Referanser

- Fenstad, A. (2021, Desember 27). *TU Maritim*. Hentet fra 2022 blir siste år med fergekontrakter uten nullutslippskrav: <https://www.tu.no/artikler/2022-blir-siste-ar-med-fergekontrakter-uten-nullutslippskrav/515820?key=4Es0ybOO>
- Fossen, M. (2018, Februar 25). *Abc Nyheter*. Hentet fra Her er Hurtigrutens «grønne» verdenssensasjon på første prøvetur: <https://www.abcnyheter.no/reise/reisenyheter/2019/02/25/195556032/her-er-hurtigrutens-gronne-verdenssensasjon-pa-forste-provetur>
- Grønt Skipsfartsprogram. (2021, Februar 05). Hentet fra Veikart for bærekraftig cruisetrafikk i norske farvann: <https://grontskipsfartsprogram.no/pilotprosjekt/veikart-for-baerekraftig-cruisetrafikk-i-norske-farvann/>
- IMO. (2021). *Preliminary results: Impact of ships' Biofueling on Greenhouse Gas Emissions*.
- Menon Economics & BCG. (2021). *Norske skipsverft – aktivitet, konkurransesituasjon og rammebetingelser*.
- Menon Economics & DNV. (2022). *Leading Maritime Cities of the World 2022*.
- Menon Economics. (2020). *Virkemidler for å realisere flytende havvind på norsk sokkel*.
- Menon Economics. (2021). *Den maritime næringens bidrag til offentlige inntekter og sysselsetting i distriktene*.
- Menon Economics. (2021). *Grønn Maritim strategi i havnæringene*.
- Menon Economics. (2021). *Sjøfolks karriereveier til sjøs og på land*.
- Menon Economics. (2021). *Strategier for grønn maritim eksport*.
- Nilsen, M. (2021, Juli 5). *Sjøfartsdirektoratet*. Hentet fra Batterihybrid blir verdens første hydrogenferje: <https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/batterihybrid-blir-verdens-forste-hydrogenferje/>
- Norges Rederiforbund. (2021). *Konjunkturrapport 2021*. Hentet fra Short Sea: <https://maritimpolitikk.no/2021/norsk-maritim-klynge/short-sea>
- Norges Rederiforbund. (2021). *Konjunkturrapport 2021*.
- Norges Rederiforbund. (2021). *Konjunkturrapport 2021*. Hentet fra Utenriksflåten: <https://maritimpolitikk.no/2021/norsk-maritim-klynge/utenriksflaten>
- Norges Rederiforbund. (2021). *Konjunkturrapport 2021*. Hentet fra Deep Sea: <https://maritimpolitikk.no/2021/norsk-maritim-klynge/offshore-service-og-riggselskaper-2>
- Norges sjømatråd. (2022, Januar 5). Hentet fra Sjømatseksperten passerte 120 milliarder kroner i fjor: <https://seafood.no/aktuelt/nyheter/sjomateksperten-passerte-120-milliarder-kroner-i-fjor/>
- Norsk Industri. (2021). *Maritime Equipment Suppliers*.
- Reve, T., & Sasson, A. (2012). *Et kunnskapsbasert Norge*. Universitetsforlaget.

Stensvold, T. (2021, Desember 23). *TU Maritim*. Hentet fra NX Cruise vil bygge 14 nullutslipps cruiseskip i Norge:
<https://www.tu.no/artikler/nx-cruise-vil-bygge-14-nullutslipps-cruiseskip-i-norge/516050?key=7DcB6YUf>

Thema. (2021). *Opportunities for the Norwegian Industry*.

TU Energi. (2021). Hentet fra Første ekspedisjonsskip elektrisk til Nordpolen med 5 MWh-batteripakke:
<https://www.tu.no/brandstory/abb-smartprat/brandstory-forste-ekspedisjonsskip-elektrisk-til-nordpolen-med-5-mwh-batteripakke/513554>

World Trade Organization. (2021). *World Trade Report 2021*.

