

RAPPORT

COVID-19-SITUASJONENS KONSEKVENSER FOR INDUSTRIBEDRIFTER, VAREHANDELEN OG REISELIVSNÆRINGEN



MENON-PUBLIKASJON NR. 61/2020

AV ERIK W. JAKOBSEN, ANDERS HELSETH OG OLE MAGNUS STOKKE



Forord

På oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet har Menon Economics vurdert covid-19-situasjonens konsekvenser for industribedrifter, varehandelen og reiselivsnæringen.

Mandatet for rapporten stiller spesifikke spørsmål hvor de fleste av svarene er heftet med usikkerhet. Vi har likevel, etter beste faglige evne, forsøkt å være så tydelige som mulig i våre svar for å lage et relevant informasjonsgrunnlag til beslutninger som skal tas fremover.

22. mai 2020

Erik W. Jakobsen
Prosjektleder
Menon Economics

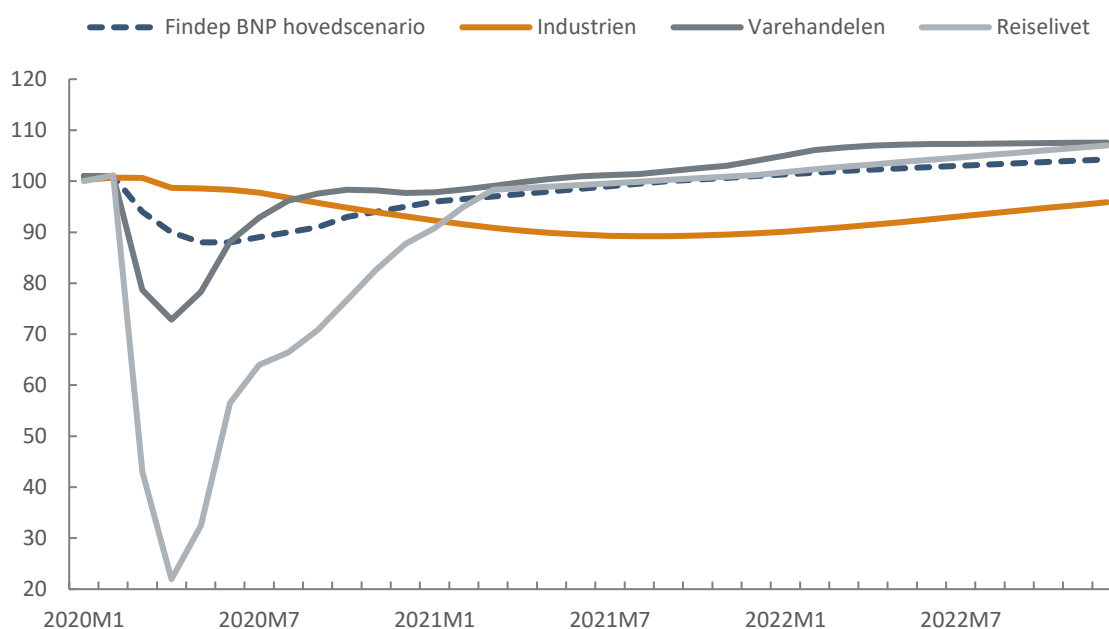
Innhold

SAMMENDRAG	3
INNLEDNING OG BAKGRUNN	7
1 INDUSTRIBEDRIFTENE	8
1.1 Situasjonen for de ulike industrisegmentene inn i koronakrisen	11
1.2 Covid-19 og norsk industri	13
2 HANDELSNÆRINGEN	24
2.1 Innledning	24
2.2 Handelsnæringen før Covid-19-situasjonen	24
2.3 Varehandelen under tiltakene	30
2.4 Forventet utvikling i varehandelen etter Covid-19	32
3 REISELIVSNÆRINGEN	41
3.1 Innledning	41
3.2 Norsk reiselivsnæring – fem komplementære bransjer	42
3.3 Næringens fire kundesegmenter	43
3.4 Næringens situasjon før Covid-19	45
3.5 Kortsiktige effekter av Covid-19	48
3.6 Effekter av Covid-19 på mellomlang sikt: Vil reiselivsnæringen vende tilbake til trendutviklingen før pandemien brøt ut?	49
3.7 Oppsummering: Forventet aktivitetsutvikling i reiselivsnæringen 2020-2022	56
4 TILTAK FOR Å STYRKE NÆRINGENES KONKURRANSEEVNE OG VEKST	59

Sammendrag

Industrien, varehandelen og reiselivet vil alle bli påvirket ulikt av koronakrisen som vi nå er inne i. På kort sikt ser vi store virkninger for reiselivet hvor reiserestriksjoner har ført til full stans av inntekter fra turist- og forretningssegmentene. På kort sikt ser vi store negative virkninger for reiselivet hvor reiserestriksjoner har ført til full stans av inntekter fra turist- og forretningssegmentene. **Reiselivet** vil ta seg sakte opp, først ved en retur av innenlandske reisende, deretter forretningssegmentet og til slutt utenlandske reisende. **Varehandelen** har også blitt påvirket direkte av bevegelsesrestriksjonene ved at folk utsetter kjøp og butikkbesøk, spesielt av kapitalforbruksvarer. Fallet i omsetning for næringen samlet sett er derimot ikke i nærheten av det vi ser i reiselivet og omsetningen vil ta seg langt raskere opp. **Industrien** er i en ganske annen situasjon enn mye av det øvrige næringslivet i Norge. Der store deler av næringslivet nå har det verste bak seg og er klare for en gradvis retur, har industrien generelt klart seg fint så langt, men står overfor en gradvis forverring i tiden framover.

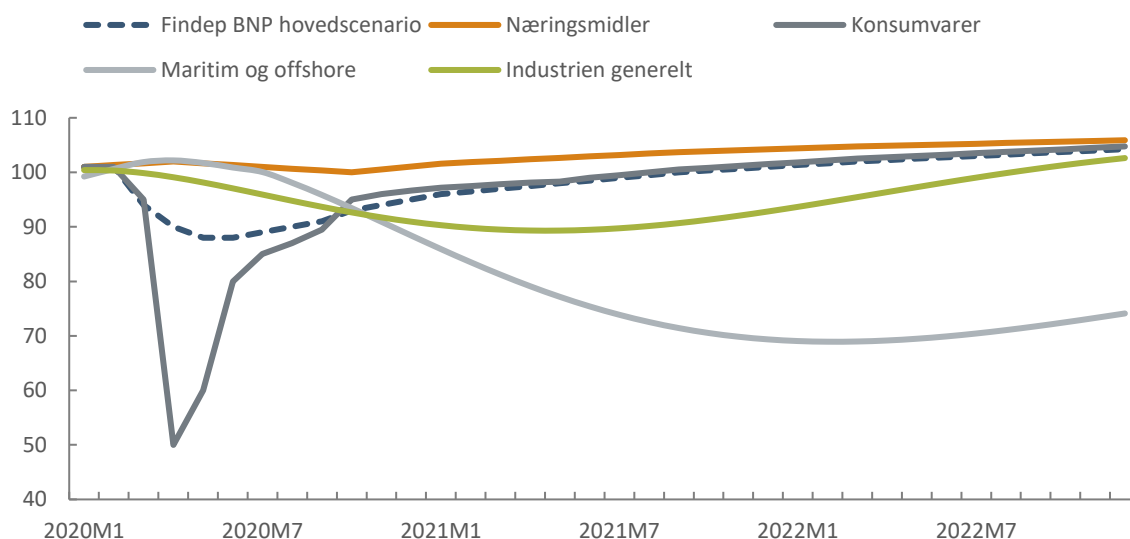
Figur 0.1: Skisserte prognoser for utviklingen i industrien, varehandelen og reiselivet. Sesongjustert sammenlignet med 2019. Kilde: Menon/Finansdepartementet



Store deler av aktiviteten i norsk industri kommer fra investeringer med lengre prosjektid. Investeringsbeslutninger påvirkes gjerne disproporsjonalt mye, både på nedsiden og oppsiden av endringer i økonomien. Denne bølgen av utsatte eller kansellerte investeringer vil treffe industrien gradvis hardere i tiden fremover. En stor andel av industrien vil sannsynligvis oppleve et fall som varer inn i 2021 før det gradvis tar seg opp igjen. Det finnes dog mindre segmenter i industrien som også er rammet hardt på kort sikt, og da spesielt bedrifter som produserer varige forbruksvarer og kapitalforbruksvarer eller underleveranser til dette.

Det ser spesielt dystert ut for den store **maritime og offshore leverandørindustrien**. Lavere olje- og gassinvesteringer over de kommende årene og tap av markedet for cruisebygging vil sannsynligvis påvirke denne delen av industrien kraftig også utover 2021. Dette trekker totalt sett i retning av et vedvarende fall i norsk industriaktivitet over de neste to årene.

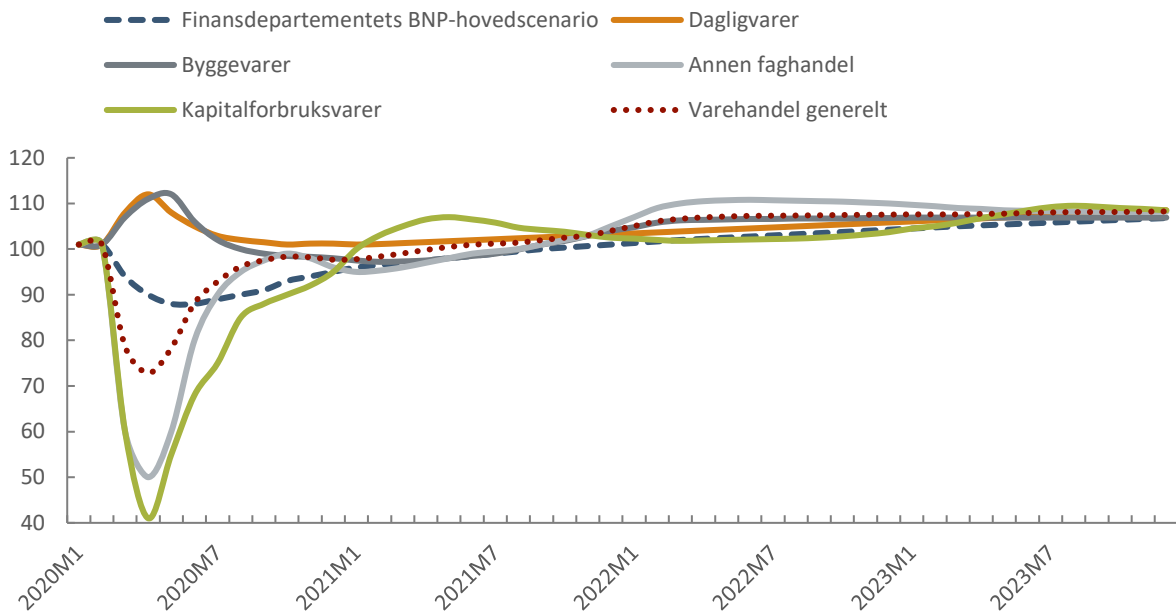
Figur 0.2: Skisserte prognoser for utviklingen i ulike industrisegmenter sammenlignet med den ventede utviklingen i fastlands-BNP. Sesongjustert sammenlignet med 2019. Kilde: Menon/Finansdepartementet



Erfaring fra tidligere kriser viser at konsumet av varer generelt påvirkes i liten grad. Ved en oppheving av tiltakene og en normalisering av hverdagen er det grunn til å tro at aktivitetsnivået i varehandelen vil stabiliseres og i hovedtrekk følge utviklingen i økonomien for øvrig. Samtidig er det forskjeller mellom ulike deler av varehandelen:

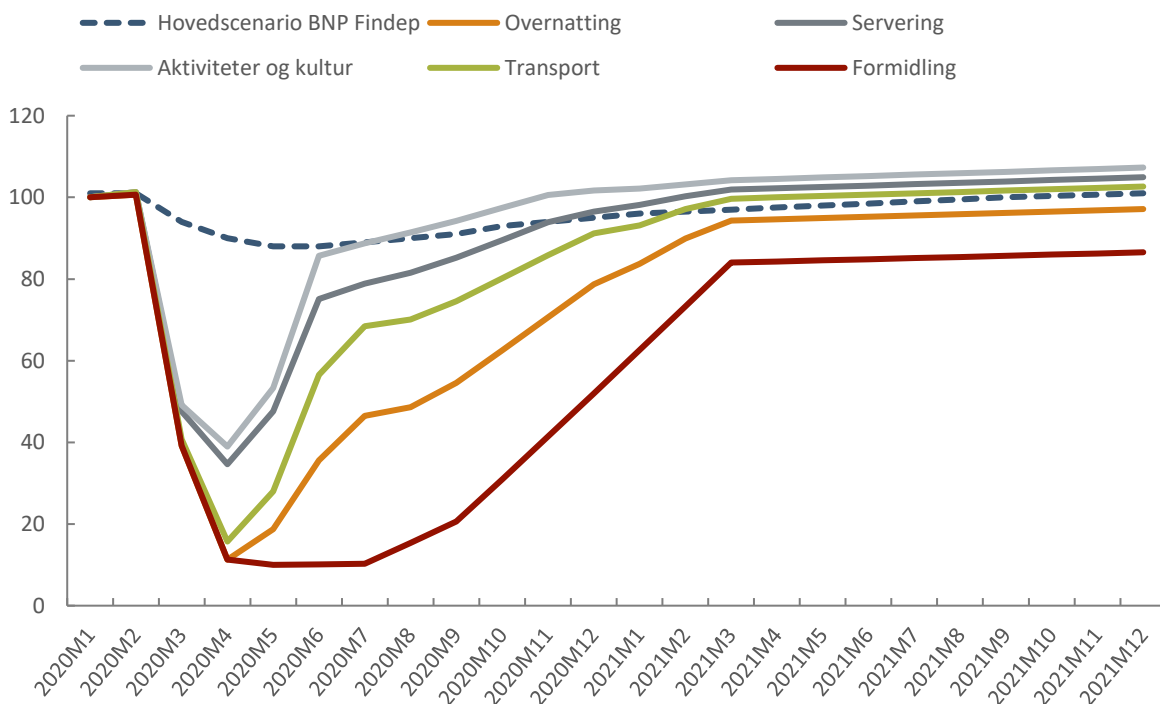
- **Positivt påvirket: Dagligvarehandelen** har hatt en sterk omsetningsvekst under smittevernstilltakene. Ved en normalisering av hverdagen vil trolig omsetningen i varehandelen raskt falle tilbake til ordinært nivå. **Byggevarehandelen**, samt de delene av den øvrige faghandelen som har hatt en lignende utvikling som dagligvarehandelen under tiltaksperioden, forventes også å falle raskt tilbake mot et normalt aktivitetsnivå.
- **Raskt tilbake:** Store deler av den **øvrige faghandelen** har blitt hardt rammet under krisen. Samtidig er det grunn til å tro at en stor andel av inntektsbortfallet er direkte knyttet opp mot smittevernstilltakene. Ved oppheving av tiltakene forventes det at aktiviteten i bransjen vil stabiliseres og i hovedsak følge utviklingsbanen til resten av økonomien. Covid-19 forventes å påvirke husholdningenes konsum negativt i flere år fremover, noe som indikerer at bransjen må forvente at det samlede aktivitetsnivået vil være noe lavere enn hva som var forventet før Covid-19 i flere år fremover.
- **Noe senere tilbake:** Det har vært et dramatisk fall i salget av **kapitalforbruksvarer**. Erfaring fra tidligere kriser viser at dette er den delen av varehandelen som vil oppleve det dypeste fallet. Men også for denne delen av varehandelen er det grunn til å forvente en relativt sterk rekyl. Det er likevel flere faktorer som trekker i retning av at kapitalforbruksvarer er den delen av varehandelen som vil bruke lengst tid på å gjenvinne et ordinært aktivitetsnivå.

Figur 0.3: Skisserte prognoser for utviklingen i ulike deler av varehandelen sammenlignet med den ventede utviklingen i Fastlands-BNP. Sesongjustert sammenlignet med 2019. Kilde: Menon/Finansdepartementet



Vi forventer store forskjeller mellom reiselivsbransjene med hensyn til hvor raskt de tar seg opp – ikke først og fremst på grunn av bransjene i seg selv, men på grunn av forskjeller i kundesammensetning mellom bransjene. Figuren nedenfor viser forventet utvikling i middels-scenariot for bransjenes inntekter per måned sammenlignet med samme måned i 2019.

Figur 0.4: Inntektsutviklingen i fem norske reiselivsbransjer i 2020 og 2021. Indeks 100 = næringens inntekt i samme måned i 2019. Kilde: Menon/Finansdepartementet



Formidlingsbransjen vil bli hardest rammet gjennom hele perioden, fordi den bransjen i hovedsak betjener internasjonale markeder – primært nordmenns pakkereiser til utlandet, men også utenlandske feriegjester i Norge.

Serveringsbransjen vil hente seg raskest inn igjen og passere 2019-nivå i februar 2021. Den raske innhenting skyldes primært at lokalbefolkningen utgjør en stor del av serveringsbedriftenes inntekter. Lokalbefolkningen er et enda større kundesegment for **aktivitet og kulturbedriftene**, men denne bransjen vil i større grad rammes av begrensningene som legges på antall mennesker som kan samles i grupper og dermed få en tregere retur.

Overnatting vil bruke lenger tid på innhenting, fordi denne bransjen har en høy andel yrkesreisende og utenlandske kunder. Innhenting i overnattingsbransjen er til dels avhengig av det norske sommerferie-markedet, men i enda større grad av møte- og konferansemarkedet høsten 2020.

Transportbransjen forventes å ha en bratt innhenting sommeren 2020, men vil likevel ligge langt under 2019-nivå gjennom hele 2020.

Innledning og bakgrunn

Rapporten er delt inn i fire kapitler som tar for seg hvert av punktene i utlysningen fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Kapittel 1-3 tar for seg henholdsvis industrien, handelsnæringene og reiselivsnæringen. Del 1 av disse kapitlene gir en oversikt over aktørtyperne i det relevante næringslivet og hvordan utviklingen for disse aktørene har vært inn mot koronakrisen. Del 2 omhandler koronasituasjonen spesifikt og hvordan aktørene vil påvirkes på kort og mellomlang sikt. Alle de tre kapitlene kan leses frittstående og utformingen av hvert kapittel vil variere noe basert på hva som er hensiktsmessig for subjektene som studeres og spørsmålene som stilles i utlysningen. Tidsperspektivet varierer også mellom næringene. For reiselivsnæringen har vi valgt å fokusere på 2020 og 2021, fordi vi forventer store endringer på kort sikt mens det meste av effektene vil realiseres innen utløpet av 2021. For industri og handel har vi valgt et lengre tidsperspektiv, fordi effektene vil variere innad i næringene også etter 2021.

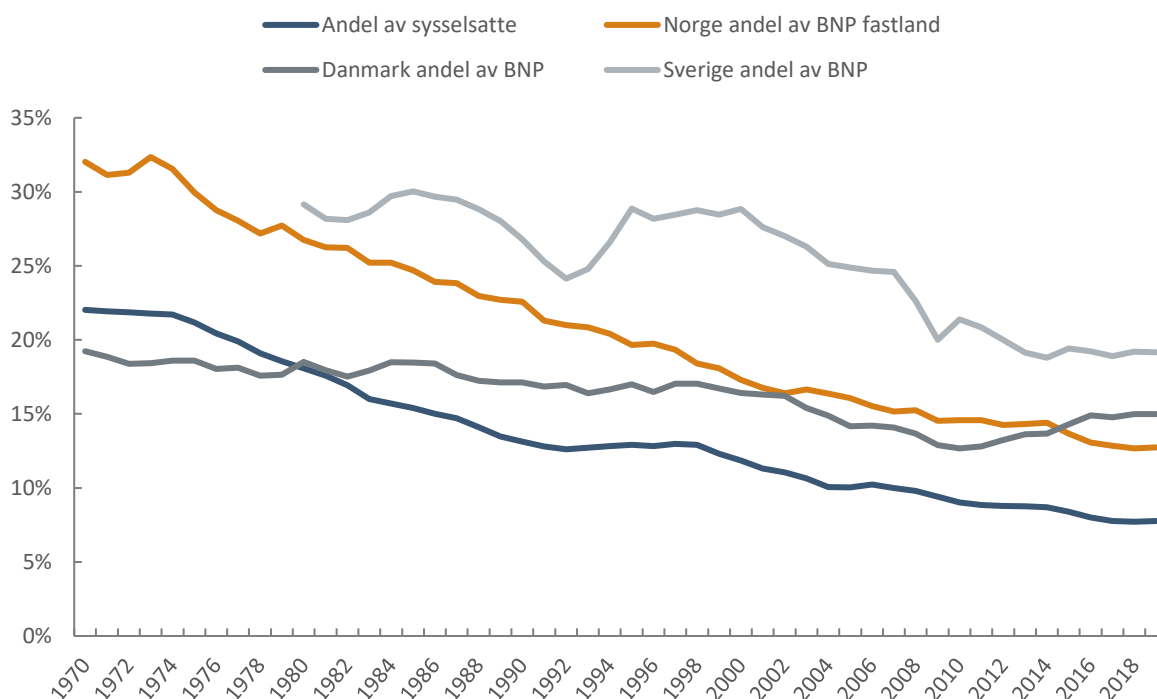
Kapittel 4 diskuterer bedrifts- eller arbeidsrettede tiltak som kan være hensiktsmessige i den nåværende situasjonen.

Vi vil gjennom rapporten vise figurer av prognoselignende utviklinger for næringslivet som omtales. Formålet med disse figurene er ikke å komme med en eksakt prognose for utviklingen i de segmentene som vises i figuren, men å gi et godt bilde av de relative forskjellene i størrelsen og lengden på aktivitetsfallet i industrien, varehandelen og reiselivet. Figurene i kapittel 1-3 er dermed sammenlignbare på tvers av kapitler.

1 Industribedriftene

Den norske industrien¹ står for en stadig mindre andel av fastlands-Norges bruttonasjonalprodukt. Industriens andel av verdiskapingen har falt fra over 30 prosent i 1970 til 13 prosent i 2019. Den generelle trenden i høyinntektsland er at tjenester utgjør en voksende andel av økonomiens verdiskaping. Allikevel, sammenlignet med våre naboland Sverige og Danmark, har den norske industriens andel av økonomien falt markant mer over de siste 50 årene. Ved inngangen til 80-tallet utgjorde industrien bortimot en lik andel av verdiskapingen i Norge og Sverige. I dag er denne andelen mer enn 50 prosent høyere i Sverige. I Danmark, hvor industrien historisk har utgjort en langt mindre andel av økonomien enn i Norge, har nå industriens andel av verdiskaping vært høyere enn i Norge siden 2015.