Vedlegg A: Om tallene i rapporten

Regnskapstall for 2021

Fristen for å levere regnskap for foregående år er vanligvis ved utgangen av juni i inneværende år. Under COVID-19-pandemien har denne fristen blitt utsatt med to måneder. Det betyr at det i skrivende stund ikke foreligger tilgjengelig regnskapsinformasjon for 2021 for den maritime næringen. I denne rapporten presenterer vi derfor estimerte nøkkeltall (omsetning, verdiskaping og sysselsetting) for maritim næring i 2021. De økonomiske nøkkelvariablene er estimert i forbindelse med Menons prognosemodell for maritim næring i lys av COVID-19-pandemien. Vi har anvendt informasjon om ansatte i 2021 til å estimere 2021-regnskapstall ved å anta en lik produktivitet per ansatt som i 2020. De økonomiske variablene presentert for 2021 må derfor sees på som nettopp estimer, de faktiske tallene vil avvike. Sysselsettingstallene for 2021 er derimot beheftet med mindre usikkerhet. Gjennom myndighetenes A-melding må alle norske virksomheter rapportere inn en oversikt over sine ansatte hver måned. Sysselsettingstallene våre bygger på rapporteringer fra 1. januar 2022 og er derfor faktiske 2021-sysselsettingstall og ikke estimer. I rapporten vil vi for leservennlighetens skyld stort sett omtale alle 2021-tallene som faktiske tall.

Sysselsettingstall

Sysselsettingstallene i denne rapporten inkluderer permitterte arbeidstakere, og måler sysselsettingen ved utgangen av hvert år.

Koronaprognoser

Prognosene i rapporten går fram til og med 2024, 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 tidshorisonten for å tegne et komplett bilde av hvordan koronasituasjonen vil påvirke alle deler av maritim næring. Ettersom sysselsettingsbeslutninger er framoverskuende, har vi forlenget inntektsscenarioene til 2025 som input i vår modell for å kunne si noe om sysselsetting ved utgangen av 2024.

Oppdatering av næringspopulasjoner

Menons næringspopulasjoner er opparbeidet over mange år og oppdateres årlig. Populasjonene inneholder informasjon om foretak og kategorisering av disse innenfor ulike bransjer og næringer. Antallet foretak som blir kategorisert innenfor hver gruppe kan endre seg fra år til år ettersom nye foretak blir opprettet, mens andre endrer virkeområde. I tillegg blir det gjort et stort arbeid med å identifisere foretak som enda ikke har vært inkludert i populasjonene, men som burde være inkludert. Dette gjør at tidsseriene for maritim næring kan endre seg noe over tid, fordi noen selskap blir lagt til, mens andre blir fjernet.

Vedlegg B: Nøkkeltall for maritim næring

Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring i 2019 og 2020

Tabell B-1: Fylkesfordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Fylke	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Rogaland	19 695	19 291	91 917	97 598	36 251	43 947
Vestland	18 755	18 557	110 611	109 662	34 295	35 260
Møre og Romsdal	14 146	13 138	56 564	55 918	16 639	11 558
Viken	8 439	8 090	53 331	47 850	14 928	12 902
Oslo	7 350	6 349	82 319	69 156	27 634	26 241
Agder	6 606	6 040	29 501	26 990	9 355	9 138
Trøndelag	4 335	4 243	14 807	13 884	5 413	5 302
Vestfold og Telemark	4 283	3 651	18 998	16 007	5 020	4 346
Troms og Finnmark	4 357	3 520	11 124	8 469	4 885	2 118
Nordland	2 588	2 735	6 991	7 369	2 587	2 963
Innlandet	317	201	515	463	185	174
Totalt	90 869	85 815	476 678	453 366	157 191	153 949

Kommunefordelte nøkkeltall fordelt på fylker i 2019 og 2020

Kommunefordelte nøkkeltall for Agder 2019 og 2020

Tabell B-2: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Kristiansand	3 320	2 787	17 705	13 575	5 532	4 211
Arendal	1 395	1 486	5 574	7 315	1 976	2 409
Lindesnes	442	430	828	808	351	362
Grimstad	465	334	2 954	2 869	568	1 194
Flekkefjord	238	256	657	631	250	270
Risør	209	207	527	507	181	167
Tvedestrand	166	154	257	265	116	117
Farsund	85	93	190	241	78	96
Kvinesdal	81	90	96	101	63	70
Lillesand	62	58	283	259	80	81
Lyngdal	57	55	232	213	79	79
Vennesla	46	45	80	87	51	52