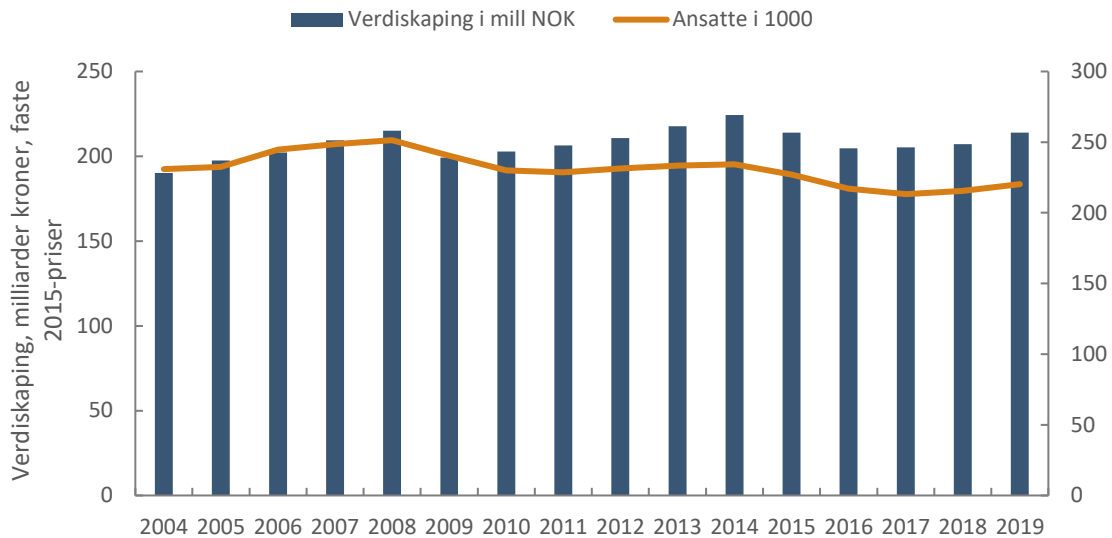
Figur 1.1: Industriens andel av verdiskaping i alle næringer. Norge, Sverige og Danmark. Kilde: SSB, Danmarks statistikk og SCB



Den norske industriens andel av den norske verdiskapingen har falt fra rundt ti prosent i 2004 til under åtte prosent i 2019. Det betyr imidlertid ikke at den har falt i absolutte termer. Verdiskapingen har økt med nesten 50 prosent fra 2004 til 2019, men sysselsettingen har vært svakt fallende i perioden som helhet. Fallet i sysselsetting er imidlertid ikke kontinuerlig over de siste 15 årene. Vi ser av Figur 1.2 **Feil! Fant ikke referanse-kilden.** at sysselsettingen er moderat stigende i oppgangskonjunktorene, men reagerer hardere på nedsiden ved de to krisene som har vært i perioden, finanskrisen og oljekrisen. I etterkant av krisene stiger verdiskapingen gradvis til over nivået før krisen, men sysselsettingen kommer ikke tilbake til det samme nivået.

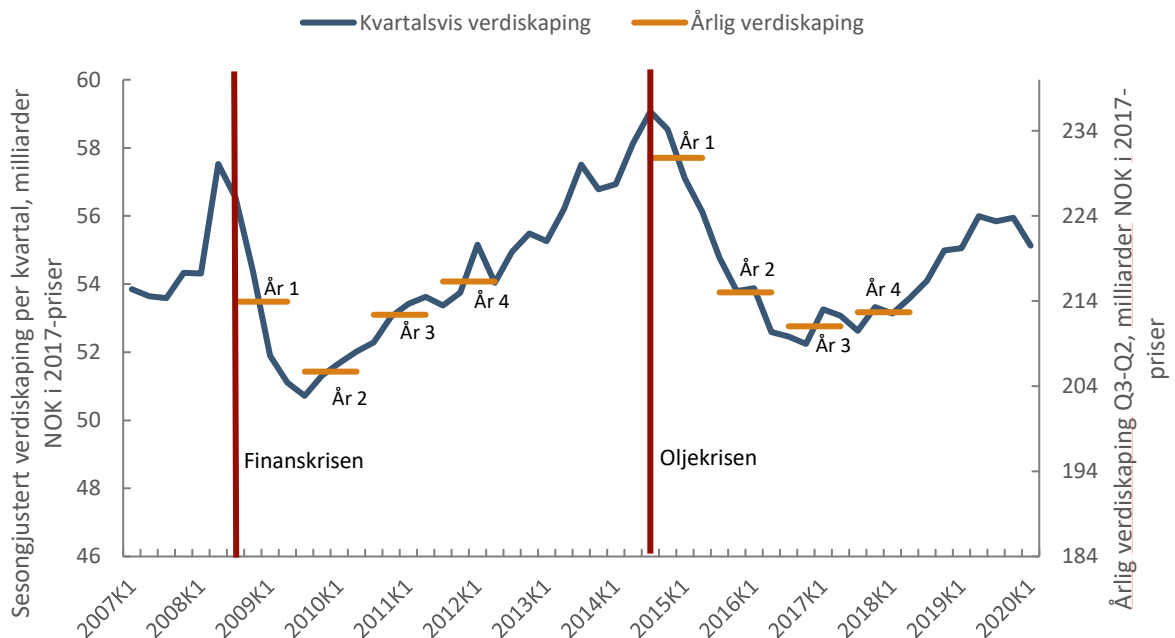
¹ Vi bruker SSBs definisjon av industri. SN2007-kode 10-33 i SSBs standard for næringsgruppering basert på den europeiske næringsstandard NACE Rev. 2

Figur 1.2: Verdiskaping og sysselsetting i industrien. 2004-2019. Faste 2015-priser Kilde: SSB



Kriser påvirker industrien i lengre perioder enn mange andre næringer. Etter finanskrisen falt verdiskapingen i industrien sammenhengende i cirka ett år før veksten tiltok. Det var imidlertid ikke før omtrent fem år senere den kvartalsvis verdiskapingen var tilbake på samme nivå som før finanskrisen inntraff. Fallet etter oljekrisen har vært dypere og mer langvarig hvor industriens verdiskaping falt i mer enn to år før det flatet ut. Ved inngangen til 2020 er fortsatt industriens samlede verdiskaping lavere enn ved inngangen til oljekrisen i 2014.

Figur 1.3: Kvartalsvis verdiskaping i industrien fra 2007 til første kvartal 2020. Faste 2017-priser. Kilde: SSB



Vi har i det videre delt den norske industrien i seks segmenter for å gi et godt bilde av industrien uten å gå så dypt ned i grøten at man mister den helhetlige oversikten. Næringsmiddelindustrien, produsenter av bygg og anleggsmaterialer, maritim og offshore leverandørindustri samt produsenter av konsumvarer er gruppert på en slik måte at selskapene i hvert av segmentene leverer til den samme typen kunder. Dermed påvirkes bedriftene

i de ulike gruppene nokså likt av de samme etterspørselsdriverne. Prosessindustrien og annen verkstedindustri er i større grad samlekategori, men det vil være høyere korrelasjon i utviklingen mellom bedriftene i prosessindustrien enn annen verkstedindustri, ettersom disse i større grad påvirkes av de samme konjunkturtrekkene.

Næringsmiddelindustrien består av selskaper som videreforedler råvarer til mat- og drikkevarer. En stor del av næringsmiddelindustrien baserer seg på innsatsfaktorer fra norske bønder eller fiskere og oppdrettsanlegg som videreforedles til spiseklar mat. Produsenter av fôr til dyr og fisk er også inkludert i denne grupperingen. Kundene er for næringen samlet sett i all hovedsak nasjonale, men fiskeforedlingsindustrien har et betydelig innslag av eksport. Næringsmiddelindustrien sysselsatte i 2018 51 000 arbeidere som stod for en samlet verdiskaping på i underkant av 44 milliarder kroner.

Produsenter av bygg og anleggsmaterialer inkluderer selskaper som produserer produkter som i all hovedsak brukes til bygg og anleggsvirksomhet. Gruppen består av selskaper som produserer produkter som betong, sement, gips, asfalt, vinduer, trelast og metallprodukter. Det er det primære anvendelsesområdet som definerer hvilke selskaper som regnes som produsenter av bygg og anleggsmateriale. Eksempelvis er aluminiumsprodusenter ikke inkludert i bygg og anleggsvirksomhet selv om aluminium også brukes til dette formålet. Markedet for produsentene av bygg og anleggsmateriale er i hovedsak nasjonalt, selv om det foregår noe eksport fra enkelte bedrifter. Produsentene av bygg og anleggsmaterialer sysselsatte i 2018 over 35 000 arbeidere som stod for en verdiskaping på i overkant av 30 milliarder kroner.

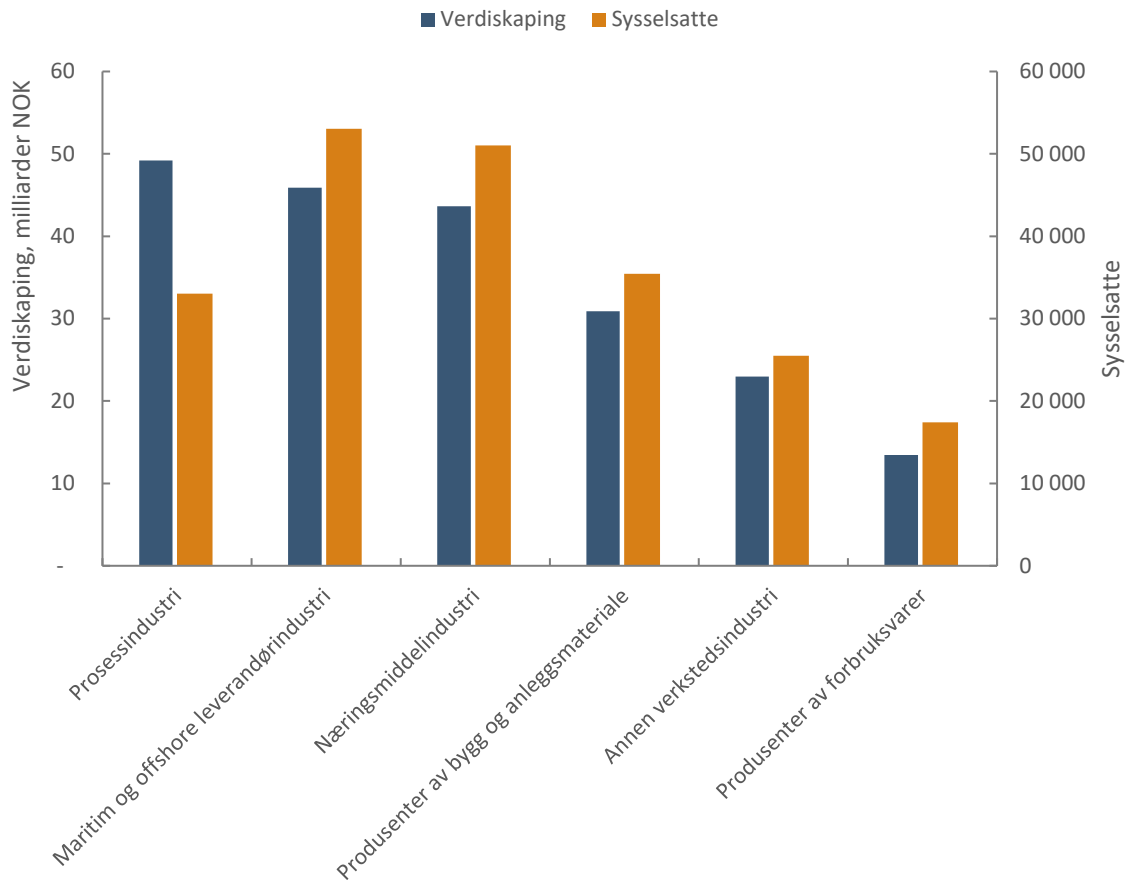
Prosessindustrien inkluderer i denne rapporten selskaper som driver kraftkrevende produksjon, som smelteverk eller andre metallbearbeidingsprodukter, og den kjemiske industrien. Selskaper som faller inn under denne definisjonen kan være plassert i de øvrige kategoriene hvis en klar overvekt av produktene leveres som sluttprodukt i denne verdikjeden. Spesielt gjelder dette flere produsenter av bygg og anleggsmateriale som per definisjon er prosessindustri. Prosessindustrien, slik den er definert her, sysselsatte i 2018 33 000 arbeidere og hadde en verdiskaping på nært 50 milliarder kroner.

Maritim og offshore leverandørindustri består av selskaper som bygger skip, plattformer eller andre innretninger til maritime kunder eller kunder i offshoremarkedet, samt selskapene som leverer utstyr til disse innretningene. Industrien får en stor andel av sine inntekter fra utlandet, og da spesielt skipsindustrien hvor eksporten utgjør godt over halvparten av inntektene. Maritim og offshore leverandørindustri sysselsatte i 2018 53 000 arbeidere som stod for en verdiskaping på ca. 46 milliarder kroner.

Produsenter av forbruksvarer og kapitalforbruksvarer inkluderer bedrifter som produserer varer til det private markedet som møbler og klær. Vi inkluderer også produsenter av deler som inngår i kapitalforbruksvarer, eksempelvis biler, i denne gruppen. Produsenter av forbruksvarer og kapitalforbruksvarer eller deler dertil sysselsatte i 2018 17 000 personer og hadde en verdiskaping på drøyt 13 milliarder kroner.

Annen verkstedindustri består av selskaper som produserer varer til en rekke ulike formål som ikke faller under de øvrige kategoriene. Blant disse selskapene finner vi bedrifter som leverer våpen, romfartsteknologi og medisinsk utstyr. Vi har definert industrien i tråd med SSBs definisjon basert på den europeiske næringsstandard NACE Rev. 2. Dette gjør at denne kategorien også innlemmer enkelte selskaper som driver industrielt vedlikehold og service hvor deler av virksomheten minner mer om tjenester enn industriell produksjon. Annen verkstedindustri sysselsatte i 2018 nesten 26 000 arbeidere og hadde en verdiskaping på 23 milliarder kroner.

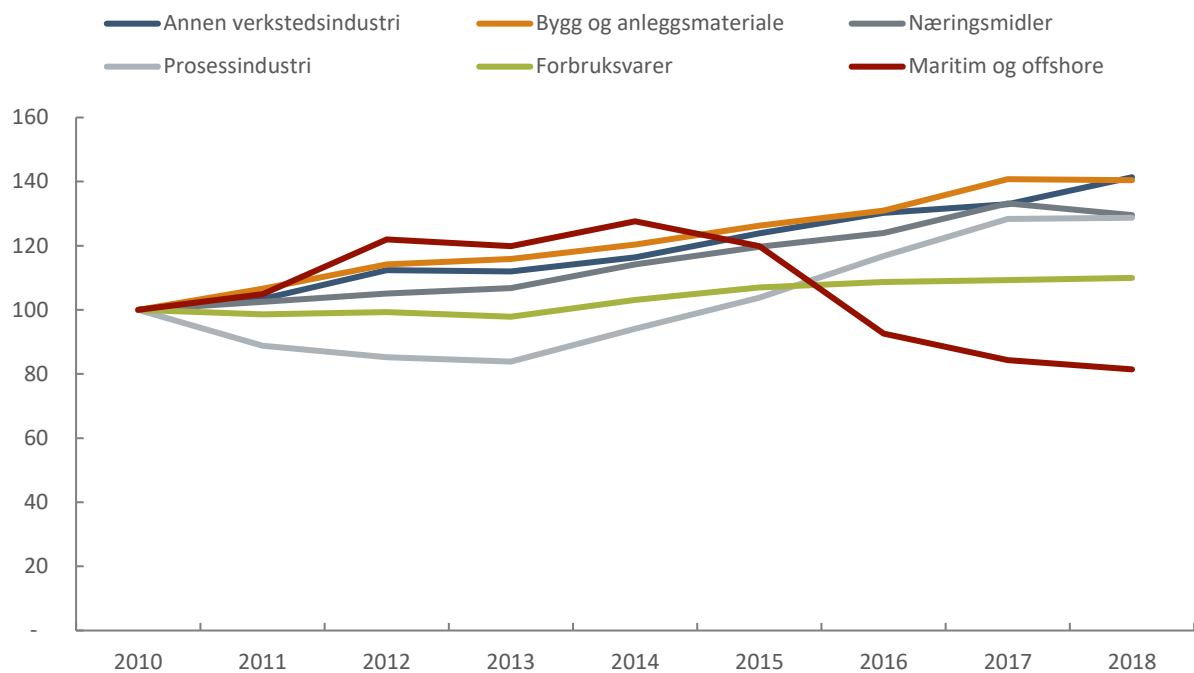
Figur 1.4: Verdiskaping og sysselsetting etter segment i den norske industrien, 2018. Kilde: Menon



1.1 Situasjonen for de ulike industrisegmentene inn i koronakrisen

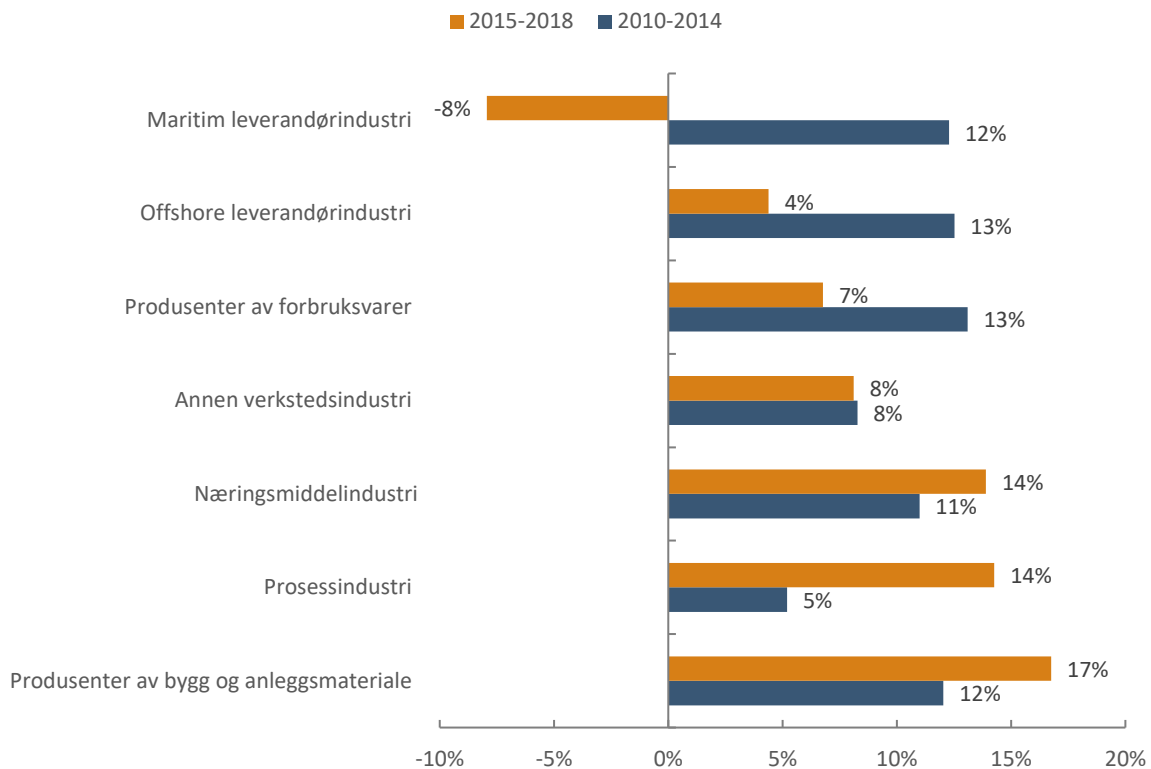
Store deler av den norske industrien kom på en stigende kurve inn i koronakrisen. For noen av segmentene var veksttakten inn i 2020 bare en forlengelse av de siste fem års utvikling, men for andre deler av industrien var den senere utviklingen et etterlengt lyspunkt etter mange år med fallende aktivitet. De industrikategoriene som primært selger til det norske markedet, som produsenter av bygg og anleggsmateriale og næringsmiddelindustrien har opplevd jevn vekst i takt med den økonomiske utviklingen på fastlandet i perioden fra 2010 og fram til i dag. Verdiskapingen i de eksportrettede næringene svinger noe mer enn segmentene med primært nasjonale kunder. Verdiskapingsutviklingen i prosessindustrien styres i stor grad av råvarepriser, mens den for de eksportrettede verkstedsindustriene gir et klart bilde av aktivitetsutviklingen. Blant disse finner vi maritim og offshore leverandøriindustri som hadde et voldsomt oppsving fram til og med 2014, og et enda voldsommere fall i etterkant som først bunnet ut i 2018.

Figur 1.5: Indeksert utvikling i verdiskaping i ulike segmenter av den norske industrien. Kilde: Menon



De maritime og offshorerettede industribedriftene har ikke bare mistet aktivitet, men dette har også gått drastisk ut over lønnsomheten deres. Der de andre segmentene har hatt en sunn kapitalrentabilitet over de siste fem årene, har resultatene vært lang svakere, og i mange tilfeller negative for de maritimt og offshorerettede bedriftene. Den maritime leverandørindustrien som helhet har en gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet på -8 prosent mellom 2015 og 2018, mens det tilsvarende tallet for den mer rendyrkede offshore leverandørindustrien er fire prosent.

Figur 1.6: Gjennomsnittlig egenkapitalrentabilitet blant ulike segmenter av den norske industrien. Kilde: Menon



Når eierne ikke tjener penger, er det fristende å trekke ut kapitalen og heller investere den i andre næringer. Mange av bedriftene i maritim og offshore leverandørindustri har holdt det gående i påvente av å kunne høste fruktene i nye markedssegmenter og en retur i offshoremarkedene de kommende årene. Dårlige resultater over mange år har likevel tappet hele eller deler av krigskassen til mange av disse selskapene, og en ny periode med svakere resultater vil kreve frisk kapital i flere av selskapene. Den kapitalen som ligger i selskapene per i dag er vanskelig å frigjøre til andre formål enn maritim og offshoreindustri, og det er derfor liten sjanse for at bedriftene i dette segmentet kan likvideres slik at eierne sitter igjen med fri kapital. Det store spørsmålet er imidlertid om investorene er villig til å gå inn med frisk kapital hvis det trengs gitt de svake resultatene over mange år.

1.2 Covid-19 og norsk industri

Den første delen av industrikapittelet har forsøkt å tegne et generelt bilde av den norske industrien, inkludert utviklingen inn mot den nåværende situasjonen. I denne delen ser vi spesifikt på hvordan koronakrisen vil påvirke den norske industrien på mellomlang sikt. Delkapittelet sikter ikke etter å komme med spesifikke prognoser for de ulike delene av industrien eller industrien som helhet. Basert på relevante prognoser for viktige drivere, sammenhenger mellom drivere og økonomisk utvikling og historien forsøker vi å tegne et best mulig bilde av hvor dypt og hvor lenge ulike deler av industrien vil rammes.

I utlysningen stilles det seks spørsmål som alle sikter å få et helhetlig svar på de ovennevnte momentene. Dette kapittelet er derfor bygget opp som svar på disse spørsmålene, med en kort sammenfatning av det generelle bildet fra de seks svarene først. Teksten i utlysningen med de tilhørende spørsmålene er vist under.

Vurder hvordan ulike typer norske industribedrifter vil bli rammet av covid-19 situasjonen og utviklingen i internasjonal økonomi på mellomlang sikt, herunder

- a) Hvordan ulike eksportrettede bedrifter påvirkes direkte av markedssituasjonen*
- b) Hvordan ulike bedrifter som er del av internasjonale verdikjeder påvirkes, for eksempel leverandører til bilindustrien*
- c) Hvordan ulike bedrifter som er avhengig av importerte innsatsfaktorer og deler påvirkes*
- d) Hvilke bransjer og typer industribedrifter som kan forventes å nokså raskt komme tilbake til tilnærmet ordinært aktivitetsnivå*
- e) Hvilke bransjer og typer industribedrifter som har fått et fremskyndet omstillingsbehov som følge av krisen, og som må forventes å få et redusert aktivitetsnivå i fremtiden*
- f) Hvilken effekt punktene ovenfor i sum kan forventes å ha for den samlede utviklingen i industrien fremover*

Det eksisterer en rekke ulike industribedrifter som leverer til forskjellige verdikjeder. En analyse som finner forskjellene i hvordan disse påvirkes av dagens situasjon er dermed en formidabel oppgave. Av den grunn kan det være mindre segmenter eller enkeltelskaper i industrien som følger seg oversett i denne rapporten – hvis de mot formodning skulle lese den.