Evje og Hornnes	22	25	46	45	12	14
20 eller færre ansatte	18	20	73	72	19	17
Totalt	6 606	6 040	29 501	26 990	9 355	9 138

Kommunefordelte nøkkeltall for Innlandet 2019 og 2020

Tabell B-3: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Gjøvik	110	60	225	161	76	58
20 eller færre ansatte	109	54	144	173	45	62
Kongsvinger	54	45	92	80	41	36
Elverum	44	42	55	51	23	17
Totalt	317	201	515	463	185	174

Kommunefordelte nøkkeltall for Møre og Romsdal 2019 og 2020

Tabell B-4: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Ålesund	4 651	4 651	26 452	29 494	6 243	1 296
Ulstein	2 106	1 803	6 672	5 439	2 182	2 525
Herøy	1 797	1 493	5 942	5 436	3 551	2 983
Molde	1 137	1 120	3 670	3 206	1 088	1 055
Kristiansund	810	812	1 982	1 926	881	846
Vestnes	838	704	3 715	3 236	319	374
Sula	482	505	1 387	1 425	394	390
Sande	596	499	1 894	1 970	730	754
Hareid	417	368	1 501	1 235	483	520
Averøy	277	257	583	541	111	167
Volda	146	142	406	327	138	114
Stranda	115	138	110	88	92	78
Smøla	119	112	172	212	78	90
Aure	112	111	325	380	69	79
Aukra	164	108	884	226	-13	64
Sykkylven	83	88	173	188	58	59
Giske	95	69	312	262	89	62
Hustadvika	44	49	110	121	34	37

Rauma	37	40	147	91	58	18
Surnadal	68	26	54	36	33	13
Gjemnes	18	24	48	49	12	18
20 eller færre ansatte	34	19	23	30	10	16
Totalt	14 146	13 138	56 564	55 918	16 639	11 558

Kommunefordelte nøkkeltall for Nordland 2019 og 2020

Tabell B-5: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Alstahaug	494	516	1 303	1 357	506	559
Hadsel	62	396	181	1 080	48	615
Bodø	382	278	946	963	168	222
Vågan	230	222	459	445	194	180
Narvik	219	211	1 075	1 167	545	534
Dønna	187	195	723	276	243	127
Sortland	131	134	293	346	63	71
Brønnøy	139	107	406	293	182	44
Herøy	96	97	260	282	70	91
20 eller færre ansatte	124	95	223	221	71	70
Rana	85	90	222	129	82	68
Øksnes	95	88	277	237	136	123
Vestvågøy	67	73	172	151	83	59
Nesna	42	48	130	99	65	61
Lurøy	90	44	121	133	54	64
Steigen	54	40	66	66	27	31
Meløy	19	30	56	51	17	16
Andøy	28	25	33	27	16	7
Rødøy	23	24	24	22	9	9
Lødingen	21	22	20	26	11	12
Totalt	2 588	2 735	6 991	7 369	2 587	2 963

Kommunefordelte nøkkeltall for Oslo 2019 og 2020

Tabell B-6: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Oslo	7 350	6 349	82 319	69 156	27 634	26 241
Totalt	7 350	6 349	82 319	69 156	27 634	26 241

Kommunefordelte nøkkeltall for Rogaland 2019 og 2020

Tabell B-7: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Stavanger	7 992	8 000	35 167	36 577	13 831	16 514
Sola	2 919	2 777	19 310	18 654	5 377	4 742
Karmøy	2 399	2 236	5 325	5 065	2 931	1 715
Sandnes	2 095	2 064	9 784	13 676	3 167	8 612
Haugesund	2 012	2 001	15 483	16 842	8 636	9 705
Vindafjord	553	589	1 874	1 922	550	699
Randaberg	409	372	1 429	1 305	474	588
Eigersund	254	234	956	880	217	219
Klepp	251	234	472	475	218	222
Tysvær	233	217	684	679	247	234
Strand	218	204	573	757	278	381
Bjerkreim	122	102	345	249	84	85
Time	59	67	104	125	51	66
Hå	62	61	187	162	95	70
20 eller færre ansatte	39	40	77	83	30	29
Utsira	25	37	47	51	24	27
Sauda	30	33	35	36	18	18
Kvitsøy	23	23	64	61	22	22
Totalt	19 695	19 291	91 917	97 598	36 251	43 947

Kommunefordelte nøkkeltall for Troms og Finnmark 2019 og 2020

Tabell B-8: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Sør-Varanger	1 521	1 325	1 136	841	845	594
Tromsø	1 263	640	4 746	3 122	2 556	- 26
Harstad	433	489	1 236	1 310	428	492
Hammerfest	380	306	1 917	1 508	437	399
Tjeldsund	151	145	262	340	81	85
Karlsøy	43	129	55	232	30	139
20 eller færre ansatte	160	111	296	232	110	104
Senja	109	110	195	209	84	77
Alta	95	92	619	203	187	133
Båtsfjord	75	72	388	258	43	41
Nordkapp	55	48	148	121	44	46
Måsøy	29	28	59	46	18	16
Loppa	43	25	68	47	22	19
Totalt	4 357	3 520	11 124	8 469	4 885	2 118

Kommunefordelte nøkkeltall for Trøndelag 2019 og 2020

Tabell B-9: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Trondheim	2 380	2 301	8 960	8 301	3 500	3 396
Frøya	387	423	1 266	1 293	584	589
Indre Fosen	409	354	1 229	1 154	322	312
Nærøysund	284	290	627	661	228	248
Flatanger	157	162	369	393	155	166
Heim	156	150	407	284	107	59
Hitra	105	129	466	465	142	148
Orkland	142	128	424	400	109	117
20 eller færre ansatte	80	67	210	186	54	53
Ørland	37	57	139	168	45	75
Meråker	57	50	105	80	44	17
Verdal	51	48	113	98	41	38

Inderøy	29	31	55	58	32	34
Stjørdal	33	27	176	94	26	11
Åfjord	28	26	260	247	24	39
Totalt	4 335	4 243	14 807	13 884	5 413	5 302

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestfold og Telemark 2019 og 2020

Tabell B-10: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Horten	1 327	850	3 950	2 176	1 414	844
Sandefjord	564	584	2 928	2 213	992	671
Larvik	599	570	1 671	1 699	580	576
Tønsberg	466	423	4 831	5 104	551	606
Porsgrunn	487	367	1 945	909	294	324
Færder	244	228	2 140	2 219	674	751
Kragerø	177	177	273	287	120	133
Bamble	157	126	547	463	158	120
Skien	106	112	321	313	92	92
Holmestrand	20	88	54	315	7	92
Tinn	74	60	137	94	48	37
Tokke	33	37	78	83	39	40
20 eller færre ansatte	29	29	122	131	48	62
Totalt	4 283	3 651	18 998	16 007	5 020	4 346

Kommunefordelte nøkkeltall for Vestland 2019 og 2020

Tabell B-11: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Bergen	7 178	7 280	72 830	74 102	20 196	21 471
Kinn	2 579	2 533	6 120	6 679	2 806	3 264
Øygarden	1 334	1 268	3 713	3 142	1 425	1 359
Bømlo	1 126	1 173	3 815	3 693	1 705	1 669
Austevoll	1 117	1 084	3 745	3 013	2 189	1 534
Alver	829	775	2 252	2 093	932	865
Bjørnafjorden	566	714	3 091	3 071	1 344	1 358