Store deler av industrien kan derimot deles inn i relevante grupperinger som inkluderer en rekke bedrifter, enten gjennom at de er del av samme verdikjede, eller leverer lignende basisprodukter som brukes til en rekke formål. Alle disse selskapene har fått en grundig vurdering av markedsutsettene i lys av koronakrisen. Med andre ord, vi har vurdert alle de segmentene av industrien hvor det finnes mange bedrifter og/eller svært store bedrifter.

For større segmenter som ikke blir nevnt spesifikt i det følgende kan leseren tolke at vi ikke har funnet noe grunnlag for å si at segmentet skal utvikle seg vesentlig annerledes enn det vi kaller «industrien generelt». For enkeltelskaper i verdikjeder hvor det finnes få eller ett selskap i Norge, eksempelvis produksjon av flydeler, må det tolkes som at rapporten ikke sier noen ting med mindre segmentet eller selskapet er spesifikt nevnt.

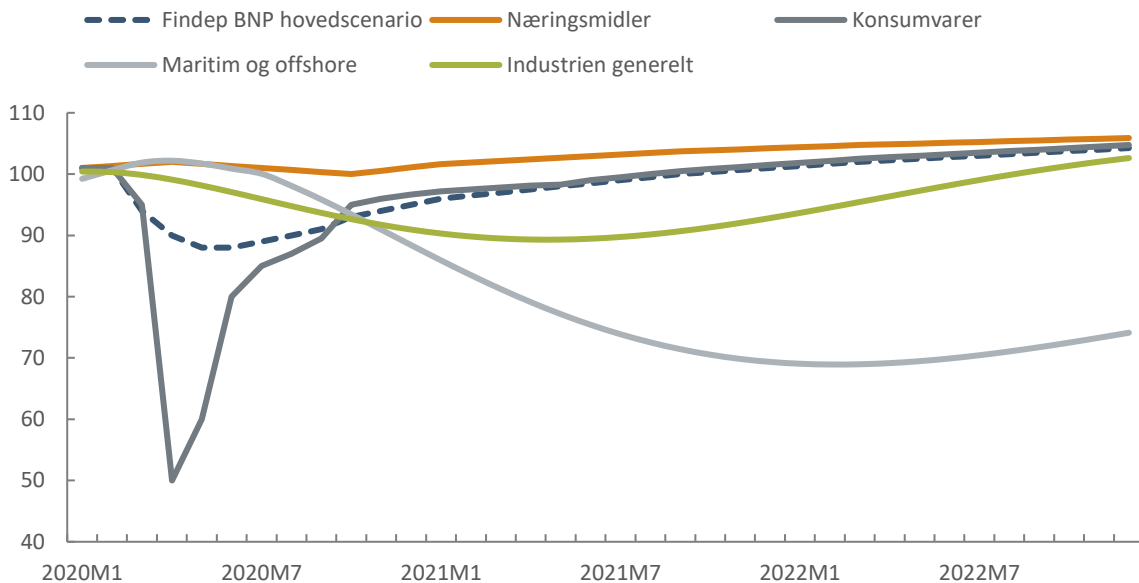
1.2.1 Industriens nedgang vil være mer gradvis og lengre enn for økonomien generelt – og varierer mellom segmenter

Industrien er i en ganske annen situasjon enn mye av det øvrige næringslivet i Norge. Der store deler av næringslivet nå har lagt det verste bak seg og er klare for en gradvis retur, har industrien generelt klart seg fint så langt, men står overfor en gradvis forverring i tiden framover. Det finnes dog mindre segmenter i industrien som også er rammet hardt på kort sikt, og da spesielt bedrifter som produserer varige forbruksvarer og kapitalforbruksvarer eller underleveranser til dette.

Store deler av aktiviteten i norsk industri kommer fra investeringer med lengre prosjektid. Investeringsbeslutninger påvirkes gjerne disproporsjonalt mye, både på nedsiden og oppsiden av endringer i økonomien. Denne bølgen av utsatte eller kansellerte investeringer vil treffe industrien gradvis hardere over de neste årene. En stor andel av industrien vil sannsynligvis oppleve et fall som varer inn i 2021 før det gradvis tar seg opp igjen.

Det ser spesielt dystert ut for den store maritime og offshore leverandørindustrien. Lavere olje- og gassinvesteringer over de kommende årene og tap av markedet for cruisebygging vil sannsynligvis påvirke denne delen av industrien kraftig også utover 2021. Dette trekker totalt sett i retning av et vedvarende fall i norsk industriaktivitet over de neste to årene.

Figur 1.7: Skisserte prognoser for utviklingen i ulike industrisegmenter sammenlignet med den ventede utviklingen i fastlands-BNP. Sesongjustert sammenlignet med 2019. Kilde: Menon/Finansdepartementet



1.2.2 a) Hvordan ulike eksportrettede bedrifter påvirkes direkte av markedssituasjonen

Det finnes ikke noe generelt svar på hvordan den eksportrettede industrien vil rammes på mellomlang sikt. Transport av varer har stort sett fungert bra og vil fungere bra over hele verden, så det er utviklingen i de ulike segmentene eksportørene selger til som vil bestemme utviklingen.

Vi inkluderer følgende segmenter som eksportrettede bedrifter:

- Maritim og offshore leverandørindustri
- Prosessindustri
- Enkelte verkstedindustrier som leverer enten varige forbruksvarer og kapitalforbruksvarer eller inn i verdikjeder som produserer dette
 - o *Møbelindustri, produksjon av deler til bilindustrien, våpen og space*

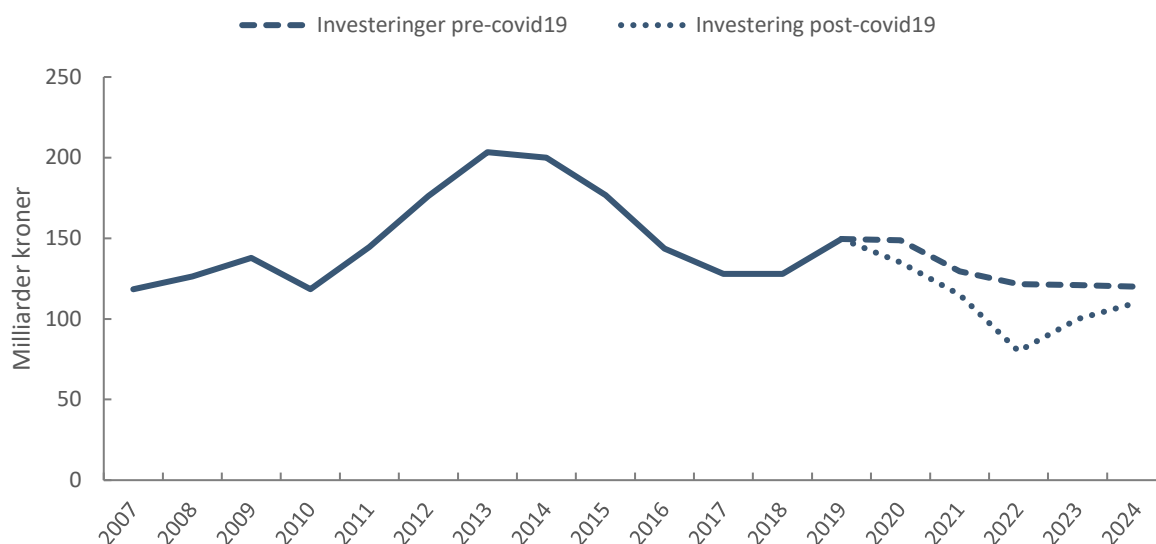
Maritim og offshore leverandørindustri kommer til å rammes hardt av to negative sjokk når ordrebøkene selskapene hadde inn i krisen tømmes. Det største sjokket vil være kraftig reduserte investeringer i olje og gass som følge av oljeprisutviklingen. Det andre sjokket vil være et totalt bortfall av nye bestillinger av cruiseskip, som har blitt et viktig segment, spesielt for de store norske skipsverftene, men også utstyrsleverandørene.

De negative sjokkene vil påvirke produksjonen med etterslep. Investeringene på norsk sokkel er ventet å falle med tiltakende kraft fram til og med 2022, og aktiviteten blant bedriftene i offshore leverandørindustri vil falle i takt med dette.

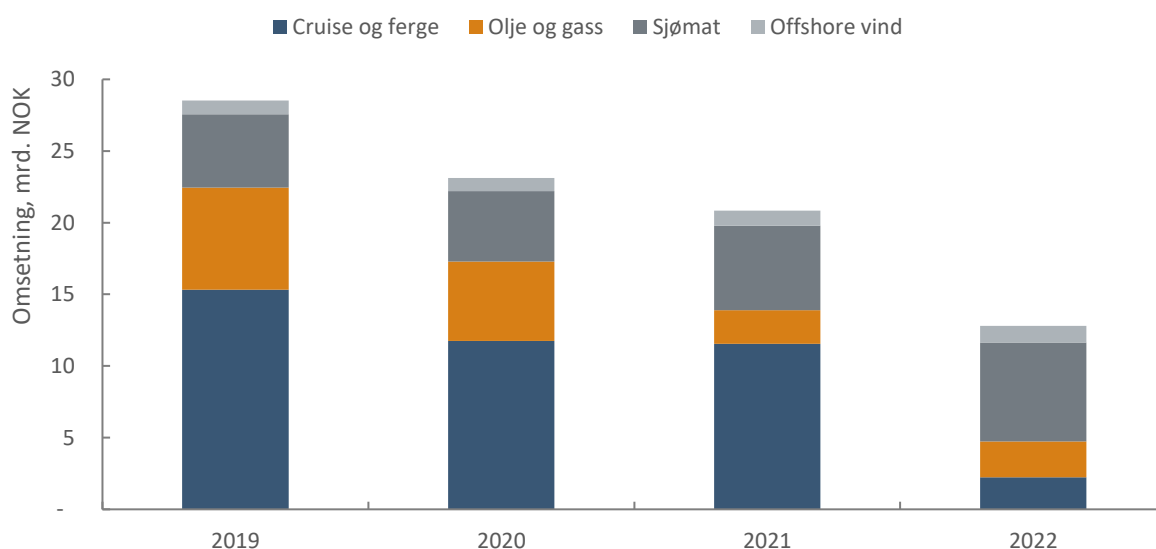
Den maritime industrien vil også rammes av et lavere investeringsnivå innen olje og gass, hvor offshoremarkedet står for rundt en fjerdedel av inntektene i 2019. De andre markedene maritim industri får sine inntekter fra er nokså jevnt fordelt mellom bygging av og leveranser til fiskefartøy, lasteskip og cruiseskip. Veksttaket vil sannsynligvis avta noe, i hvert fall midlertidig. Leveranser til sjømatnæringen og leveranser til lasteskip vil sannsynligvis få en liten dupp, men det er i cruisesegmentet den norske maritime næringen virkelig vil blø. Utsiktene for nye bestillinger av cruise, både i Norge og utlandet, ser ikke gode ut i mange år framover. De store

verftene vil få problemer med at de ikke har større prosjekter når dagens ordrebøker tømmes i løpet av 2021 og 2022. Utstysleverandørene vil også rammes av dette, selv om nedgangen sannsynligvis vil være noe mer gradvis ettersom det leveres til langt flere prosjekter, også i utlandet hvor ordrebøkene i flere tilfeller er noe lengre. I tillegg er utstysleverandørene mer diversifisert over flere markedssegmenter, noe som vil dempe fallet.

Figur 1.8: Forventede investeringer på norsk sokkel. Kilde: Oljedirektoratet/Rystad/Menon



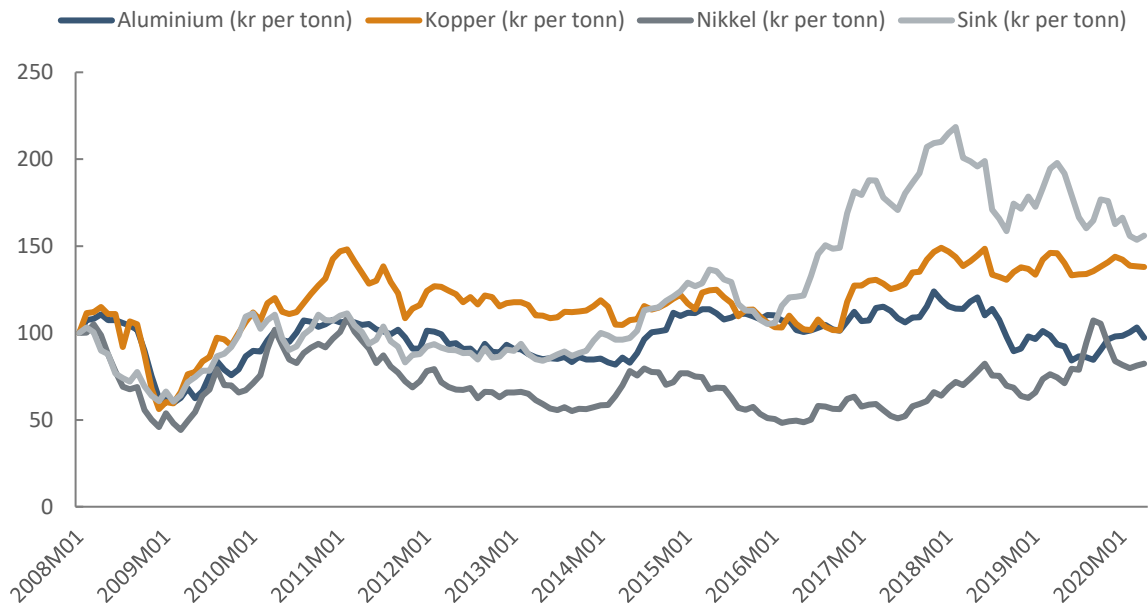
Figur 1.9: Utvikling i omsetning blant verftene fordelt etter skipstype. Scenarioprognose basert på fravær av næringsspesifikke tiltak. 2019-2022. Kilde: Menon



De største eksportørene i **prosessindustrien** leverer metaller, mineraler eller kjemikalier som selges under børslignende markedsforhold med nokså substituerbare produkter produsert i andre land. Produksjonen er ikke enkel å skalere ned i takt med etterspørsel, som gjør beslutningene mer binære, produsere eller ikke produsere.

Dette gjør også at det fort blir overtilbud i markedet når etterspørselen faller og prisene kan dermed falle relativt drastisk. Det bygger seg gjerne opp lagerkapasitet i nedgangstidene fra overtilbud som fører til at prisene gjerne forblir lavere en lengre periode selv om økonomisk aktivitet tiltar.

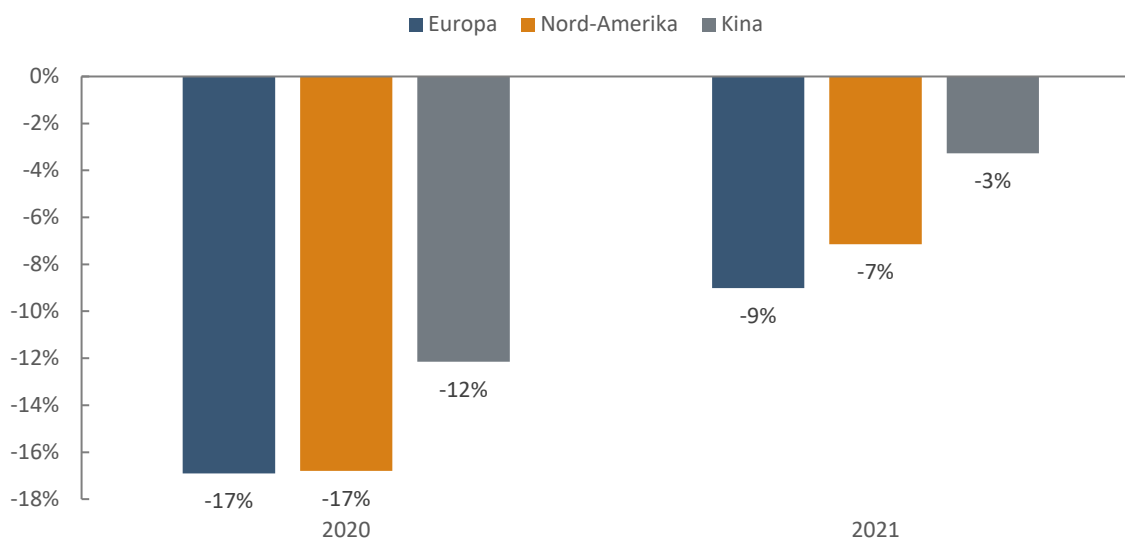
Figur 1.10: Normalisert utvikling i spotpris for utvalgte metaller i norske kroner. Normalisert til januar 2008. Kilde: SSB



Industriene som leverer varige forbruksvarer og kapitalforbruksvarer eller deler til dette har blitt truffet hardt av den sosiale distanseringen og bevegelsesrestriksjonene som foregår verden over.

Bilfabrikker verden over har stengt ned, først og fremst grunnet høye nok lagerbeholdninger til å betjene den forventede etterspørselen på kort sikt, men også noe grunnet problemer med å få alle underleveranser. Disse fabrikkene er nå i ferd med å starte opp sin produksjon igjen, og de fabrikkene som har vært tvangsnedstengt verden over er i ferd med å åpne igjen. Bilproduksjonen vil forbli lav i år og neste år sammenlignet med 2019 ifølge de fleste prognoser, noe som betyr at dette vil ramme norske bildelprodusenter i en forlenget periode.

Figur 1.11: Etterspørsel etter biler sammenlignet med 2019. Prognoser. Kilde: LMC Automotive



Kjøp av større husholdningsartikler som møbler og senger har også stoppet fullstendig opp. Dette har ført til at de norske produsentene av dette, både eksporterende og ikke-eksporterende, har måttet midlertidig stoppe eller nedskalere produksjon. Når folk er komfortable igjen med å titte på møbler og senger i butikkene er det derimot ingen grunn til at utviklingen i etterspørsel etter disse produktene ikke skal følge den økonomiske utviklingen relativt tett.

Produsentene av forbruksvarer og kapitalforbruksvarer vil få tilbake mye av etterspørselen om gjenåpningen av samfunnene verden over nå går som planlagt. Spørsmålet som må stilles er likevel hvor hardt disse har blitt rammet av det midlertidige, nærmest komplette bortfallet av etterspørsel, og om de i lys av det er rustet for en periode med noe lavere etterspørsel som følge av den generelle nedgangskonjunkturen.

Våpenfabrikantene opererer i et rent myndighetsmarked hvor det er lite trolig at korona vil ha noen nevneverdig effekt den ene eller andre veien. En mulig negativ utsikt er at myndigheter nå bruker store midler på å motvirke koronanedturen, som gjør framtidige budsjetter strammere.

1.2.3 b) Hvordan ulike bedrifter som er del av internasjonale verdikjeder påvirkes, for eksempel leverandører til bilindustrien

Vi antar her at det menes verdikjeder i produksjon, eksempelvis en utstyrsleverandør som leverer utstyr til et skip som bygges i Asia, og ikke leveranse av cruise fra et norsk verft til utenlandsk reder som igjen leverer cruisetjenester til sine kunder.

Blant produsenter av industrivarer finner vi da fleste bedrifter som leverer inn i internasjonale verdikjeder i maritim og offshore leverandørindustri, og da spesielt den maritime biten (skipsbygging). I tillegg er det noen få enkeltbedrifter som leverer deler til bil- og flyindustrien. Alle disse bransjene har vært berørt av stengte fabrikker i utlandet, men årsakene til stengingene har vært ulike. Flere av verftene i Kina stengte midlertidig i januar/februar, men er nå i gang med full produksjon igjen. Disse verftene ble nedstengt som et helsetiltak fra myndighetene, og problemene stammer ikke fra et verdikjedeproblem med for eksempel manglende leveranser av enkelte komponenter eller at det ikke var behov for produksjon midlertidig.

Underleverandørene til bilindustrien i Europa og USA, som er de norske bildelprodusentenes kunder, er hardt rystet som følge av at bilfabrikantene stengte ned produksjon. Dette skyldes først og fremst høye nok lagerbeholdninger til å betjene den forventede etterspørselen på kort sikt, men det har også vært problemer med at enkelte underleverandører har vært nedstengt.

Det snakkes mye om at lands industrier vil vendes innover, altså skifte fra internasjonale leverandører til nasjonale leverandører. Dette skyldes at nedstengte internasjonale underleverandører kan stoppe produksjon selv om både markedet og ditt eget lands helsesituasjon tilsier at selskapene skal produsere. Denne vridningen mot mer nasjonale eller regionale leverandører skjer nå også delvis, i hvert fall midlertidig, i «toppen» av verdikjeder verden over.

Norge har holdt industrien gående gjennom den initiale fasen av krisen, det er ikke problemer med transport ut av landet, og vi er mildt rammet av korona sammenlignet med de fleste andre land. Det er derfor ingenting som tilsier at norske produsenter er et risikomoment i internasjonale verdikjeder, snarere tvert om, og det er således vanskelig å tenke seg at ledd høyere i verdikjeden vil vri seg bort fra norske produsenter for å sikre leverandørdyktigheten i verdikjeden.

1.2.4 c) Hvordan ulike bedrifter som er avhengig av importerte innsatsfaktorer og deler påvirkes

Det er først og fremst de bedriftene som er avhengig av innleid arbeidskraft fra utlandet som opplever problemer. Så langt har dette problemet vært størst i konstruksjonsnæringene som må skalere opp og ned i takt med prosjekter. Problemene med innleid arbeidskraft på eksisterende prosjekter har stort sett blitt løst, men det har påvirket lønnsomheten i prosjekter ettersom problemet kom bardust på.

For tiden framover kan det bli et problem at det er mindre attraktivt å komme som fremmedarbeider med vedvarende strenge karantenereregler. Med den rette lønna er det lite trolig at arbeidere ikke vil komme, men det er fare for at lønningene må opp for å tiltrekke seg et stort nok antall arbeidere som igjen vil påvirke lønnsomheten negativt, eller potensielt gjøre prosjekter ulønnsomme slik at de ikke blir gjennomført.

Landbruket er sesongbetont og baserer seg i utstrakt grad på innleid arbeidskraft i sommersesongen. Problemer med arbeidskraft i landbruket vil igjen påvirke næringsmiddelindustrien.

I tillegg til mangel på arbeidskraft oppgir industrien at det er problemer med å få inn serviceteknikere som skal drive vedlikehold av utstyr og maskiner når de må sitte i karantene både inn og ut av landet. Problemer som følge av dette bør forventes å kunne øke over tid når maskiner har gått uten planlagt vedlikehold i lengre tid. Problemene som oppstår vil variere fra forsinket produksjon til fullstendig stans, men omfanget av dette er vanskelig å spå.

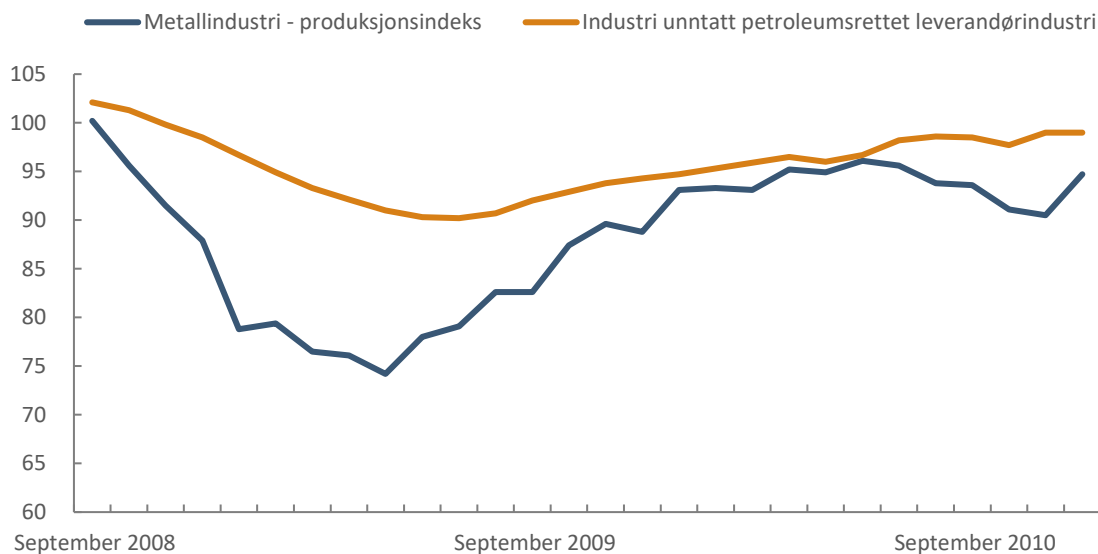
Det er enkelte som har opplevd problemer med utsatte underleveranser fra utlandet, men problemet virker ikke å være spesielt stort. Det er også rimelig å tro at dette vil avta når økonomien gradvis åpnes verden over, og at bedrifter har tatt lærdom fra det initiale koronautbruddet. Det er etterspørselssiden og ikke underleverandørsiden som vil være den store utfordringen for industrien framover.

1.2.5 d) Hvilke bransjer og typer industribedrifter som kan forventes å nokså raskt komme tilbake til tilnærmet ordinært aktivitetsnivå

Nesten all industriell aktivitet, målt i både sysselsetting og verdiskaping, vil falle gjennom en nedgangskonjunktur. Videre er det ikke slik at industrien generelt har vært stengt ned så langt. For en stor andel av bedriftene vil man fra nåværende tidspunkt oppleve et gradvis fall i aktivitet snarere enn returen som vil oppleves i andre deler av norsk næringsliv. Med andre ord er svaret at store deler av norsk industri i dag driver på tilnærmet ordinært aktivitetsnivå, men at det vil falle fremover.

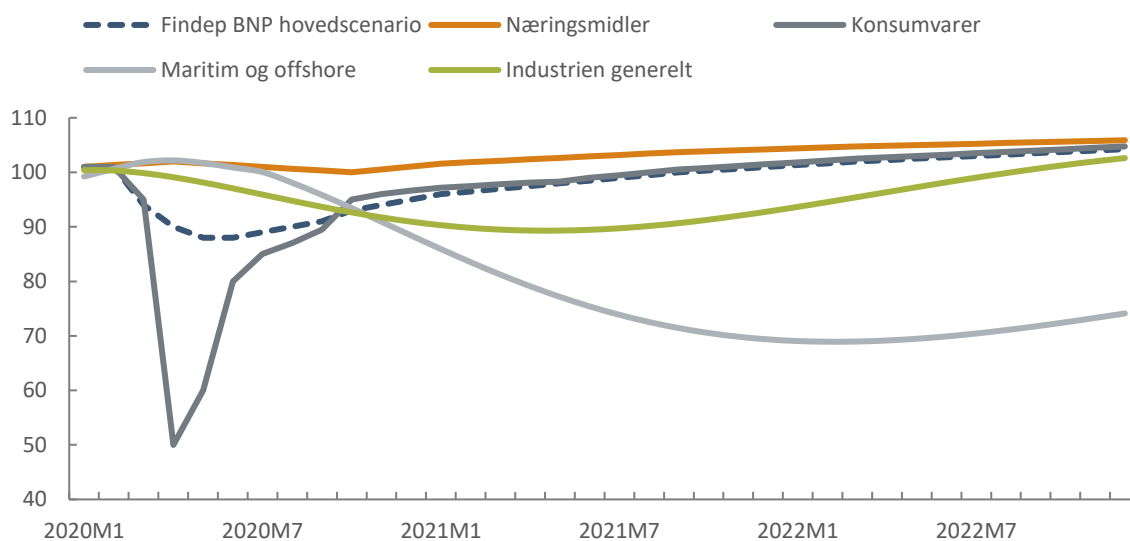
Dette skyldes at store deler av aktiviteten i norsk industri kommer fra investeringer med lengre prosjektid. Investeringsbeslutninger påvirkes gjerne disproporsjonalt mye, både på nedsiden og oppsiden av endringer i økonomien. Denne bølgen av utsatte eller kansellerte investeringer vil treffe industrien gradvis hardere gjennom 2020, før trenden snur en gang i 2021. Figur 1.12 viser utviklingen til industrien unntatt petroleumsrettet leverandørindustri i etterkant av finanskrisen. Produksjonen falt gradvis i cirka ett år før produksjonen igjen begynte å vokse. Produksjonsindeksen for metallindustrien viser at utslagene i enkelte segmenter kan være større, eller mindre for den saks skyld, men at lengden på nedturen og når produksjonen er tilbake til nivået før krisen er tilsvarende.

Figur 1.12: Månedlig produksjonsindeks for metallindustrien og industri unntatt petroleumsrettet leverandørindustri i etterkant av finanskrisen. Kilde: SSB



Blant unntakene fra den generelle trenden vi forventer å se for norsk industri finner vi produsentene av forbruksvarer og kapitalforbruksvarer (inkludert bilindustrien) og næringsmiddelindustrien. Konsumentvarene har falt dypt på kort sikt og etterspørselen vil forbli lavere enn den var i betydelig tid, men «opptrekket» til generell økonomisk trend vil være raskere enn for industrien generelt. Næringsmiddelindustrien produserer goder mer i retning av nødvendighetsgoder, og har således ikke blitt truffet av den økonomiske nedturen, og vil sannsynligvis ikke bli trukket ned i nevneverdig grad av makrosituasjonen heller.

Figur 1.13: Skisserte prognoser for utviklingen i ulike industrisegmenter sammenlignet med den ventede utviklingen i fastlands-BNP. Kilde: Menon/Finansdepartementet

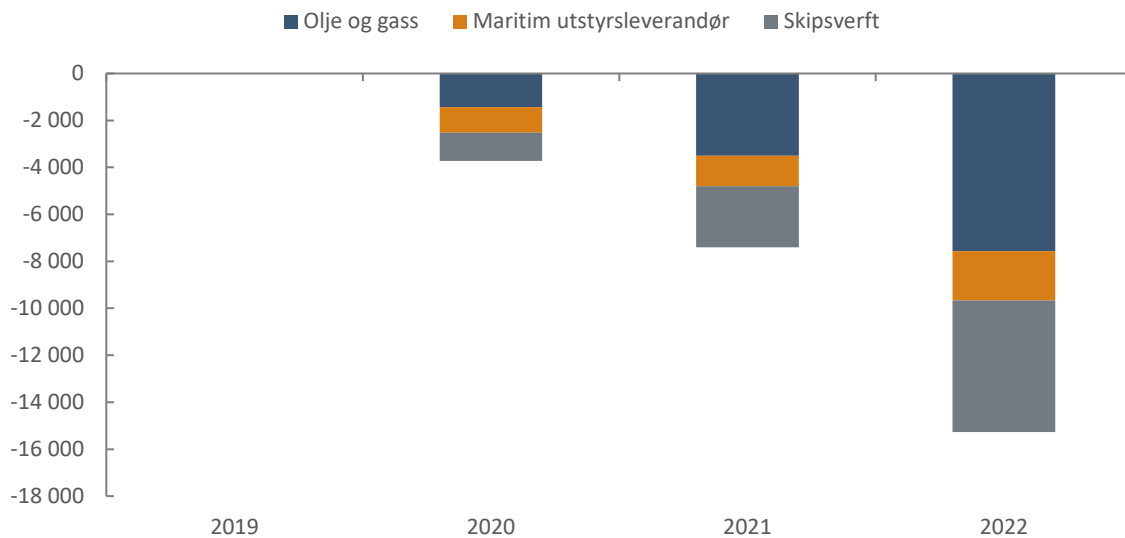


1.2.6 e) Hvilke bransjer og typer industribedrifter som har fått et fremskyndet omstillingsbehov som følge av krisen, og som må forventes å få et redusert aktivitetsnivå i fremtiden

Det er maritim og offshore leverandørindustri som ligger an til å få det største og lengste bortfallet av inntekter som følge av utviklingen siden starten av 2020. Med usikre utsikter for olje- og gassnæringen som helhet i framtiden er det ikke sikkert at dette noen gang vil ta seg opp til tidligere nivåer.

Menon har utarbeidet prognoser for maritim næring fram til 2022 i fravær av næringsspesifikke etterspørselstiltak. Ved å legge til grunn den historiske sammenhengen mellom investeringer på norsk sokkel og omsetning, verdiskaping og sysselsetting kan vi lage noen enkle prognoser for olje- og gassleverandørene basert på de seneste investeringsprognosene. Prognosene for maritim næring kombinert med de enkle prognosene for olje- og gassleverandørene tilsier at maritim og offshore leverandørindustri skal miste nesten 16 000 ansatte, tilsvarende 28 prosent av sysselsettingen, fram til og med 2022, med mindre inntektene fra andre markedssegmenter øker drastisk mer enn ventet over de neste årene.

Figur 1.14: Prognoser for utviklingen i sysselsetting hos norsk maritim og offshore leverandørindustri. Kilde: Menon



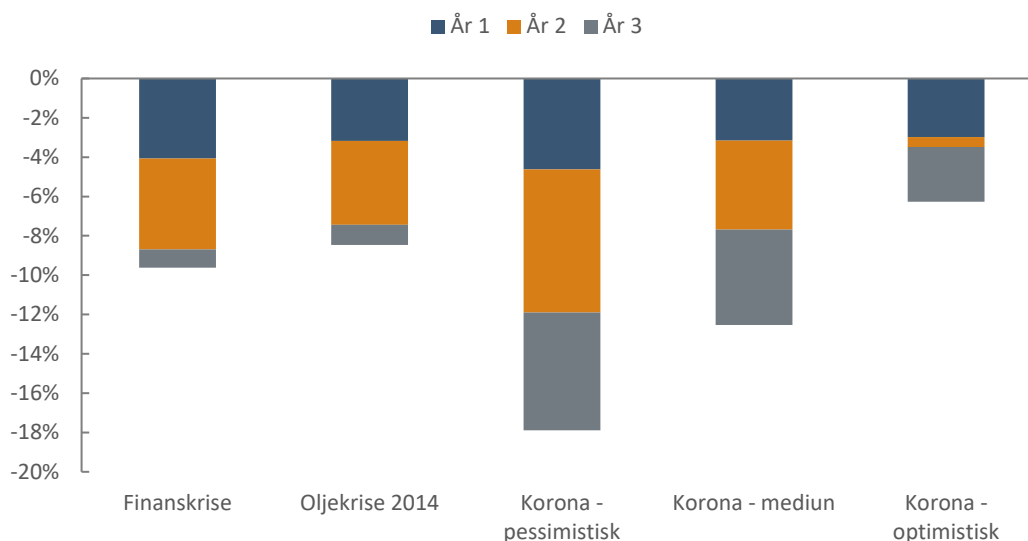
1.2.7 f) Hvilken effekt punktene ovenfor i sum kan forventes å ha for den samlede utviklingen i industrien fremover

Ved de to foregående krisene har maritim og offshore leverandørindustri ikke beveget seg samtidig i samme retning som den øvrige industrien. Etter finanskrisen lå sysselsettingen i maritim næring relativt stabilt i to år før den tok seg opp igjen i år 3. Motsatt, etter oljekrisen i 2014 lå sysselsettingen i den øvrige industrien stabilt i de tre påfølgende årene.

Koronakrisen skiller seg i så måte ut for norsk industri ettersom utsiktene nå er at både maritim og offshore leverandørindustri og den øvrige industrien skal falle samtidig. Det er maritim og offshore leverandørindustri hvor fallet ser ut til å bli størst, og det er dessverre små utsikter til at dette kan endre seg fra et markedspektiv. Det er vanskeligere å spå utviklingen i den øvrige industrien i etterkant av koronakrisen. Det virker imidlertid overveiende sannsynlig at aktivitet og sysselsetting skal ned i 2020 og 2021, men den videre utviklingen er mer usikker.

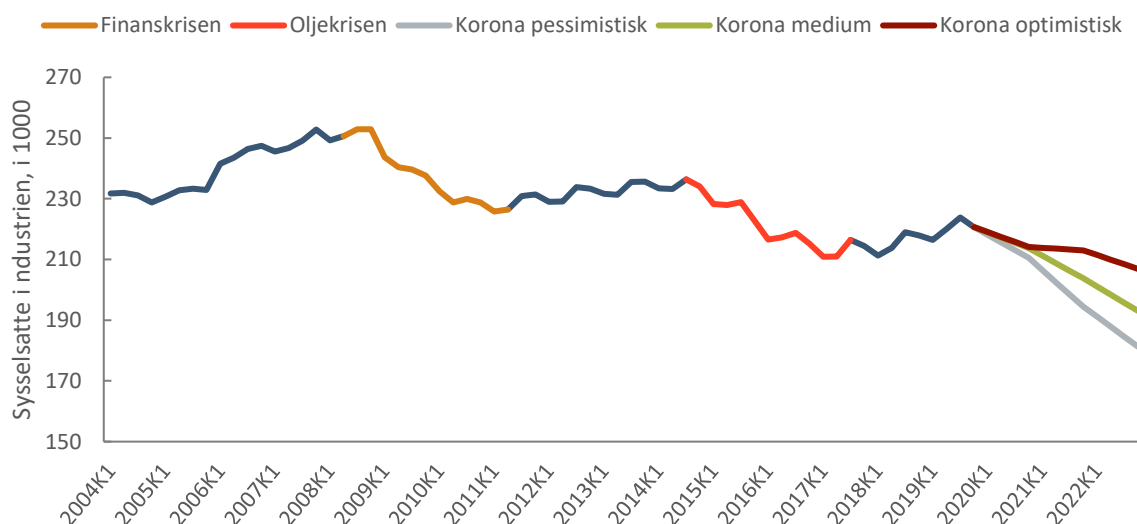
I Figur 1.14 har vi skissert noen eksempelvis og plausible utviklinger i sysselsetting i etterkant av korona sammenlignet med tidligere kriser. Vi holder prognosene for maritim og offshore leverandørindustri konstant både i det pessimistiske og middelsscenarioet. I det pessimistiske scenarioet er sysselsettingsfallet i øvrig industri satt til tilsvarende det prosentmessige fallet som skjedde etter finanskrisen i 2008. I middelsscenarioet er fallet i den øvrige industrien halvert sammenlignet med finanskrisen. Grunnen til at vi setter halve fallet av finanskrisen for middelsscenarioet er delvis at koronakrisen ikke kommer av et underliggende finansielt problem. Det er derfor grunn til å tro at utviklingen nå vil være noe bedre. Det var også slik at industriarbeidere søkte seg over mot offshorerettet virksomhet i årene etter finanskrisen grunnet at lønningene og utsiktene var bedre der. Dette vil ikke være tilfellet nå. I det optimistiske scenarioet er sysselsettingsfallet i øvrig industri en tredel av fallet etter finanskrisen, og det er lagt til grunn noe mer optimistiske prognoser for olje- og gassinvesteringer enn nåværende konsensus.

Figur 1.15: Endring i sysselsetting i industrien de tre første årene etter de ulike krisene. Kilde: Menon/SSB



Sett i et noe lengre perspektiv vil sysselsettingsfallet i norsk industri totalt sett sannsynligvis bli sammenlignbart med de to foregående krisene på 2000-tallet. Det som trekker i retning av et noe høyere fall i sysselsettingen er at alle delene av industrien skal falle samtidig, mens det faktum at krisen ikke er skapt av et underliggende finansielt problem trekker i positiv retning.

Figur 1.16:Utvikling i sysselsetting i norsk industri fra 2004 til første kvartal 2020. Scenarier fra slutten av 2022. Kilde: Menon/SSB



2 Handelsnæringen

2.1 Innledning

Handelsnæringen, ofte også omtalt som varehandelen, er den største næringen målt i antall ansatte og bidrar til om lag ti prosent av den totale verdiskapingen i Fastlands-Norge.² Samtidig som næringen representerer en betydelig verdiskaping i den norske økonomien og gir arbeid i hele landet, har store deler av næringen lenge vært under press. Lave inngangsbarrierer medfører høy konkurranseintensitet, og næringen opplever både betydelig tilvekst og et betydelig antall konkurser sammenlignet med gjennomsnittet av norsk næringsliv. Sterke underliggende trender knyttet til teknologisk utvikling, med økt grad av digitalisering, automatisering og netthandel, har ført til at næringen over tid har hatt en sterk produktivitetsutvikling. Sammen med høy konkurranse og lave marginer har denne utviklingen vært positiv for norske konsumenter, men lagt et press på sysselsettingen i varehandelen.

For store deler av handelsnæringen var 2019 et utfordrende år. Ved inngangen til covid-19-situasjonen var derfor flere viktige aktører i den norske handelsnæringen allerede i en sårbar situasjon.

Varehandelen er en av næringene som har blitt særlig hardt rammet av tiltakene mot covid-19. Tiltakene og den reduserte aktiviteten i økonomien har medført et akutt sjokk for store deler av næringen med et betydelig bortfall av inntekter. Konsekvensene av dette har vært at mange butikker har stengt ned og måttet gå til permittering av ansatte. Samtidig har ikke konsekvensene av tiltakene vært udelt negative for handelsnæringen. Mens deler av handelsnæringen har opplevd et betydelig inntektsbortfall, likviditetsproblemer og permittering av ansatte, har andre deler av næringen opplevd økt aktivitet.

I dette kapitlet ser vi nærmere på hvordan aktivitet og omstilling i varehandelen forventes å påvirkes av covid-19-situasjonen og utviklingen i internasjonal økonomi på mellomlang sikt. Framstillingen av den forventede utviklingen i varehandelen er bygget opp om å gi svar på følgende fem spørsmål:

- a) *Hvilke deler av varehandelen som vil kunne forventes å nokså raskt komme tilbake til tilnærmet ordinært aktivitetsnivå*
- b) *Hvilke deler av varehandelen som har fått et fremskyndet omstillingsbehov som følge av krisen og som må forventes å få et redusert aktivitetsnivå i fremtiden*
- c) *Hvilke underliggende drivere som påvirker utviklingen for ulike deler av varehandelen og som kan forventes å virke raskere/sterkere som følge av covid-19*
- d) *Hvilke deler av varehandelen som vil bli mest påvirket av økt netthandel og digitalisering på mellomlang sikt, og anslå hvilken effekt dette vil ha på sysselsettingen i varehandelen*
- e) *Hvilken effekt punktene ovenfor i sum kan forventes å ha for den samlede utviklingen i varehandelen fremover*

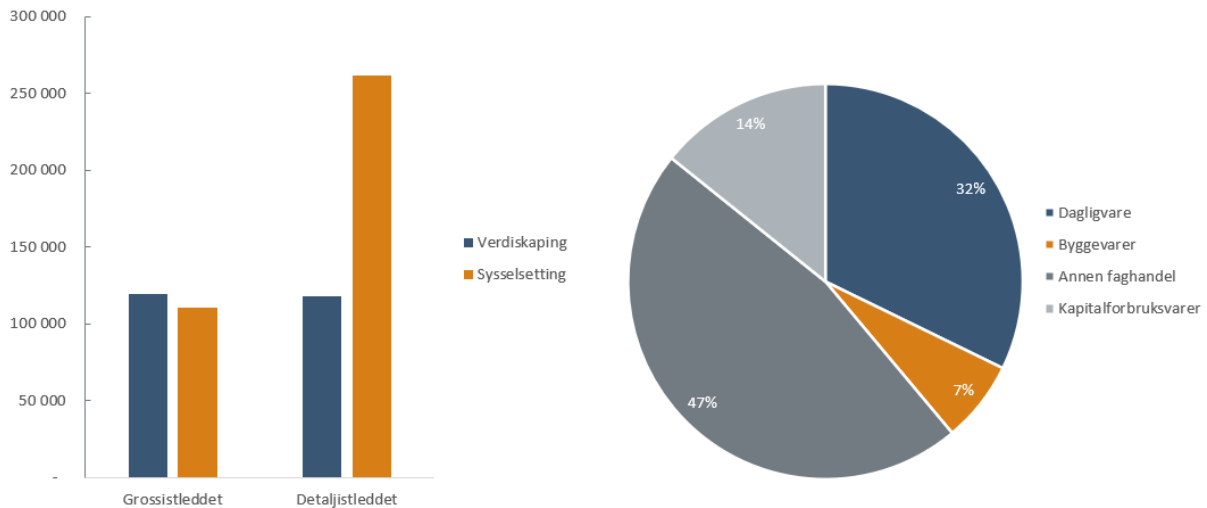
2.2 Handelsnæringen før Covid-19-situasjonen

Den norske handelsnæringen hadde i 2018 en verdiskaping på nær 240 milliarder kroner og mer enn 370 000 arbeidsplasser. I denne rapporten deles handelsnæringen i fire kategorier; dagligvare, byggevare,

² <https://www.regjeringen.no/contentassets/10064346fc8044abbad8a5d8d0e0e500/no/pdfs/stm201820190009000dddpdfs.pdf>

kapitalforbruksvarer og annen faghandel. Verdiskapingen i varehandelen er nokså jevnt fordelt mellom grossist- og detaljistleddet, mens sistnevnte har en langt høyere sysselsetningsgrad.

Figur 2.1: T.v.: Verdiskaping (mill. kr) og sysselsetting (antall ansatte) i grossist- og detaljistleddet i 2018. T.h.: Verdiskaping i detaljistleddet i 2018 fordelt på ulike bransjer. Kilde: Menon



Store deler av handelsnæringen var allerede i en krevende situasjon før koronakrisen. For handelsnæringen var 2019 et år i motbakke, der det på høsten for første gang på over ti år ble rapportert om et faktisk fall i omsetningen.³ Ifølge handelsbedriftene i Norges Banks regionale nettverk var det også liten tro på at situasjonen i varehandelen ville bli bedre i 2020. Netthandel, grensehandel og et generelt lavere forbruk går igjen som forklaringer på hvorfor handelsnæringen har liten tro på egen bransje framover.

2.2.1 Omstilling og underliggende trender

Som det kommer frem i en rapport fra Samfunnsøkonomisk Analyse⁴, startet en reorganisering av norsk varehandel ved inngangen til 1980-årene. Utviklingen har foregått i etapper, og covid-19-situasjonen kan bidra til å utløse en ny etappe i næringens omstilling.

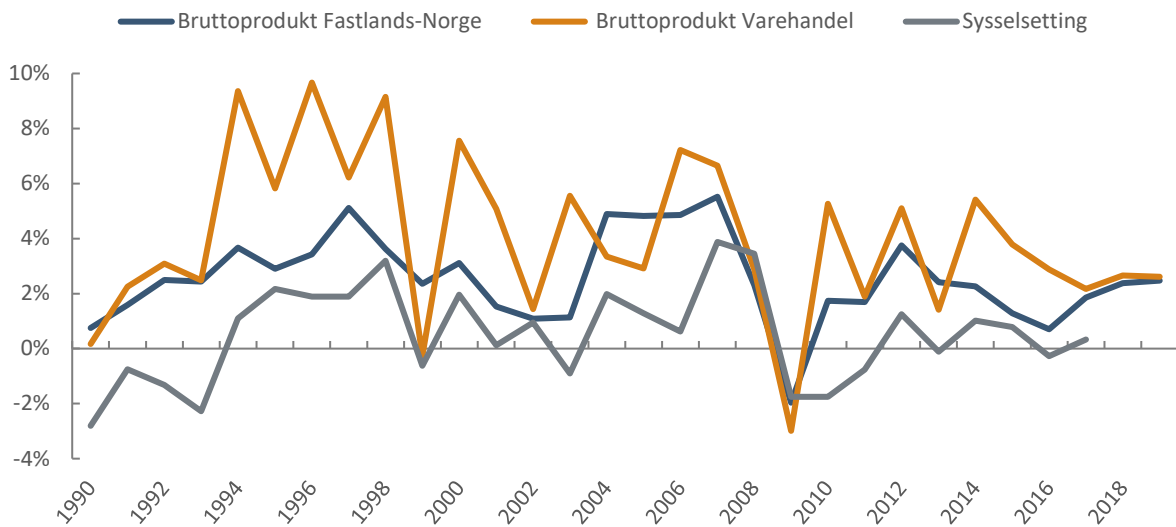
Den viktigste driveren for utviklingen i handelsnæringen har tradisjonelt vært utviklingen i norsk økonomi. I Stortingsmeldingen om handelsnæringen «Når kunden alltid har nett» vises det at handelsnæringen i hovedsak har fulgt de samme konjunktursvingningene som økonomien for øvrig.⁵ Dette gjelder også gjennom økonomiske kriser og nedgangskonjunkturer. Både finanskrisen i 2008 og oljeprisfallet i 2014 hadde negative innvirkninger for verdiskapingen i varehandelen. Prognosene for utviklingen i norsk økonomi i etterkant av covid-19-krisen vil derfor også være et naturlig utgangspunkt for utviklingen i handelsnæringen.