Askøy	701	667	5 534	4 947	1 248	1 087
Stord	526	509	1 598	1 524	478	464
Hyllestad	532	484	2 020	2 057	43	201
Fedje	310	308	291	302	286	297
Kvinnherad	318	307	849	1 007	169	193
Fitjar	238	232	1 111	742	240	221
Sunnfjord	133	151	794	602	86	199
Gloppen	167	144	336	270	60	44
Gulen	156	144	223	286	116	132
Ullensvang	115	124	148	199	72	93
Stad	120	104	346	282	88	85
Austrheim	101	99	526	542	235	281
20 eller færre ansatte	94	91	130	137	71	71
Etne	87	85	122	130	51	44
Solund	72	62	108	74	48	30
Aurland	79	39	224	116	84	13
Osterøy	107	39	326	356	168	188
Kvam	53	38	112	48	45	27
Stryn	40	36	59	64	28	34
Askvoll	38	35	55	57	35	38
Sveio	39	32	135	126	49	- 1
Totalt	18 755	18 557	110 611	109 662	34 295	35 260

Kommunefordelte nøkkeltall for Viken 2019 og 2020

Tabell B-12: Kommunefordelte nøkkeltall for maritim næring. Tall i millioner kroner. Kommunene er sortert etter sysselsatte. Permitterte inngår i statistikken over ansatte. Kilde: Menon Economics

Kommune	Ansatte		Omsetning		Verdiskaping	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Bærum	3 673	3 497	29 369	26 197	9 119	7 395
Kongsberg	1 057	1 107	3 409	2 483	1 203	1 039
Asker	998	917	7 132	5 557	1 445	980
Moss	503	464	4 842	4 608	912	1 072
Fredrikstad	373	379	1 105	1 256	390	441
Lillestrøm	335	311	1 479	1 419	371	318
Drammen	256	274	991	1 343	267	284
Nordre Follo	153	145	892	801	180	159
Lier	108	103	400	484	88	128
Halden	174	98	408	328	123	95
Modum	125	94	479	438	132	143

Vestby	84	94	659	720	172	252
Ås	105	84	293	276	73	78
20 eller færre ansatte	89	82	210	166	65	60
Frogn	67	76	263	146	48	40
Hvaler	54	72	179	180	39	41
Sarpsborg	54	61	545	693	76	111
Indre Østfold	37	40	109	130	28	36
Aurskog-Høland	37	37	91	116	36	47
Rakkestad	34	37	73	88	38	41
Ullensaker	34	33	176	193	71	74
Lørenskog	36	31	129	106	35	29
Nesodden	28	31	56	82	17	18
Råde	25	23	40	40	1	20
Totalt	8 439	8 090	53 331	47 850	14 928	12 902

Vedlegg C: Oppdaterte koronaprogner

Scenarier

Oppdateringene er gjort i henhold til siste tilgjengelige informasjon om de maritime markedene, fremtidsutsikter blant aktørene i næringen samt utvikling av koronapandemien siden sist oppdatering i september 2021. I tillegg har vi nå komplette historiske tall for 2020. Vi har også mottatt faktiske sysselsettingstall for 2021 som gjør at vi kan legge til grunn et anslag på 2021-omsetning og -verdiskaping som i denne oppdateringen fungerer som et basisår for våre prognoser.¹⁶ Prognosene strekker seg nå derfor fra 2022 til 2024.

Modellen

Modellapparatet vi bruker ved oppdatering av koronaprognerne er i prinsippet uendret, men modellen er oppdatert med siste tilgjengelige informasjon per januar 2022. Dette innebærer oppdatering av historiske tall gjeldende regnskapsdata, ordrebøker og forventede vekstrater for verdenshandel og BNP, samt regresjonskoeffisienter som bygger på historiske sammenhenger mellom omsetning, verdiskaping og sysselsetting.

Tabell C-1 viser oppdaterte historiske inntektssammenhenger for rederier og utstyrproducenter som leverer til olje- og gassindustri, basert på investering i norsk sokkel (*inv*), flåtestørrelse (*g*) og nybyggaktivitet (*nybygg*).

Tabell C-1: Historisk sammenheng mellom omsetning, investering i norsk sokkel og byggeaktivitet

Hovedgruppe	Markedssegment	Omsetning
Rederi	Olje og gass	$\ln oms_t = \alpha + 1,06 * \ln inv_t - 0,37 * \ln gt_t$
Utstyr	Olje og gass	$\ln oms_t = \alpha + 0,57 * \ln inv_{t-1} + 0,11 * \ln nybygg_t$

Tabell C-2 viser oppdaterte historiske sammenhenger for verdiskaping (*vs*) og sysselsetting (*ans*) basert på omsetning (*oms*).