³ https://static.norges-bank.no/contentassets/9b8fd34891ba438fb8b2e614600f6a25/reqnet_2020_1_nasjonal_rapport.pdf?v=03/10/2020082418&ft=.pdf

⁴ <https://static1.squarespace.com/static/576280dd6b8f5b9b197512ef/t/5d641c1a5b4e690001107c73/1566841887888/R14-2019+Teknologi%2C+sysselsetting+og+kompetanse+i+varehandelen.pdf>

⁵ <https://www.regjeringen.no/contentassets/10064346fc8044abbad8a5d8d0e0e500/no/pdfs/stm201820190009000dddpdfs.pdf>

Figur 2.2: Årlig prosentvis endring i bruttoprodukt og sysselsetting i varehandelen 1990 – 2019. Kilde: SSB

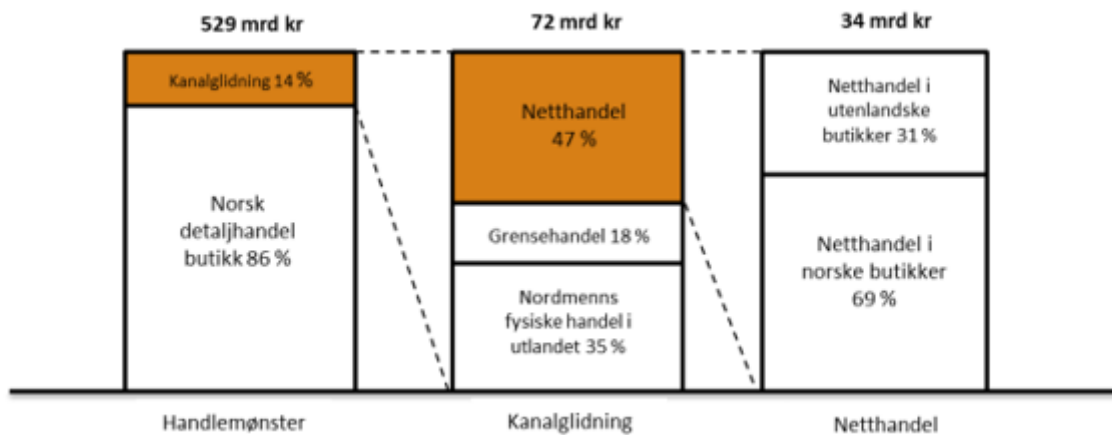


Samtidig er det forhold ved både handelsnæringen og covid-19-krisen som taler for at handelsnæringen, eller deler av næringen, skiller seg fra den generelle utviklingen. Vi skiller her mellom tre ulike områder for hvordan Covid-19-situasjonen kan påvirke varehandelen:

- **Omsetning:** Faktorer som økt økonomisk usikkerhet, økte priser og høyere arbeidsledighet er faktorer som kan bidra til at omsetningen i varehandelen blir lavere enn hva som ville vært tilfelle uten Covid-19.
- **Kanalgidning:** Covid-19-situasjonen kan gi en varig endring i forbrukeratferden. For eksempel kan situasjonen ha ført til en varig økning i netthandel på bekostning av de fysiske utsalgsstedene, mens en reduksjon i grensehandelen kan føre til økt aktivitet i den norske varehandelen.
- **Intern omstilling:** Næringen blir stadig mer digitalisert og automatisert. Covid-19-situasjonen kan bidra til en økning i omstillingstakten, med for eksempel en raskere økning i ubetjente kasser.

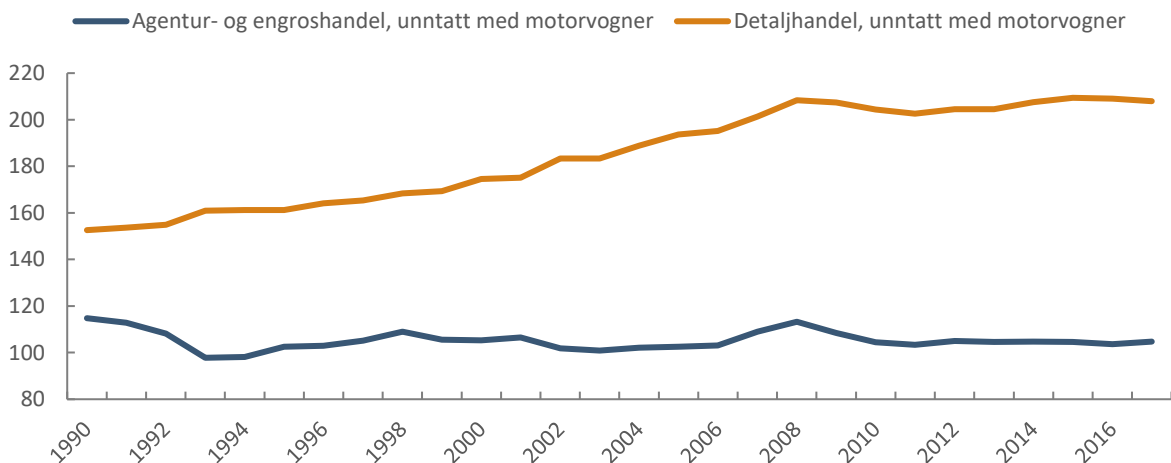
I Handelsrapporten 2017/2018 presenterer Virke en fremstilling av nordmenns handlemønster i 2016, gjengitt i figuren nedenfor. Figuren viser også de tre områdene beskrevet ovenfor og gir en illustrasjon på hvordan områdene står i forhold til hverandre. Selv om de faktiske størrelsene i figuren vil være noe endret i 2020, er det overordnede bildet fortsatt representativt.

Figur 2.3: Nordmenns handlemønster i 2016. Kilde: Virke



Konsekvensene av omstillingen som handelsnæringen går gjennom har vært særlig synlige i form av redusert sysselsetting. I etterkant av finanskrisen har sysselsettingsveksten stagnert i detaljistleddet. Samtidig har antall sysselsatte i grossistleddet holdt seg stabilt siden 1990-tallet, dette til tross for en sterk vekst i varevolum. I årene fremover antas det en betydelig redusert sysselsetting i både detaljist- og grossistleddet. Blant annet ser tidligere analyser fra Menon⁶ en reduksjon på 20 000 ansatte i detaljistleddet i 2050 sammenlignet med 2018. Andre finner at bortfallet av arbeidsplasser kan bli vesentlig sterkere enn dette. Blant annet viser beregninger fra Handel og Kontor at 30 000 arbeidsplasser kan bli borte over den neste tiårsperioden.⁷ Samfunnsøkonomisk Analyse anslår at sysselsettingen i detaljist- og grossistleddet vil falle med nesten ti prosent frem mot 2040.⁸

Figur 2.4: Utvikling i antall sysselsatte i varehandel (unntatt handel med motorvogn) fordelt på grossist- og detaljistleddet 1990 – 2017. Kilde: SSB



⁶ <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2019-84-Tjenesten%C3%A6ringene-mot-2050.pdf>

⁷ <https://www.dn.no/handel/handel-og-kontor/virke/30000-arbeidsplasser-bli-borte-fra-varehandelen/2-1-693093>

⁸ <https://static1.squarespace.com/static/576280dd6b8f5b9b197512ef/t/5d641c1a5b4e690001107c73/1566841887888/R14-2019+Teknologi%2C+sysselsetting+og+kompetanse+i+varehandelen.pdf>

2.2.2 Inndeling av handelsnæringen

Handelsnæringen er en mangeartet næring. Ulike deler av næringen påvirkes svært forskjellig av covid-19-situasjonen, og er dessuten i varierende grad påvirket av den overordnede omstillingen som er beskrevet i forrige delkapittel.

I denne rapporten har vi valgt å dele handelsnæringen i fire kategorier.

2.2.2.1 Dagligvare

Dagligvarehandelen er en stor aktør innen handelsnæringen, men også i norsk økonomi for øvrig, både med hensyn på verdiskaping og sysselsetting. Dagligvarehandelen sysselsetter mer enn 100 000 ansatte, hvorav mer enn 80 prosent jobber i detaljistleddet.

I 2018 hadde Norge 3840 dagligvarebutikker, spredt over hele landet. Markedet domineres av dagligvarekjedene NorgesGruppen, Coop og REMA 1000, som alle har integrert grossist- og detaljistvirksomhet.⁹ I all hovedsak kommer nordmenns forbruk av dagligvarer fra de fysiske dagligvarebutikkene. Dagligvarebutikkene står imidlertid i en omfattende omstillingsprosess. EVU-utvalget har blant annet pekt på at etterspørselen etter arbeidskraft i dagligvarehandelen vil reduseres som følge av at rutinepregede oppgaver automatiseres og bruk av selvbetjente kasser.¹⁰ Netthandel med mat representerer en relativt ny og foreløpig relativt liten, men raskt voksende salgskanal for dagligvarer. Netthandel med mat har vokst fra 783 millioner kroner i 2014 til 2,1 milliarder kroner i 2016. Analyseselskapet Nielsen har tidligere anslått at netthandel med mat vil passere 7,5 milliarder kroner i 2019. I tillegg til netthandel er grensehandelen en alternativ salgskanal av en viss størrelse.

De siste årene har det vært en stabil verdiskapingsvekst i detaljistleddet. I samme periode har sysselsettingen vært svakt fallende.

2.2.2.2 Byggevare

Byggevarerbransjen er Norges tredje største varehandelsbransje og hadde i 2019 en omsetning på 48,9 milliarder kroner, en økning på én prosent fra 2018.¹¹ Som en følge av høy aktivitet og investeringer i bolig og bygg, samt generelt høy grad av oppussing, har byggevarerhandelen i flere år sett en sterk omsetningsvekst. Etter flere år med sterk omsetningsvekst i byggevarerhandelen, ble veksten lavere i 2019.

Ifølge Virkes Handelsrapport 2017/2018 har bransjen vært preget av en omstilling drevet av oppkjøp og konsolidering de siste årene. Samme rapport viser at mer enn halvparten av byggevarekjedene har etablert fullverdige salgskanaler på nett, men at om lag 97 prosent av totalmarkedet i byggevarermarkedet skjer gjennom fysisk butikk salg.

Over de siste årene har byggevarerhandelen sett en økt verdiskaping, samtidig som antall sysselsatte er redusert.

2.2.2.3 Kapitalforbruksvarer

Handel med kapitalforbruksvarer som biler og båter er bransjen med færrest foretak, men har høy omsetning per foretak og sysselsatte. Samlet ble det omsatt kapitalforbruksvarer for mer enn 100 milliarder kroner i detaljistleddet i 2018.

⁹ <https://www.regjeringen.no/contentassets/10064346fc8044abbad8a5d8d0e0e500/no/pdfs/stm201820190009000dddpdfs.pdf>

¹⁰ <https://www.regjeringen.no/contentassets/849b377650a449d599d80835e74805ed/no/sved/01.pdf>

¹¹ <http://www.bygg.no/article/1425906>

Også innenfor handel med kapitalforbruksvarer pågår det en omstilling, men omstillingen drives av andre faktorer enn i den øvrige varehandelen. Mens automatisering av rutinepregede oppgaver og kanalglidning til andre salgskanaler har drevet omstillingen i store deler av varehandelen, utfordres handelen med kapitalvarer av helt nye forretningsmodeller. Eksempelvis fører fremvekst av bildeling og ulike former for leie og leasing til at potensielle kunder slipper å kjøpe og eie bilene de bruker.¹² Til forskjell fra de øvrige delene av varehandelen har det innen handel med kapitalforbruksvarer vært en sysselsettingsvekst de siste årene.

Et sentralt og svært relevant trekk ved bransjen er at kapitalforbruksvarene representerer såkalte varige goder, hvor kjøp ofte kan utsettes i usikre tider. Dette gjør aktører som forhandler for eksempel biler, motorsykler og båter utsatte i krisetider.¹³ I kjølvannet av finanskrisen gjennomførte NHH-professor Lasse B. Lien og stipendiat Eirik S. Knudsen en studie av 5 000 norske bedrifter og undersøkte hvilke bedrifter som ble hardest rammet av krisen.¹⁴ De fant at nettopp andel varige goder er den egenskapen ved bransjen som gjør bedriftene mest sårbare for kriser. Jo høyere andel varige goder i et selskaps produktmix, jo større sannsynlighet var det for at de var sterkt negativt påvirket av krisen. Lien fremholder at den samme tendensen vil kunne gjenta seg under Covid-19-situasjonen.¹⁵

2.2.2.4 Annen faghandel

Annen faghandel representerer de øvrige aktørene i handelsnæringen. Denne gruppen hadde i 2018 en verdiskaping som nesten tilsvarte verdiskapingen i de tre andre kategoriene samlet. Blant de største aktørene i gruppen er klær og sko, sportsutstyr, elektro, møbler, apotek og bredt vareutvalg. Det er variasjon i gruppen både når det kommer til hvor hardt smittevernstiltakene har rammet omsetningen og i hvilken grad den videre Covid-19-situasjonen vil kunne påvirke de underliggende trendene.

Samtidig er det faktorer som tyder på at aktørene i gruppen vil ha flere fellestrekk når det kommer til videre utvikling i kjølvannet av Covid-19. For ordens skyld holder vi derfor aktørene samlet under paraplybetegnelsen «annen faghandel», men trekker inn særtrekk i utviklingen for ulike aktører innad i gruppen der det er relevant.

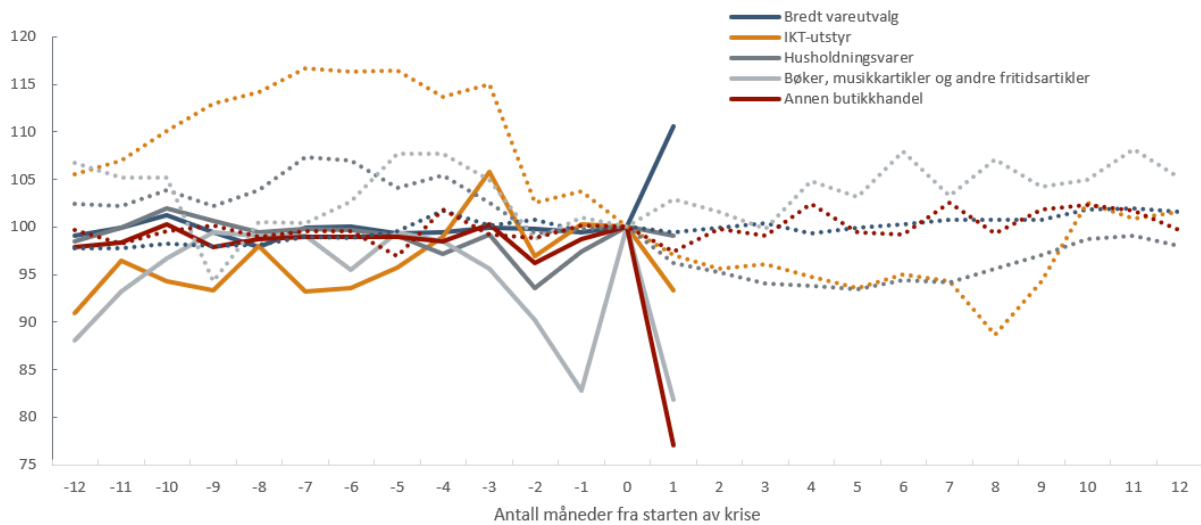
¹² <https://e24.no/teknologi/i/nqeB35/utfordres-av-nye-forretningsmodeller-bilbransjen-er-altfor-avventende>

¹³ <https://www.nhh.no/nhh-bulletin/artikkelarkiv/2020/mars/derfor-trues-mange-bedrifter-av-konkurs/>

¹⁴ <https://www.magma.no/norske-bedrifter-gjennomkrisen-en-oversikt>

¹⁵ <https://www.nhh.no/nhh-bulletin/artikkelarkiv/2020/mars/derfor-trues-mange-bedrifter-av-konkurs/>

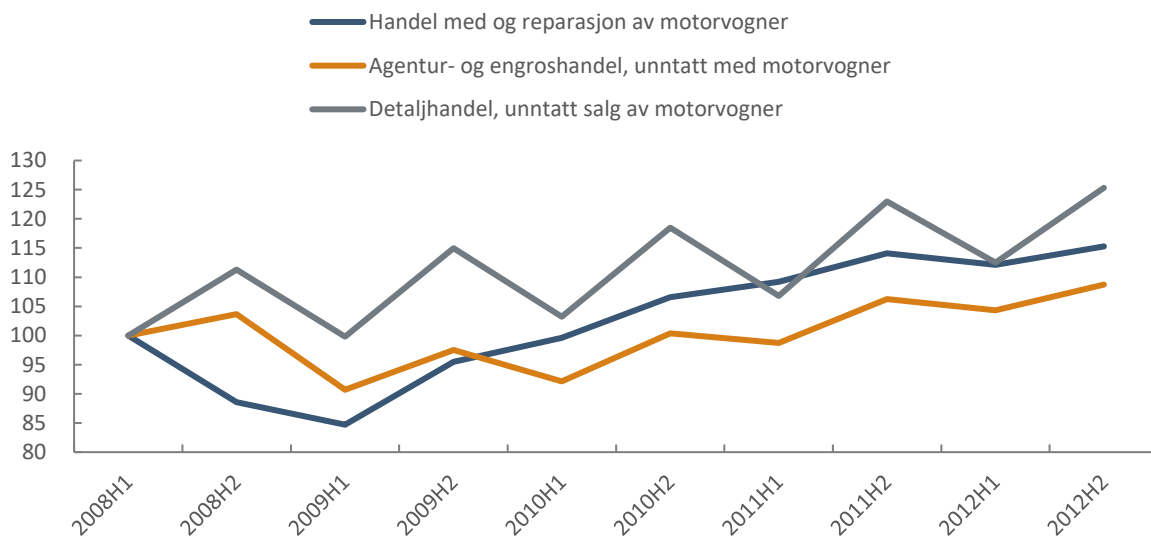
Figur 2.5: Sesongjustert volumindeks 12 måneder før og etter finanskrisen (09/2008=0) og Covid-19 (02/2020=0). Kilde: SSB



2.2.2.5 Forskjeller mellom detaljist- og grossistleddet

I analysene har vi valgt å legge fokus på hvordan Covid-19-situasjonen påvirker detaljistleddet. Samtidig utgjør grossistleddet en om lag like stor del av næringens verdiskaping. Aktørene i grossist- og detaljistleddet er tett knyttet til hverandre og med en betydelig vertikal integrasjon. Covid-19-situasjonen vil trolig påvirke grossistleddet med samme fortegn som detaljistleddet, men med mildere konsekvenser som følge av eventuell kanalgjeldning og internomstilling som drives frem av Covid-19. Erfaring fra finanskrisen viser imidlertid at det tok flere år før grossistleddet oppnådde samme omsetningsnivå som før krisen.

Figur 2.6: Indeksert utvikling i omsetning for varehandelen (2008H1 = 100). Kilde: SSB



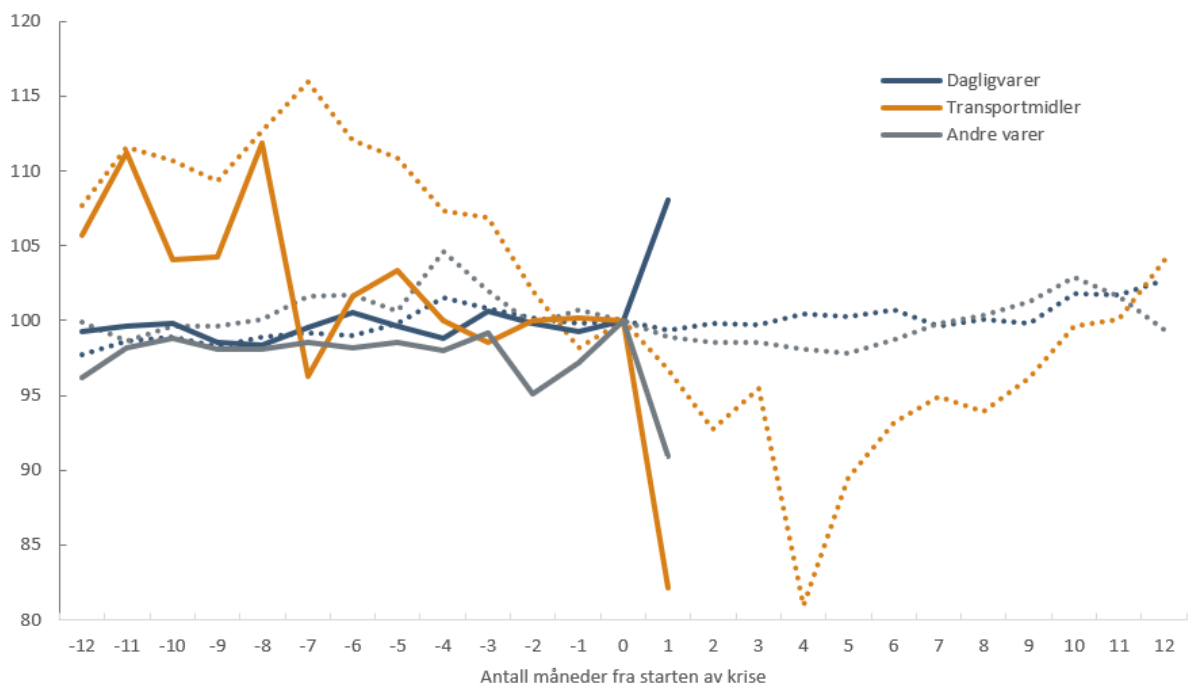
2.3 Varehandelen under tiltakene

Varehandelen er blant næringene som har blitt hardest rammet av smittevernstiltakene, med en rekke nedstengninger og permitteringer. Samtidig er det store bransjeforskjeller. Ifølge SSBs detaljomsetningsindeks

hadde dagligvareforretningene en vekst på hele 11 prosent i mars.¹⁶ Den sterke veksten kan sees i sammenheng med mindre grensehandel og hamstring av dagligvarer, i tillegg til at folk spiser mer hjemme som en følge av stengte kantiner og restauranter. Andre eksempler på bransjer som har opplevd økt omsetning er apotek og byggevarehandel.

På den andre siden var det sterk nedgang i omsetningsvolumet for butikker med salg av klær, sko og sportsutstyr. SSBs varekonsumindeks viser at den usikre situasjonen også har rammet kapitalforbruksvarene, med blant annet store konsekvenser for nybilsalget.