Tabell C-2: Historisk sammenheng mellom inntekter, verdiskaping og sysselsetting. Kilde: Menon Economics

Hovedgruppe	Markedssegment	Verdiskaping	Sysselsetting
Rederi	Olje og gass	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0,98 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0,33 * \ln oms_t$ $+ 0,24 * \ln oms_{t+1}$
Rederi	Godstransport	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0,77 * \ln oms_t$	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	$\ln vs_t$ $= \alpha + 0,9 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0,5 * \ln oms_t$ $+ 0,5 * \ln oms_{t+1}$

¹⁶ Ved å ta utgangspunkt i faktisk omsetning, verdiskaping og sysselsetting i 2020 kan vi beregne produktivetsanslag per sysselsatt innenfor de ulike grupperingene i næringen. Til å estimere 2021-omsetning og -verdiskaping legger vi til grunn at produktiviteten per ansatt var lik i 2020 og 2021. Dette gjør at vi kan, for gitt 2021-sysselsetting, beregne 2021-verdiskaping og -omsetning.

Rederi	Sjømat	$\ln vS_t$ $= \alpha + 0.96 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.49 * \ln oms_t$ $+ 0.21 * \ln oms_{t+1}$
Rederi	Offshore vind	$\ln vS_t$ $= \alpha + 0.98 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.33 * \ln oms_t$ $+ 0.24 * \ln oms_{t+1}$
Verft	Alle	$\ln vS_t$ $= \alpha + 0.89 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.61 * \ln oms_t$ $+ 0.04 * \ln oms_{t+1}$
Utstyr	Alle	$\ln vS_t$ $= \alpha + 0.86 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.38 * \ln oms_t$ $+ 0.13 * \ln oms_{t+1}$
Tjenester	Alle	$\ln vS_t$ $= \alpha + 1.01 * \ln oms_t$	$\ln ans_t = \alpha + 0.17 * \ln oms_t$ $+ 0.24 * \ln oms_{t+1}$

Kompensasjonsordningen

Kompensasjonsordningen har blitt revidert flere ganger siden den først ble introdusert i mars 2020 både i form av nivå på støttebeløp og kriterier for å kunne motta støtte. Tjenesteleverandørene var gruppen med flest foretak som mottok støtte, tett fulgt av rederiene. Målt i utbetalt tilskudd er det imidlertid rederiene som har mottatt desidert mest støtte. Totalt har rederiene mottatt 1,1 mrd. kroner gjennom kompensasjonsordningen og de har jevnt over mottatt mer i tilskudd per foretak enn foretakene i de øvrige gruppene. Rederiene har i snitt mottatt 14,6 millioner kroner i støtte, et beløp som er mer enn syv ganger så mye som gruppen av foretak som har mottatt nest mest i snitt – nemlig utstyrsprodusenter.

Tabellen under viser samlet støtte for hvert foretak for perioden som helhet, det vil si samlet støtte over de 14 månedene det finnes data for. Dataene er gruppert på de fire maritime hovedgruppene «Rederi», «Tjenester», «Utstyr» og «Verft».

Tabell C-3: Fordeling av tilskudd, mrd. nok, til foretak i maritim næring fra kompensasjonsordningen for næringslivet for perioden september 2020 til oktober 2021, gruppert på de fire segmentene «Rederi», «Tjenesteprodusenter», «Utstyrsprodusenter» og «Verft». Kilde: Brønnøysundregistrene og Menon Economics

	Antall foretak	Gjennomsnitt	Std.avvik	Min	25 %	50 %	75 %	Maks	Samlet tilskuddsbeløp
Rederi	77	14.6	54.1	0.01	0.1	0.3	1.5	323	1 123
Tjenester	85	0.4	0.7	0.01	0.1	0.2	0.5	3.3	37
Utstyr	44	1.7	5.5	0.03	0.2	0.5	0.8	33	74
Verft	37	0.6	1.0	0.03	0.1	0.2	0.7	4.4	23

I snitt har de maritime foretakene som har mottatt støtte fått dette innvilget over 2,4 perioder, det vil si mellom 4-5 måneder. Fra dataene ser vi at det er periodene november-desember 2020 og januar-februar 2020 som flest foretak i maritim næring har fått innvilget tilskudd.