Figur 2.7: Sesongjustert varekonsumindeks for ulike varegrupper i 12 måneder før og etter finanskrisen (09/2008=0) og Covid-19 (02/2020=0). Kilde: SSB

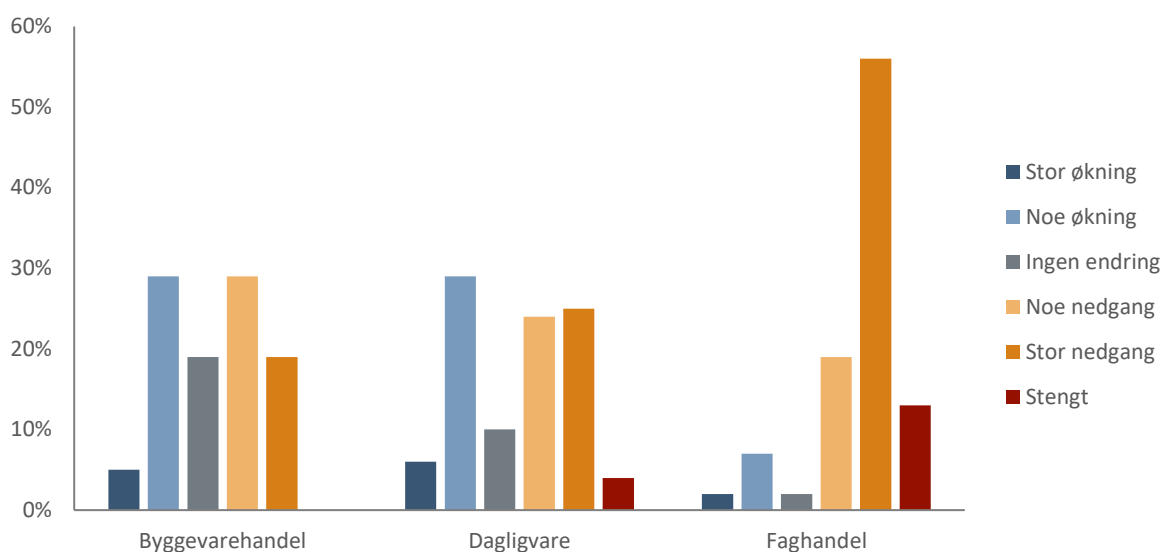


Virkes ukentlige medlemsundersøkelse viser at store deler av byggevare- og dagligvarebransjen har opplevd økt etterspørsel under covid-19-situasjonen. Men selv om bransjene som helhet har opplevd en økt etterspørsel, er det også en rekke aktører som har opplevd negativ etterspørsel i covid-19-situasjonen.

Henholdsvis 29 og 19 prosent av de spurte aktørene i byggevarebransjen har hatt «noe» eller «stor» nedgang. I dagligvarebransjen har 24 prosent opplevd noe nedgang og 25 prosent opplevd stor nedgang, mens 4 prosent av de spurte holder stengt. I den øvrige faghandelen er det svært få aktører som har opplevd en positiv endring i etterspørsel, mens hele 56 prosent har opplevd en stor nedgang og 13 prosent holder stengt.

¹⁶ <https://www.ssb.no/varehandel-og-tjenesteyting/artikler-og-publikasjoner/koronapandemien-qir-store-bransjeforskjeller-i-detaljhandelen>

Figur 2.8: Opplevd endring i etterspørsel som følge av covid-19. Kilde: Virkes medlemsundersøkelse uke 16



Holdenutvalget argumenterer for at mye av nedgangen under smittevernstiltaksperioden antakelig skyldes sosial distansering og konsekvensene av dette i form av endrede handlemønstre og atferd, men også at noen kutter ned på utgifter som følge av inntektsbortfall og økt inntektsusikkerhet.¹⁷ Utvalget legger til grunn at 70 prosent av den reduserte aktiviteten i varehandelen skyldes selve smittevernstiltakene, mens 30 prosent kan spores tilbake til internasjonale forhold.

2.4 Forventet utvikling i varehandelen etter Covid-19

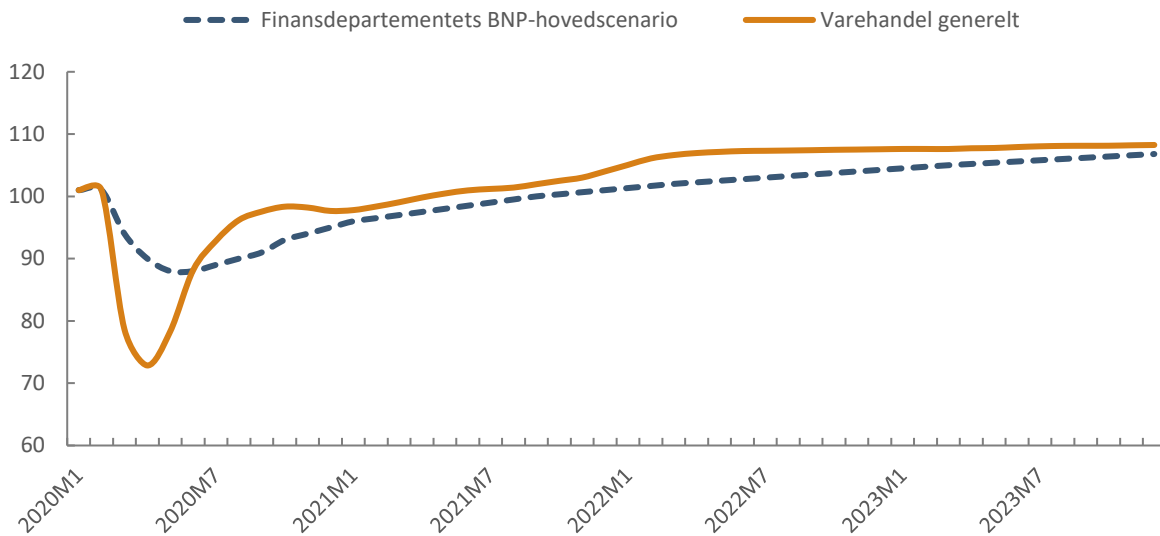
Varehandelen har så langt vært blant de hardest rammede næringene, men med store forskjeller mellom ulike deler av næringen. Hovedtrekket er at varehandelen vil bevege seg i retning av aktivitetsbortfallet som vi ser i økonomien generelt. Det vil si at det kan ta tid før varehandelen når det samme aktivitetsnivået som næringen ville hatt i fravær av Covid-19-pandemien, men samtidig vil de sterke utslagene som vi har sett i aktiviteten under tiltaksperioden raskt dempes ved en normalisering av hverdagen.

Finansdepartementet har laget en forventet utviklingsbane for norsk økonomi generelt. Tradisjonelt er utvikling i den norske økonomien den viktigste underliggende driveren. Vi forventer at ved en normalisering av hverdagen vil utviklingen i varehandelen nærme seg denne utviklingsbanen.

SSBs prognoser for husholdningenes konsum anslår at konsumet i 2020 vil falle med om lag ti prosent sammenlignet med i fjor, mens konsumet i 2021 vil være tilbake på om lag samme nivå som i 2019. Den skisserte utviklingen er konsistent med SSBs prognoser.

¹⁷ https://www.helsedirektoratet.no/rappporter/samfunnsokonomisk-vurdering-av-smitteverntiltak-covid-19/Samfunns%C3%B8konomiske%20virkninger%20smitteverntiltak%20covid-19.pdf/_attachment/inline/cf0faf7e-1789-4183-968b-7f230d20b63f:5a06ef046ea00a0ec3881f42eae60fb722621525/Samfunns%C3%B8konomisk%20vurdering%20av%20smitteverntiltak%20-%20covid-19.pdf

Figur 2.9: Skissert prognose for utviklingen i varehandelen sammenlignet med den ventede utviklingen i Fastlands-BNP.
Kilde: Menon/Finansdepartementet



Den forventede utviklingen kan oppsummeres med følgende punkter:

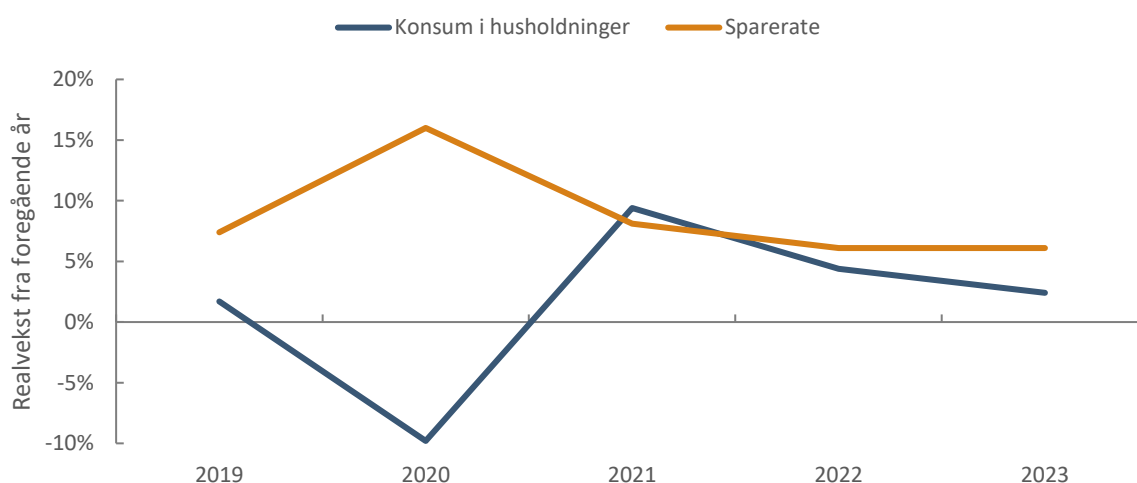
- Ved oppheving av smittevernstiltakene og en normalisering av hverdagen forventes en rekyleffekt, der varehandelen i en periode opplever sterkere vekst enn resten av økonomien. Perioden med sterk vekst vil imidlertid ikke si at utfordringene som store deler av varehandelen har opplevd i forbindelse med covid-19 går raskt over.
- Det er ventet at covid-19 vil føre til et betydelig fall i nordmenns varekonsum. I 2020 forventes det at varekonsumet vil være om lag ti prosent lavere enn fjoråret, mens varekonsumet i 2021 fortsatt vil være noe lavere enn nivået i 2019.
- Covid-19 kan bidra til å akselerere omstillingsprosessen som varehandelen går gjennom. Særlig gjelder dette de digitale trendene som allerede har preget handelsbransjen i flere år. Handelsbedriftene vil som følge av covid-19 kunne øke omstillingstakten med mer automatisering av rutinepregede oppgaver.
- Økt netthandel under tiltaksperioden kan gi et varig skift i forbrukeratferden. Veksten i netthandel har vært, er og forventes å være sterk i flere år fremover. Covid-19-situasjonen kan føre til et byks i denne utviklingen. Det innebærer at volumet av varer omsatt på nettet fremskyndes med flere år sammenlignet med den forventede utviklingsbanen i før Covid-19.
- Konsekvensene av en økt omstillingstakt og kanalglidning vil trolig være en forsterkning av de samme trendene som var gjeldende før covid-19. Først og fremst innebærer dette et økt antall konkurser (men også et økt antall nyetableringer) og redusert sysselsetting. Handelsnæringens verdiskaping påvirkes i svakere grad. Samtidig vil økt netthandel føre til både en handelslekkasje til og økt konkurranse fra utenlandske aktører, noe som vil ha en dempende effekt på den norske handelsnæringens verdiskaping.

2.4.1 a) Enkelte deler av varehandelen vil kunne forventes å komme relativt raskt tilbake til tilnærmet ordinært aktivitetsnivå

I SSBs nyeste prognoser for utvikling i husholdningenes realkonsum anslås det et fall på ti prosent i 2020 sammenlignet med i fjor. Samtidig anslås det et betydelig løft i husholdningenes sparerate. Prognosene viser at den økte sparingen kan sees på som et kortvarig utsatt konsum. I 2021 er det ventet at konsumet i husholdningene vil øke med om lag ti prosent. Forventningen til husholdningenes realkonsum i 2021 er med andre ord noe lavere enn hva konsumet var i 2019. Holdenutvalgets argument om at store deler av det aktivitetsbortfallet som varehandelen har sett skyldes de aktivitetsbegrensende tiltakene i seg selv, støtter opp om at en stor andel av varehandelen vil kunne forventes å komme relativt raskt tilbake til ordinært aktivitetsnivå.

Utviklingen i varehandelen er tett knyttet til utviklingen i husholdningenes konsum. Med utgangspunkt i SSBs prognoser kan vi anslå at det store aktivitetsbortfallet i varehandelen vil følges av en sterk rekyl for så å gradvis stabiliseres. Samtidig vil det samlede aktivitetsnivået være lavere i flere år fremover sammenlignet med forventningene før covid-19-situasjonen.

Figur 2.10: SSBs prognoser for utvikling i realkonsum og sparerate i norske husholdninger. Kilde: SSB

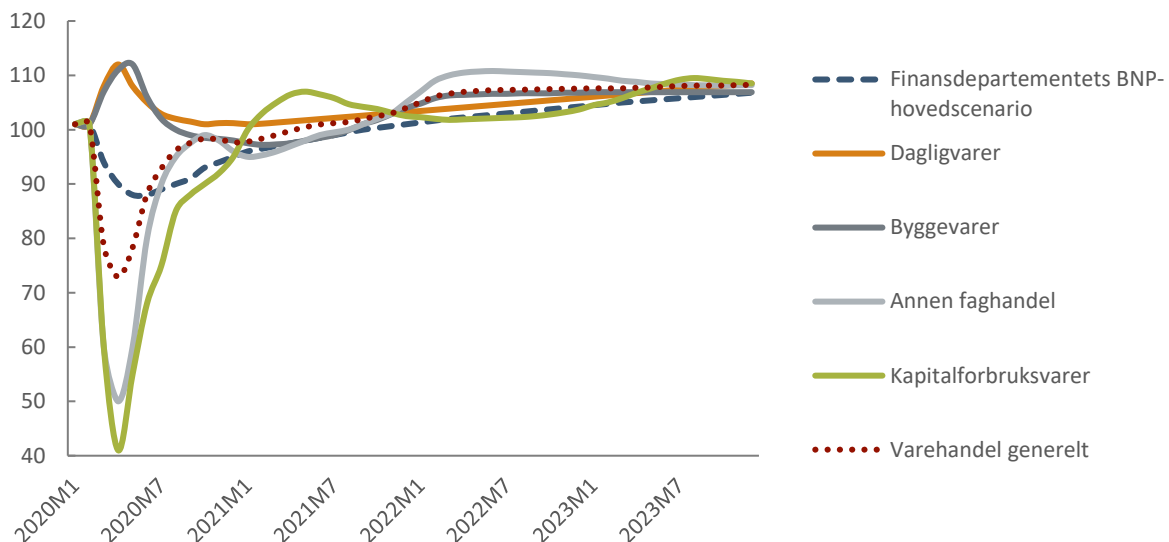


Ved en oppheving av tiltakene og en normalisering av hverdagen er det grunn til å tro at aktivitetsnivået i varehandelen vil stabiliseres og i hovedtrekk følge utviklingen i økonomien for øvrig. Samtidig er det forskjeller mellom ulike deler av varehandelen.

- **Positivt påvirket: Dagligvarehandelen** har hatt en sterk omsetningsvekst under smittevernstiltakene. Ved en normalisering av hverdagen vil trolig omsetningen i varehandelen raskt falle tilbake til ordinært nivå. **Byggevarehandelen**, samt de delene av den øvrige faghandelen som har hatt en lignende utvikling som dagligvarehandelen under tiltaksperioden, forventes også å falle raskt tilbake mot et normalt aktivitetsnivå.
- **Raskt tilbake:** Store deler av den **øvrige faghandelen** har blitt hardt rammet under krisen. Samtidig er det grunn til å tro at en stor andel av inntektsbortfallet er direkte knyttet opp mot smittevernstiltakene. Ved oppheving av tiltakene forventes det at aktiviteten i bransjen vil stabiliseres og i hovedsak følge utviklingsbanen til resten av økonomien. Covid-19 forventes å påvirke husholdningenes konsum negativt i flere år fremover, noe som indikerer at bransjen må forvente at det samlede aktivitetsnivået vil være noe lavere enn hva som var forventet før covid-19 i flere år fremover.

- **Noe senere tilbake:** Det har vært et dramatisk fall i salget av **kapitalforbruksvarer**. Erfaring fra tidligere kriser viser at dette er den delen av varehandelen som vil oppleve det dypeste fallet. Men også for denne delen av varehandelen er det grunn til å forvente en relativt sterk rekyl. Det er likevel flere faktorer som trekker i retning av at dette er den delen av varehandelen som vil bruke lengst tid på å gjenvinne et ordinært aktivitetsnivå.

Figur 2.11: Skisserte prognoser for utviklingen i ulike deler av varehandelen sammenlignet med den ventede utviklingen i Fastlands-BNP. Sesongjustert sammenlignet med 2019. Kilde: Menon/Finansdepartementet



2.4.2 b) Deler av varehandelen har fått et fremskyndet omstillingsbehov som følge av krisen og må forventes å få redusert aktivitetsnivå i fremtiden

Den norske handelsnæringen er allerede inne i en omfattende omstillingsprosess. Omstillingen har så langt bidratt til en sterk produktivitetsvekst, men også utflating i sysselsettingstallene. Tidligere analyser fra Menon¹⁸ og Samfunnsøkonomisk Analyse¹⁹ finner at faktorer som digitalisering, automatisering og netthandel vil kunne redusere antall ansatte i varehandelen betraktelig. Covid-19-situasjonen kan akselerere denne utviklingen.

For handelsnæringen som helhet finner de tidligere analysene at aktivitetsnivået, i form av omsetning eller verdiskaping, i liten eller ingen grad vil påvirkes negativt som følge av omstillingen.

Samtidig griper endringene inn i hele verdikjeden og utfordrer eksisterende forretningsmodeller. Særlig har en rask vekst i nettsalg og digitale butikker gitt økende konkurranse til tradisjonelle butikker. Det er grunn til å tro at den høye økningen i netthandel under Covid-19-situasjonen kan gi en varig effekt på forbrukeratferden og bidra til å øke tempoet i en allerede raskt voksende netthandel.

¹⁸ Menon-publikasjon 84/2019: <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2019-84-Tjenesten%C3%A6rningene-mot-2050.pdf>

¹⁹ <https://static1.squarespace.com/static/576280dd6b8f5b9b197512ef/t/5d641c1a5b4e690001107c73/1566841887888/R14-2019+Teknologi%2C+sysselsetting+og+kompetanse+i+varehandelen.pdf>

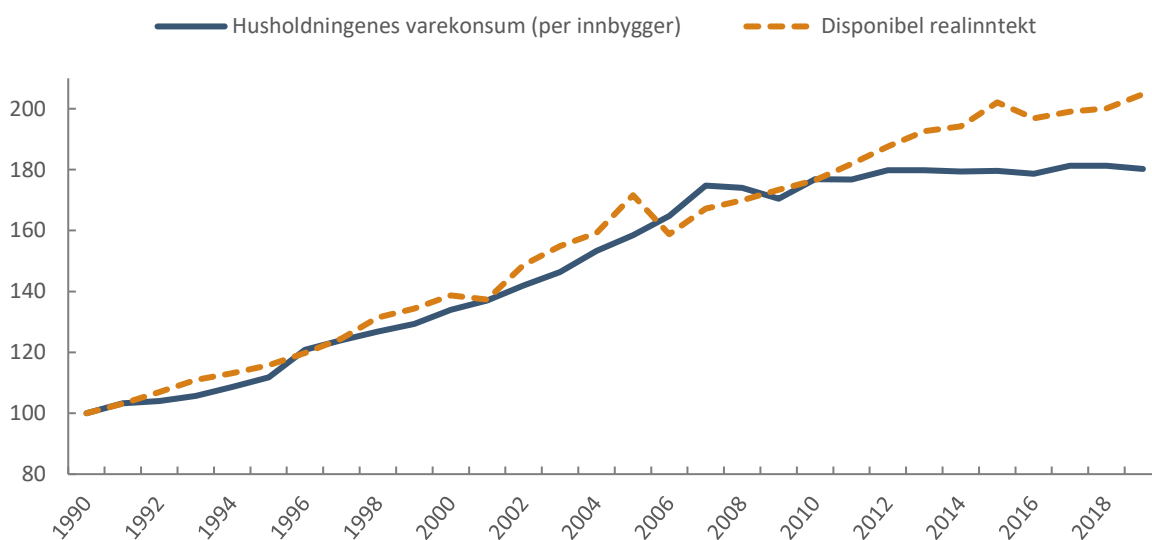
2.4.3 c) Underliggende drivere som påvirker utviklingen for ulike deler av varehandelen og som kan forventes å virke raskere/sterkere som følge av covid-19

I Virkes handelsrapport 2017/18 beskrives ulike underliggende drivere for norsk handel frem mot 2030. Vi diskuterer her hvordan covid-19-situasjonen kan påvirke norsk varehandel på mellomlang sikt i lys av disse underliggende driverne.

De seks overordnede driverne er:

- **Økonomisk vekst:** Tradisjonelt har økonomisk vekst vært en sterk underliggende driver for utviklingen i handelsbransjen. Covid-19-situasjonen har ført til svakere utsikter for økonomisk vekst i flere år framover, noe som trolig også vil påvirke varehandelen. Den økte økonomiske usikkerheten kan føre til at kapitalforbruksvarer og andre goder med høy inntektselastisitet nedprioriteres. Kjøp av biler, båter, motorsykler og andre kostbare varige goder kan gjerne utsettes. Verdien av å vente på mer informasjon er høyere i krisetider enn ellers. Nødvendighetsvarer som dagligvarer vil i mindre grad påvirkes av mer usikre økonomiske utsikter.
- **Kjøpekraft:** Arbeidsledighet, redusert lønnsvekst og høyere priser på importvarer kan føre til at nordmenns kjøpekraft svekkes. Fra 1990 og frem til finanskrisen i 2008/2009 ble veksten i realinntekt fulgt av en tilsvarende vekst i varekonsum. Etter finanskrisen har det vært et skift i varekonsumet per innbygger. Samfunnsøkonomisk Analyse har trukket frem endrede konsumpreferanser der befolkningen legger mindre vekt på varekonsum enn tidligere.

Figur 2.12: Indeksert utvikling i husholdningenes inntekt og varekonsum (1990=100). Kilde: SSB



- **Handel vs. tjenester:** I flere år har det vært en trend at norske forbrukere bruker en større andel av inntekter på tjenester på bekostning av fysiske varer. Covid-19-situasjonen kan bety at denne trenden skifter retning. Trolig vil covid-19-situasjonen kunne føre til at nordmenn for en periode bruker mindre penger på reise og opplevelser og mer på varer.
- **Økt konkurranse fra utlandet:** På den ene siden vil covid-19-situasjonen kunne føre til redusert handelslekkasje til utlandet gjennom redusert grensehandel, samt nordmenns fysiske handel i utlandet. Dette vil ha en positiv effekt for eksempelvis norsk dagligvarehandel, men også annen norsk varehandel.

Samtidig vil økt netthandel øke konkurransen fra utlandet. Klær, sportsutstyr og elektronikk er blant de delene av varehandelen som særlig vil kunne bli påvirket av økt eksponering mot utenlandsk konkurranse gjennom netthandel.

- **Endrede reguleringer og politiske rammebetingelser:** Lav rente vil føre til økt kjøpekraft i befolkningen. Særlig vil en lav rente virke stimulerende på handel med kapitalforbruksvarer som gjerne er lånefinansiert. Offentlige krisepakker i kjølvannet av smittevernstiltakene og svak likviditet i bedriftene vil kunne forhindre konkurser i deler av varehandelen.
- **Makroøkonomiske sjokk:** Covid-19-situasjonen kan sees som et massivt makroøkonomisk sjokk som påvirker de øvrige driverne.