Tabellen under viser fordeling av tilskudd til foretak i maritim næring og øvrig norsk industri fra kompensasjonsordningen for næringslivet for perioden september 2020 til oktober 2021.

Tabell D-4: Fordeling av tilskudd, mrd. nok, til foretak i maritim næring og øvrig norsk industri fra kompensasjonsordningen for næringslivet for perioden september 2020 til oktober 2021. Kilde: Brønnøysundregistrene og Menon Economics

	Antall foretak	Gjennomsnitt	Std. avvik	Min.	25%	50%	75%	Maks.	Samlet tilskuddsnivå
Norsk industri generelt	742	0.32	1.05	0.01	0.04	0.10	0.28	21.10	234
Maritim næring	243	5.17	31.08	0.01	0.08	0.25	0.77	323.39	1 257

Prognoser – Nøkkeltall i tabellform

Hovedscenario

Hovedscenario: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	259	247	245	250	273	283
Tjenesteleverandør	102	101	102	103	106	113
Utstysleverandør	83	77	77	73	75	82
Verft	33	29	27	18	23	30
Totalt	477	454	451	444	477	508

Hovedscenario: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	94	86	86	85	91	94
Tjenesteleverandør	35	39	40	40	41	44
Utstysleverandør	23	23	23	22	22	24
Verft	5	6	5	4	5	6
Totalt	157	154	154	150	159	167

Hovedscenario: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	35 100	33 500	33 100	36 700	38 700	39 900
Tjenesteleverandør	25 000	23 900	24 100	24 300	24 800	25 400
Utstysleverandør	20 900	19 500	19 600	19 000	19 400	20 200
Verft	9 800	8 900	8 400	6 200	7 600	8 900
Totalt	90 800	85 800	85 200	86 200	90 500	94 400

Nye og alvorlige virusmutasjoner

Nye og alvorlige virusmutasjoner: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	259	247	245	232	251	260
Tjenesteleverandør	102	101	102	98	101	105
Utstysleverandør	83	77	77	71	71	73
Verft	33	29	27	18	21	18
Totalt	477	454	451	420	443	455

Nye og alvorlige virusmutasjoner: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	94	86	86	81	86	89
Tjenesteleverandør	35	39	40	38	39	41
Utstysrleverandør	23	23	23	21	21	22
Verft	5	6	5	4	4	4
Totalt	157	154	154	144	151	154