2.4.4 d) Varehandel som vil bli mest påvirket av økt netthandel og digitalisering på mellomlang sikt – effekter på sysselsettingen

Det hersker liten tvil om at teknologiske løsninger har gjort at varehandelsaktørene kan håndtere større omsetning med samme eller færre antall ansatte. Samtidig er det tegn på at varekonsumet per innbygger har flatet ut de siste årene. Konsekvensene av dette er høyere produktivitet i varehandelen, men også færre sysselsatte. Denne tendensen har vært tydelig i sysselsettingstallene for næringen siden etter finanskrisen.

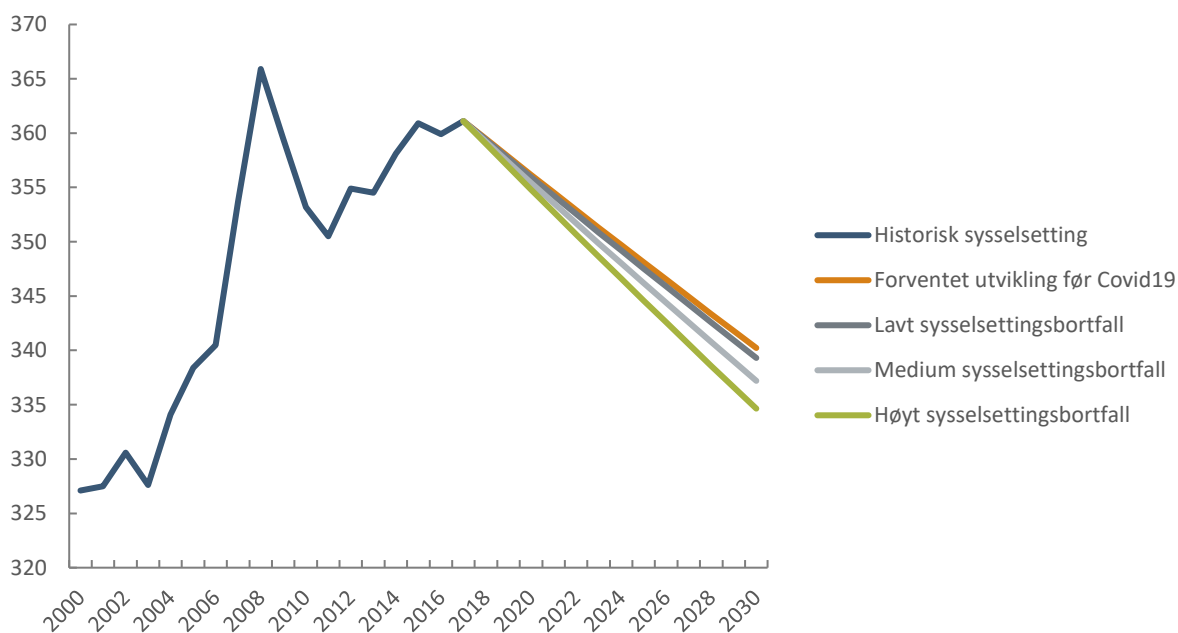
Denne effekten er analysert i flere tidligere rapporter. Blant annet har Samfunnsøkonomisk Analyse sett på effektene av at effektiviserende teknologi, som automatisering og netthandel, samt urbanisering, frigjør arbeidskraft i varehandelen²⁰. De har gjort en framskriving av sysselsettingsutviklingen frem mot 2040. Framskrivningen tilsier at sysselsettingen i både detaljist- og grossistleddet vil reduseres gradvis med nesten ti prosent frem mot 2040 sammenlignet med dagens nivå.

Også i flere andre tidligere analyser har det framtidige arbeidskraftbehovet i varehandelen blitt analysert. At det vil bli redusert sysselsetting i varehandelen i årene fremover er det en bred enighet om, men hvor stort bortfallet vil bli er langt mer usikkert.

Med økt bruk av netthandel og fremskyndet omstilling kan Covid-19-situasjonen fremprovosere et skift der sysselsettingsbortfallet inntreffer på et tidligere tidspunkt enn hva som tidligere var antatt. Vi finner ikke grunn til å tro at covid-19-situasjonen i denne sammenheng vil påvirke ulike deler av varehandelen ulikt, men heller forsterke de samme trendene som er gjeldende i dag.

²⁰ <https://static1.squarespace.com/static/576280dd6b8f5b9b197512ef/t/5d641c1a5b4e690001107c73/1566841887888/R14-2019+Teknologi%2C+sysselsetting+og+kompetanse+i+varehandelen.pdf>

Figur 2.13: Scenarier for mulige utviklingsbaner for sysselsetting i varehandelen frem mot 2030. Kilde: Menon



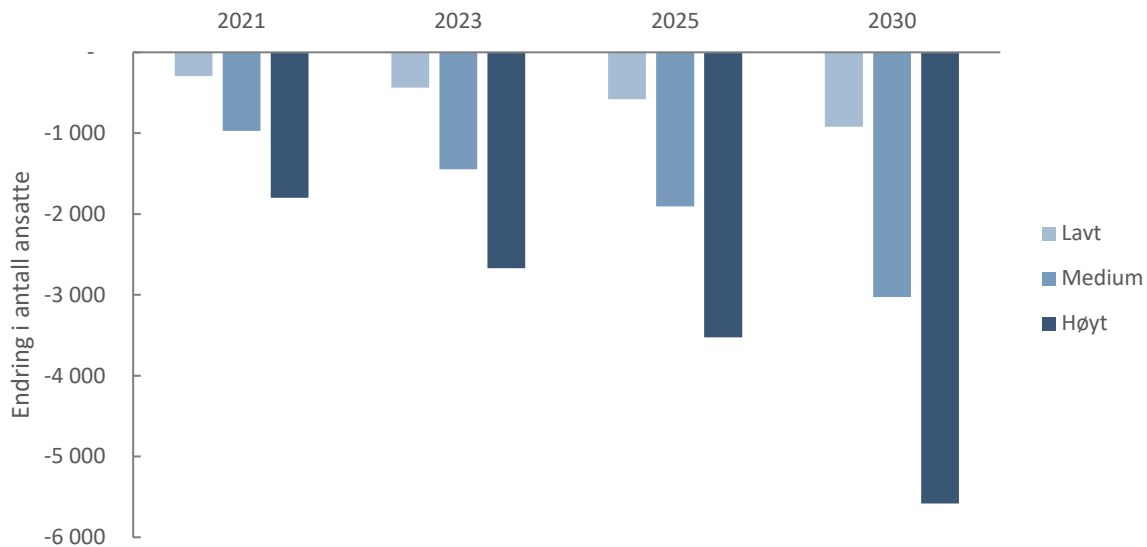
Med utgangspunkt i framskrivningen fra Samfunnsøkonomisk Analyse har vi konstruert tre scenarier for sysselsettingskonsekvensene av digitalisering og netthandel som følge av covid-19:

Lavt: Scenarioet innebærer at utviklingen fremskyndes med 1 år. Altså at sysselsettingen er 10 prosent lavere enn 2017-nivået i 2039 i stedet for 2040.

Medium: Sammenlignet med lavt scenario antas det her at utviklingen fremskyndes med 3 år i stedet for 1 år. Altså at en 10 prosent reduksjon nås i 2037.

Høyt: Her legges det til grunn at utviklingen fremskyndes med 5 år. Altså at en 10 prosent reduksjon nås allerede i 2035.

Figur 2.14: Endring i sysselsetting i varehandelen som følge av netthandel og digitalisering utløst av Covid-19-situasjonen.
Kilde: Menon



Effekten av de ulike scenarioene gir i 2023 et utslag på en redusert sysselsetting på om lag 450 ansatte i lavt scenario mot 1 500 og 2 700 i henholdsvis medium og høyt scenario.

2.4.5 e) Effektene av punktene ovenfor på den samlede utviklingen i varehandelen fremover

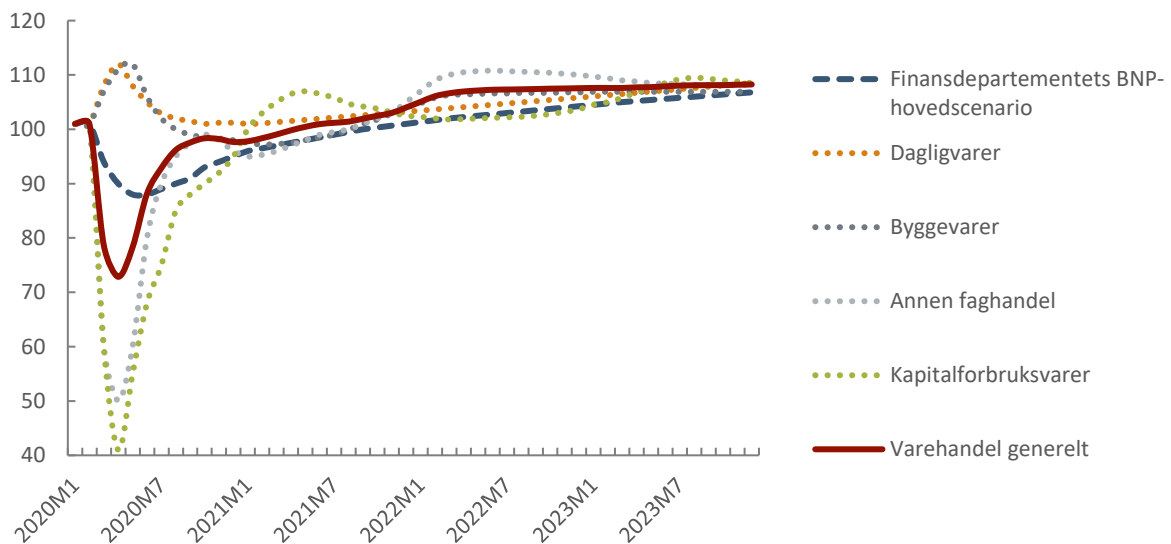
Covid-19-situasjonen har generelt påvirket varehandelen svært negativt. Samtidig er det store forskjeller mellom ulike deler av næringen. Det reduserte aktivitetsnivået i økonomien som følge av smittevernstiltakene har gitt et dramatisk bortfall av inntekter innenfor store deler av næringen, mens andre deler har opplevd et løft. Også etter en normalisering av hverdagen vil covid-19-situasjonen ha langvarige negative konsekvenser for handelsnæringen, men med langt mindre forskjeller mellom de ulike delene av næringen.

- **Dagligvarehandelen** har hatt en sterk omsetningsvekst under tiltaksperioden. Etter en normalisering av hverdagen ventes en normalisering av aktiviteten i dagligvarehandelen. I løpet av kort tid vil dagligvarehandelen i stor grad ha trolig ha samme aktivitet som bransjen ville ha hatt i fravær av covid-19. Samtidig kan covid-19-situasjonen ha økt omstillingstakten i dagligvarebransjen, med f.eks. en økning av selvbetjente kasser og økt netthandel. Selv om omstillingen er krevende, ventes ikke en økt omstillingstakt å ha store konsekvenser for aktørene i næringen eller påvirke næringens verdiskaping i særlig grad. Det er flere ganger påpekt at omstillingen som næringen gjennomgår vil gi lavere sysselsetting i dagligvarebransjen og en økt omstillingstakt vil kunne føre til et negativt skift i sysselsettingsutviklingen.
- **Byggevarehandelen** har hatt en lignende utvikling som dagligvarebransjen så langt. Men til forskjell fra dagligvarebransjen vil byggevarehandelen være mer utsatt for et tilbakeslag ved en normalisering av hverdagen. Det forventes at byggevarebransjen vil nærme seg den samme utviklingen som i annen faghandel.
- **Annen faghandel** omfatter et bredt og mangeartet utvalg av varehandelsaktører. Gruppen inkluderer blant annet handel med klær og sko, sportsutstyr, elektro, møbler og øvrig butikkhandel. Felles for de fleste aktørene er at de har hatt et betydelig bortfall av inntekter under krisen, men at det samtidig er

forventning om en sterk rekyleffekt i perioden etter en oppmykning av tiltakene. De store svingningene vil relativt raskt flate ut, men bransjen vil kunne vente redusert etterspørsel i flere år som følge av økte importpriser og redusert inntektsnivå. Samtidig kan covid-19-situasjonen ha økt tempoet i den omfattende omstillingen som bransjen gjennomgår. Økt omstillingstakt vil kunne innebære blant annet flere konkurser, sterkere kjedeintegrering og økt netthandel. Konsekvensene av omstillingen rammer spesielt bransjens sysselsetting, men økt handelslekkasje og utenlandsk konkurranse gjennom netthandel vil også kunne legge et press på verdiskapingen i bransjen.

- **Kapitalforbruksvarer** omfatter hovedsakelig handel med motoriserte kjøretøy. Bransjen har opplevd et sterkt fall under krisen, men det forventes samtidig en sterk rekyleffekt ved en mer normalisert hverdag. Samtidig vil den økte økonomiske usikkerheten, økte importpriser som følge av en svakere kronkurs og reduserte lønnsinntekter føre til at de negative effektene blir mer langvarige for denne bransjen enn for den øvrige varehandelen.

Figur 2.15: Skissert prognose for utviklingen i varehandelen sammenlignet med den ventede utviklingen i Fastlands-BNP.
Kilde: Menon, Finansdepartementet



3 Reiselivsnæringen

3.1 Innledning

Reiseliv er kanskje den næringen som er blitt hardest rammet av tiltakene mot covid-19 på kort sikt. Internasjonal flytransport har praktisk talt stoppet helt opp, og innenlandsk flytransport er også svært begrenset. Hoteller, restauranter, skianlegg og andre aktivitetstilbud har i stor utstrekning stengt ned. For sesongbedrifter, spesielt de som har påsken som viktig inntektskilde, er også muligheten til å hente inn inntektstapet senere i 2020 begrenset. Reiselivsnæringens lønnsomhet og soliditet var også svak før koronakrisen. For eksempel hadde 35 prosent av reiselivsbedriftene negativ egenkapital ved inngangen til 2019, og Menon har i rapporten «Effekten av korona på norsk eksportrettet næringsliv»²¹ vist at medianbedriften i reiselivsnæringen kun hadde kontantbeholdning til å dekke lønnskostnader i 3,5 måneder, vesentlig kortere tid enn i resten av næringslivet. Samtidig er det grunn til å tro at aktivitetsnivået vil kunne øke raskere i reiseliv enn i en del andre næringer, spesielt for bedrifter som har lokalbefolkningen som sitt viktigste kundesegment.

Den globale reiselivsveksten har vært høy i mange år, men i hele perioden fra århundreskiftet til 2014 gikk veksten i turiststrømmene *ut* av Norge – ikke minst drevet av veksten i lavpris flyruter til et økende antall destinasjoner – og i mindre grad *inn* til Norge. Etter 2014 har utviklingen og utfordringene for reiselivsnæringen blitt dramatisk endret:

1. Kombinasjonen av valutakursfall, oljeprisfall, økt arbeidsledighet (spesielt på Vestlandet) og lav lønnsvekst førte til at Norges kostnadsmessige konkurranseevne ble vesentlig styrket. Det førte videre til at tilstrømmingen av utenlandske turister økte kraftig, samtidig som yrkestrafikk og møte/konferansemarkedet ble svekket.
2. Veksten i utenlandsmarkedene har i stor grad vært konsentrert geografisk og sesongmessig, noe som har ført til en voksende bekymring for overturisme, med andre ord bekymring for reiselivets lokale bærekraft. Utfordringen forsterkes av høy vekst i cruiseturisme, hvor store kundegrupper kommer samlet til små steder i sommermånedene.
3. Bevisstheten om klimautfordringene har vokst kraftig de siste årene. Det har ført til at begeistringen for Norges vekst i fjernmarkeder som Kina og USA er blitt avløst av en bekymring for reiselivets karbonavtrykk.

Disse tre drivkreftene – økonomiske konjunkturer og valutakurser, lokale bærekraftutfordringer og det grønne skiftet, vil fortsette å påvirke utviklingen i reiselivsnæringen også i årene som kommer. Virus-pandemien vi nå står i har en dramatisk effekt på kort sikt på reiseaktivitet. Spørsmålet er om det også vil påvirke reisemønsteret på lengre sikt, dels i form av at myndigheter vil legge begrensninger på innreise for å forebygge smitte over landegrensene, og dels ved at markedsetterspørselen reduseres fordi folk er redde for å bli smittet på reise. Det siste vil innebære at land med godt smittevern vil få et konkurransefortrinn i den globale reiselivskonkurransen.

Oppdragsgiver stiller fem konkrete spørsmål om hvordan reiselivsnæringen vil påvirkes av covid-19-situasjonen og utviklingen i internasjonal økonomi på mellomlang sikt:

²¹ Menon-publikasjon nr. 33/2020

- 1) Hvor lang tid det vil ta før reiselivsnæringen som helhet kan nærme seg et tilnærmet normalt aktivitetsnivå, blant annet basert på tidligere erfaringer med smittsomme sykdommer og andre hendelser som har vesentlig redusert reiseaktiviteten i en periode
- 2) Hvilke deler av reiselivet vil kunne forventes å komme tilbake til tilnærmet ordinært aktivitetsnivå?
- 3) Hvilke endringer på mellomlang sikt kan forventes i reiselivsnæringen basert på nye reisemønstre og/eller andre endringer som skyldes, eller er fremskyndet av covid-19?
- 4) Hvilke underliggende drivere påvirker utviklingen for ulike deler av reiselivsnæringen og kan forventes å virke raskere/sterkere som følge av covid-19?
- 5) Hvilken effekt punktene ovenfor i sum kan forventes å ha for den samlede utviklingen i reiselivsnæringen fremover

Før disse spørsmålene besvares gir vi en kort beskrivelse av norsk reiselivsnæring og dens utvikling frem til utbruddet av Covid-19 i Norge og den påfølgende nedstengningen av samfunnet.

3.2 Norsk reiselivsnæring – fem komplementære bransjer

Reiselivsnæringen deles vanligvis inn i fem bransjer:

Overnatting består av hoteller, campingplasser, ferieleiligheter, turisthytter og privat utleie (Airbnb) og annen overnatting. De store hotellkjedene Choice, Scandic, Thon og Rezidor dominerer overnattingsbransjen i Norge, spesielt i og rundt de store byene. I tillegg kommer overnatting som ikke er kommersiell, slik som overnatting i private hytter og hos venner og familie. Den ikke-kommersielle overnattingen er ikke med i vår analyse, men det er viktig å påpeke at de reisende som overnatter ikke-kommersielt bidrar til andre reiselivsbransjers inntekter gjennom sitt forbruk av opplevelser, servering og transport. Selv om de fire store hotellkjedene står for mer enn 60 prosent av gjestedøgnene på hoteller, består overnattingsbransjen av mange små enheter; om lag 1500 aktive bedrifter²² med 20 millioner kroner i gjennomsnittsomsetning.

Servering omfatter restauranter, kafeer, gatekjøkken, catering og drift av barer og puber. Hotellrestauranter er definert som overnatting da disse ikke er skilt ut med egne regnskap fra hotellets drift. Serveringsnæringen er svært fragmentert og består av om lag 5600 bedrifter med en årlig gjennomsnittsomsetning på 8,2 millioner kroner.

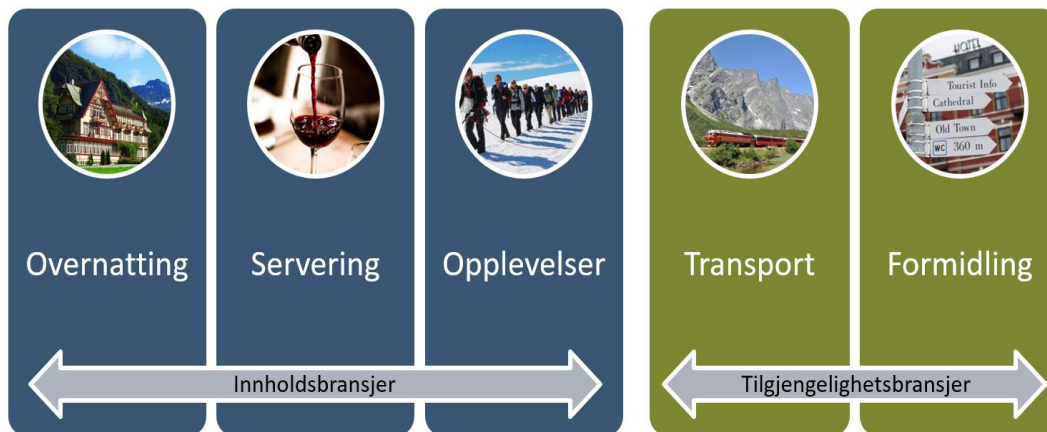
Aktiviteter og kultur (opplevelser) inneholder et bredt spekter av virksomheter, som fornøyles- og temparker, alle typer museer og historiske bygninger og severdigheter, botaniske og zoologiske hager, samt festivaler og kulturscener. Bransjen består av nesten 2500 små og store bedrifter med 11,3 millioner kroner i gjennomsnittsomsetning.

Transport omfatter bedrifter som frakter passasjerer med fly, ferger, jernbane og buss. Transportbedriftene skiller seg fra opplevelser, overnatting og servering ved at bedriftene ofte ikke er lokalisert der kundene er. Bedriftene er få og store. De største transportselskapene er SAS, Norwegian, Widerøe, VY, Color Line, Hurtigruten og Fjord1. Typiske turistprodukter som skiheiser, taubaner, Flåmsbana og sightseeing-båter er også plassert under transport. Transportbedriftene er relativt få og store; 443 bedrifter med 85 millioner kroner i gjennomsnittsomsetning.

²² Med aktive bedrifter mener vi bedrifter med lønnskostnader > 0 i 2018. Det gjelder for alle fem reiselivsbransjene.

Formidling består av aktører som reisebyråer, turistkontorer, reisearrangørvirksomhet, guider og reiseledere. Reisebyråer og turoperatører er helt frikoblet fra destinasjonene og reisemålene. Hovedkontorene er gjerne sentralisert, mens utsalgsstedene befinner seg der kundene bor. Hovedtyngden av formidlingstjenestene er rettet mot nordmenns ferier i utlandet. 558 formidlingsbedrifter er med i analysen, med en gjennomsnittsomsetning på 40 millioner kroner. Til tross for relativt høy omsetning, er de fleste formidlingsbedriftene små, med et gjennomsnitt på 8 ansatte per bedrift.