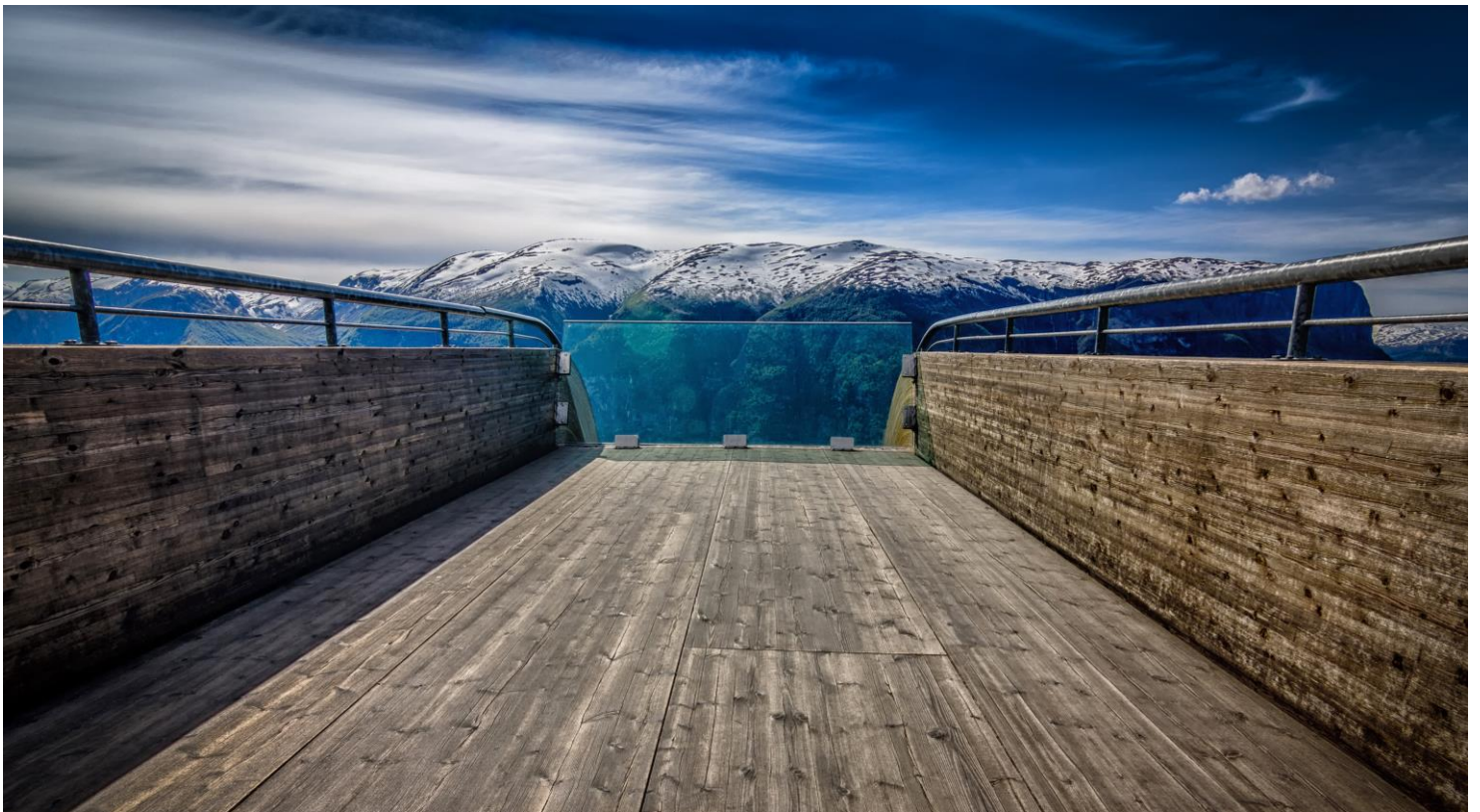
Nye og alvorlige virusmutasjoner: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	35 100	33 500	33 100	33 700	34 900	35 700
Tjenesteleverandør	25 000	23 900	24 100	23 800	24 000	24 200
Utstysrleverandør	20 900	19 500	19 600	18 700	18 600	18 400
Verft	9 800	8 900	8 400	6 200	6 700	5 200
Totalt	90 800	85 800	85 200	82 400	84 200	83 500

Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet

Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet: Omsetning i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	259	247	245	265	288	300
Tjenesteleverandør	102	101	102	106	110	117
Utstysrleverandør	83	77	77	75	77	83
Verft	33	29	27	18	23	30
Totalt	477	454	451	463	498	530

Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet: Verdiskaping i milliarder NOK	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	94	86	86	88	94	97
Tjenesteleverandør	35	39	40	41	42	45
Utstysrleverandør	23	23	23	22	23	24
Verft	5	6	5	4	5	6
Totalt	157	154	154	154	164	173

Umiddelbar og varig bevegelsesfrihet: Antall sysselsatte	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Rederi	35 100	33 500	33 100	37 800	40 000	41 400
Tjenesteleverandør	25 000	23 900	24 100	24 500	25 100	25 700
Utstysrleverandør	20 900	19 500	19 600	19 200	19 600	20 400
Verft	9 800	8 900	8 400	6 200	7 600	9 000
Totalt	90 800	85 800	85 200	87 700	92 300	96 500



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.