REISELIVSNÆRINGEN. FEM KOMPLEMENTÆRE BRANSJER. KILDE: MENON ECONOMICS



De fem reiselivsbransjene er komplementære i markedet. Med det mener vi at bedrifter fra ulike bransjer tilbyr sine produkter til mennesker på reise og at reiselivsproduktet er gjestenes opplevelse av det samlede tjenestetilbudet. At reiselivsproduktene er komplementære, innebærer at de er gjensidig avhengige av hverandre, noe som skaper behov for koordinering av produkttilbud, kvalitet, kapasitet og åpningstider. Fordi ikke-kommersielle natur- og kulturgoder er kjernen i reiselivsproduktet og kundenes «reason to go», avhenger reiselivsnæringens konkurranseevne også av forhold som er utenfor næringens kontroll.²³

3.3 Næringens fire kundesegmenter

For å svare på hvor lang tid det vil ta før reiselivsnæringen som helhet og de ulike delene av næringen kan nærme seg et tilnærmet normalt aktivitetsnivå, samt hvilke varige endringer som kan forventes som følge av koronakrisen, er det hensiktsmessig å dele reiselivsnæringen inn i kundesegmenter hvor utviklingen kan forventes å være vesentlig forskjellig. Vi deler kundene inn i fire hovedgrupper:

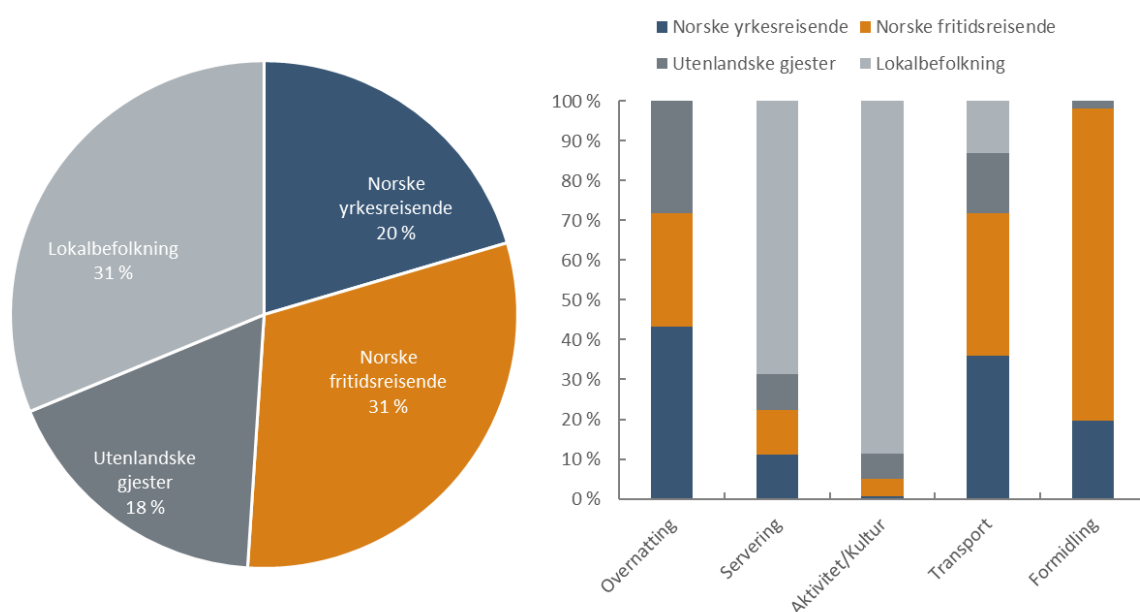
- Lokalbefolkningen – det vil si kunder som benytter seg av tilbudet som eksisterer der de bor. Dette gjelder særlig serveringstjenester og aktiviteter/kultur.
- Norske yrkesreisende – det vil si kunder fra både privat og offentlig sektor som reiser i jobbsammenheng. Møte-/konferansemarkedet er inkludert her.
- Norske feriereisende – det vil si bosatte i Norge som reiser i eget land. Her inkluderes både dagsreiser, kortferier og lengre reiser.
- Utenlandske gjester – det vil si kunder som reiser til Norge, uavhengig av om formålet er jobb eller fritid. Ofte blir utenlandske yrkesreisende gruppert sammen med norske yrkesreisende, men for dette oppdraget er det trolig mer hensiktsmessig å behandle alle utenlandske gjester sammen.

²³ Se Menon-publikasjon nr. 51/2019: Fellesgodefinansiering i reiselivsnæringen.

Reiselivsnæringen hadde en samlet inntekt på 227 milliarder kroner i 2019. Figuren nedenfor til venstre illustrerer de fire kundesegmentenes andel av det samlede reiselivsforbruket i Norge. Nordmenn står for 82 prosent av forbruket, fordelt med henholdsvis 31, 31 og 20 prosent på lokalbefolkningen, norske fritidsreisende og norske yrkesreisende. Det er også store forskjeller i reiselivsbransjenes kundetyper. Lokalbefolkningen er den viktigste kundegruppen for serveringsbransjen og aktiviteter/kultur, men har ingen betydning for overnattingsbedriftenes losjiinntekter. Norske yrkesreisende er den viktigste kundetyper for overnattingsbedriftene, og disse er sammen med norske feriereisende de to viktigste kundegruppene for transportbransjen.

Selv om utlendingenes andel av reiselivsnæringens samlede inntekter kun utgjør 18 prosent, la de igjen ca 36 milliarder kroner i norske reiselivsbedrifter i 2018. Det er også viktig å understreke at utlendingers varekjøp og andre tjenestekjøp ikke er inkludert i tallene. Ifølge SSBs satellittregnskap utgjorde de 24 milliarder kroner i 2018. Figuren til høyre viser utlendingenes betydning for norsk reiselivsnæring, målt som deres forbruk innenfor de fem bransjene, samt hvor stor andel deres forbruk utgjør av bransjenes samlede inntekter. Utlendingene brukte mer enn 16 milliarder kroner på transport, 11,6 milliarder på overnattingsbransjen²⁴, og 4,4 milliarder på serveringstjenester. For norske overnattingsbedrifter står utlendinger for nesten 30 prosent av inntektene, mens andelen kun er 6 prosent innenfor aktiviteter og kultur.

Figur 3.1: a) Fordelingen av reiselivsnæringens inntekter på fire kundesegmenter. b) Utenlandske gjesters forbruk innenfor de fem reiselivsbransjene, og utenlandske gjesters andel av totalt forbruk i bransjene. Kilde: Menon



Tabellene nedenfor viser de fire kundesegmentenes forbruk innenfor de fem reiselivsbransjene i 2018.

²⁴ I SSBs satellittregnskap er utlendingens forbruk på overnatting lavere og forbruket på servering høyere. Forskjellen henger samme med hvordan man håndterer serveringstjenester som kjøpes på hoteller og andre overnattingsbedrifter. Vi har valgt å inkludere disse serveringstjenestene under overnatting, fordi vi er opptatt av hvordan variasjoner i kundesegmentenes forbruk påvirker inntektsutviklingen i de fem reiselivsbransjene. Vi har altså et bransjeperspektiv, mens SSB har et tjeneste-/produktperspektiv.

Tabell 3.1: Kundesegmentenes forbruk innenfor hver av de fem reiselivsbransjene i 2018. Tall i mrd. NOK. Kilde: Menon

Kundesegmenter	Overnatting	Servering	Aktiviteter og kultur	Transport	Formidling	Sum
Yrke	11,2	4,5	0,3	20,9	4,5	41,4
Norske turister	7,3	4,4	3,0	29,3	17,9	62,0
Utenlandske gjester	11,6	5,8	1,6	16,4	0,4	35,9
Lokalbefolkning	0,0	31,9	21,3	10,0	0,0	63,2
Sum	30,1	46,6	26,2	76,6	22,8	202,4

Det er grunn til å tro at de fire segmentene vil vende tilbake til tilnærmet ordinært aktivitetsnivå på ulikt tidspunkt og i ulik grad. Vår hypotese er at lokalbefolkningen relativt raskt vil vende tilbake til normal situasjon, men vi vet at forbruket over tid har vokst noe mer enn veksten i befolkningens disponible inntekt, så arbeidsledighet og inntektsbortfall vil redusere etterspørselsveksten også etter restriksjonene er opphevet. Yrkestrafikken fordeler seg relativt jevnt over året og aktiviteten har til nå vært styrt av økonomiske konjunkturer, men det er grunn til å forvente en varig endring i reiseaktiviteten som følge av nye digitale vaner. Norske feriereisende vil trolig vende raskt tilbake, og fordi nordmenns turistforbruk i utlandet normalt er vesentlig større enn forbruket i Norge, skal det bare små endringer i reisevaner til for at nordmenns ferieforbruk i Norge vil bli høyere enn før koronakrisen. Det er størst usikkerhet knyttet til utenlandske feriereisende høsten 2020 og i 2021, både fordi det avhenger av både Norges og andre lands reguleringer/retningslinjer av inn- og utreiser, og fordi det avhenger av eventuelle endringer i markedets preferanser. Utenlandsmarkedets utvikling på litt lengre sikt kompliseres ytterligere av at klimautslipp fra utenlandske flyreiser i økende grad oppfattes som et problem.

3.4 Næringens situasjon før Covid-19

Reiselivsnæringen i Norge, slik den er beskrevet og avgrenset ovenfor²⁵, hadde i 2019 en samlet omsetning på 227 milliarder kroner, verdiskaping på 77 milliarder kroner og 154 000 ansatte.²⁶ Sysselsettingen har økt med 42 prosent siden 2010. I samme periode har den samlede sysselsettingen i norsk næringsliv vokst med 10 prosent.

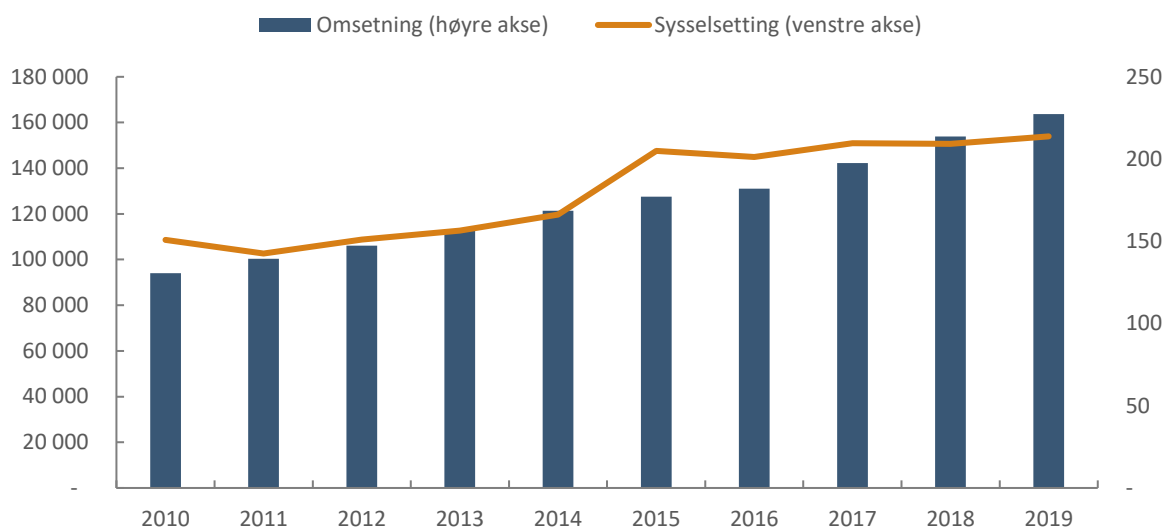
3.4.1 Høy vekst

Omsetningen har vokst med 70 prosent fra 2010 til 2019. Veksten var spesielt høy i 2017 og 2018, henholdsvis 8,5 og 8,2 prosent. Overnattningsstatistikk og andre datakilder tyder på at veksten fortsatte i 2019. Vi har lagt til grunn at næringens samlede omsetning vokste med 6,4 prosent i 2019, slik at den totale omsetningen endte på 227 milliarder kroner i 2019.

²⁵ Tallene er noe lavere enn i andre rapporter skrevet av Menon, fordi lokal persontransport ikke er inkludert. Se beskrivelsen av hva som inngår i de fem reiselivsbransjene ovenfor.

²⁶ Menons tall er vesentlig lavere enn SSB sine tall i Satellittregnskapet for turisme. SSB oppgir at samlet produksjon (det vil si omsetning) var 310 milliarder kroner, verdiskapingen 121 milliarder kroner og antall ansatte var 168 700 heltidsekvivalenter (det vil si årsverk). Det er to hovedårsaker til forskjellene: 1) SSB inkluderer et bredere sett av næringer/bransjer, blant annet lokaltransport (30 milliarder i omsetning) og utleie- og leasingvirksomhet (46 milliarder i omsetning); 2) SSB inkluderer enkeltmannsforetak/selvstendig næringsdrivende, mens Menon kun har aksjeselskaper og andre registerpliktige aktører.

Figur 3.2: Historisk utvikling i omsetning (i mrd. kroner) og sysselsetting i reiselivsnæringen fra 2010 til 2018, samt estimat for 2019. Kilde: Menon 2020

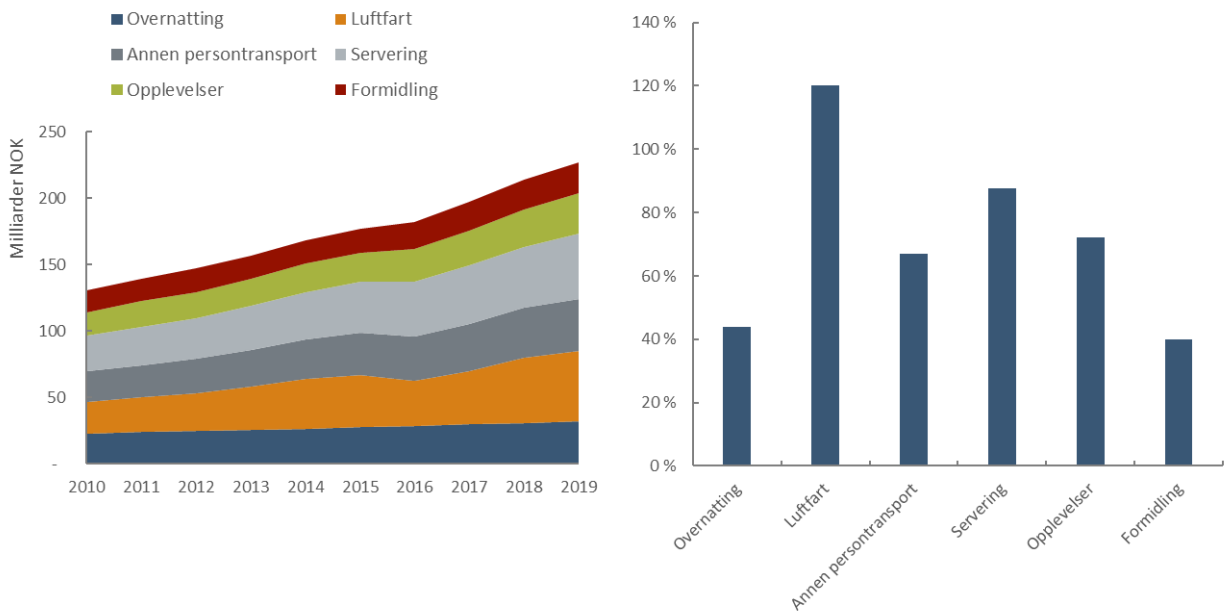


Den høye veksten i næringen de siste årene har i stor grad vært drevet av eksportmarkedene. Den globale reiselivsveksten har vært høy i mange år, men i hele perioden fra århundreskiftet til 2014 gikk veksten i turiststrømmene *ut* av Norge – ikke minst drevet av veksten i lavpris flyruter til et økende antall destinasjoner – og i mindre grad *inn* til Norge. Etter 2014 har utviklingen og utfordringene for reiselivsnæringen blitt dramatisk endret. Kombinasjonen av valutakursfall, oljeprisfall, økt arbeidsledighet og lav lønnsvekst førte til at Norges kostnadmessige konkurransevne ble vesentlig styrket fra 2014. Det førte videre til at tilstrømmingen av utenlandske turister økte kraftig, samtidig som yrkestrafikk og møte/konferansemarkedet ble svekket. I samme periode har det vært høy innovasjonstakt og betydelig kvalitetsheving på norske reiselivsprodukter.

Målt i omsetning er transport den største bransjen i reiselivsnæringen. Vi har valgt å splitte transport i luftfart og annen persontransport, dels fordi utviklingen i luftfart det siste tiåret skiller seg vesentlig fra annen persontransport, både i form av høyere vekst og svakere lønnsomhet, men enda viktigere fordi luftfart er blitt betydelig kraftigere rammet av Covid-19 enn andre transportformer. Det er også grunn til å tro at utviklingen i luftfart også på mellomlang sikt vil skille seg fra andre transportformer.

Omsetningsutviklingen fra 2010 til 2019 er illustrert i Figur 3.3. Veksten har vært aller høyest for luftfart, med 120 prosent omsetningsøkning fra 2010 til 2019. Veksten var spesielt høy den første delen av perioden, mens servering og opplevelser (aktiviteter og kultur) har vokst raskest de siste årene.

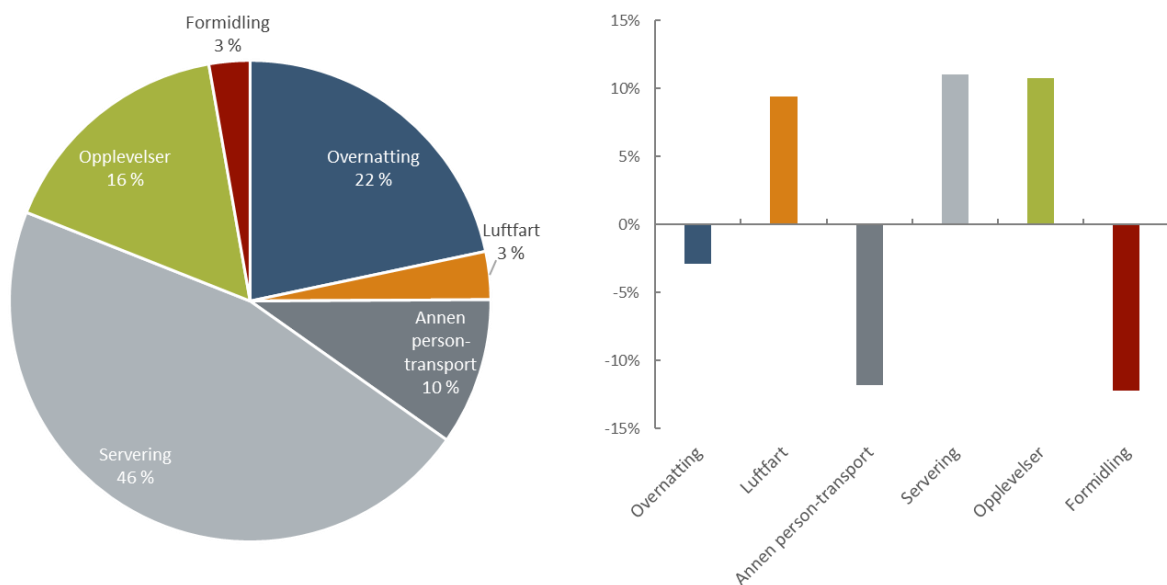
Figur 3.3: a) Omsetning i reiselivsnæringen 2010-2018, samt estimat for 2019. b) Omsetningsvekst 2010-2019 for reiselivsbransjene. Kilde: Menon



Figurene nedenfor viser hvordan de 151 000 ansatte i reiselivsnæringen fordeler seg på reiselivsbransjene og hvordan sysselsettingen har utviklet seg i bransjene de siste 5 årene. Nesten halvparten av de ansatte jobber med serveringstjenester, men det er viktig å understreke at denne bransjen har en svært høy andel deltidsansatte, så antall årsverk per ansatt er om lag 50 prosent. Overnatting og opplevelser har også mange ansatte, mens annen persontransport og formidling kun står for 13 prosent av sysselsettingen.

Sysselsettingen har økt med ca. 10 prosent i servering, opplevelser og luftfart fra 2015 til 2019. I overnatting, annen persontransport og i formidling har sysselsettingen falt.

Figur 3.4: Sysselsetting i reiselivsnæringen 2010-2019. a) Fordelingen av antall ansatte i 2019 på reiselivsbransjer. b) Vekst i sysselsetting fra 2015 til 2019 i reiselivsbransjene. Kilde: Menon Economics



3.5 Kortsiktige effekter av Covid-19

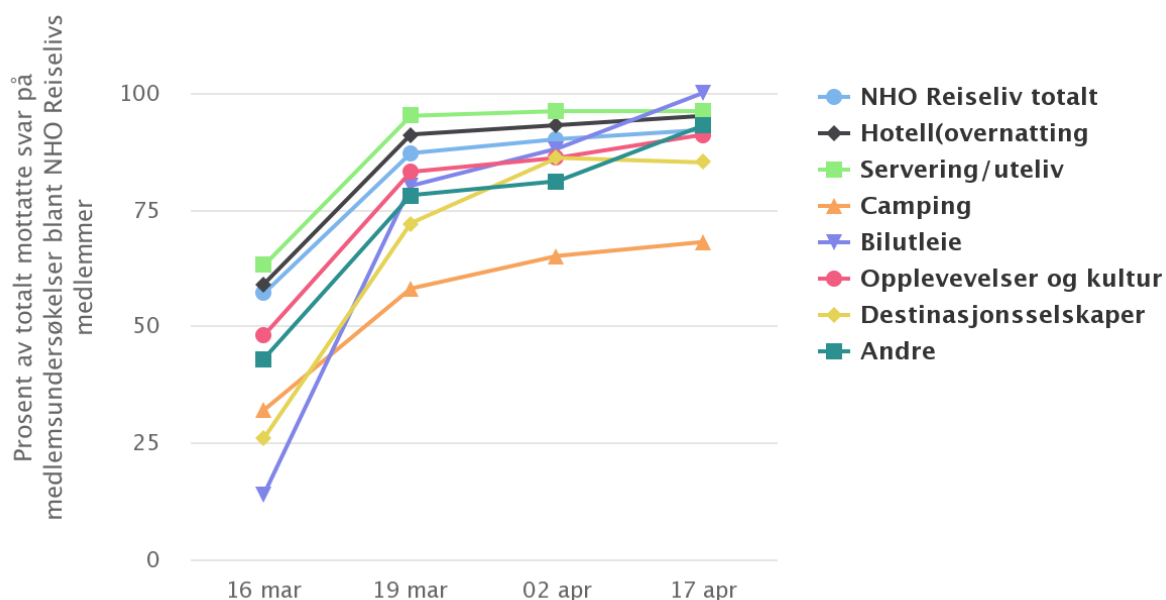
Reiselivsnæringen var den næringen som ble aller først rammet av koronautbruddet. Allerede 5. mars – en uke før nedstengningen av landet – rapporterte 41 prosent av respondentene i NHO Reiselivs medlemsundersøkelse at de hadde mottatt kanselleringer eller avbestillinger som følge av koronaviruset. De to påfølgende ukene ble i praksis det meste av reiselivsnæringen stengt ned. Blant annet ble det innført forbud mot og stenging av alle virksomheter i serveringsbransjen, med unntak av serveringssteder som kan legge til rette for at besøkende kan holde minst 1 meters avstand. Det ble også innført forbud mot de fleste typer reiser og samlinger på flere enn 20 personer, samt anbefalinger om at folk bør holde seg hjemme. Hytteforbudet førte til at skidestinasjonene mistet alle gjester som ikke bor i destinasjonens kommune.

Passasjertrafikken med fly har, ifølge tall fra Avinor, gått ned med 89 prosent mellom 13.-19. april mot samme periode i fjor. De fleste fly har blitt satt på bakken.

Nedstengningen førte til at inntektsgrunnlaget forsvant. Dette er blant annet dokumentert i NHO Reiselivs medlemsundersøkelse fra 28./29. april. På spørsmål om hvordan omsetningen har vært de siste 4 ukene sammenlignet med samme periode i fjor, svarer 87 prosent av bedriftene at de har redusert omsetningen med mer enn 50 prosent. 74 prosent har fått 76-100 prosent lavere omsetning som følge av koronakrisen.

Ifølge NHO Reiselivs medlemsundersøkelser hadde 9 av 10 reiselivsbedrifter permittert ansatte 17. april, hvorav 78 prosent har permittert mellom 76 og 100 prosent av sine ansatte. Blant de bedriftene med mer enn 50 ansatte svarer så mange som 79 prosent at de planlegger oppsigelser – opp fra 68 prosent ved foregående undersøkelse. Nordic Choice alene har permittert eller sagt opp 8000 ansatte i Norden.

Figur 3.5: Utviklingen i antall permitteringer blant NHO Reiselivs medlemmer fra 16. mars til 17. april. Andelen som svarte bekreftende på at bedriften har gjennomført permitteringer som følge av koronaviruset. Kilde: NHO Reiseliv



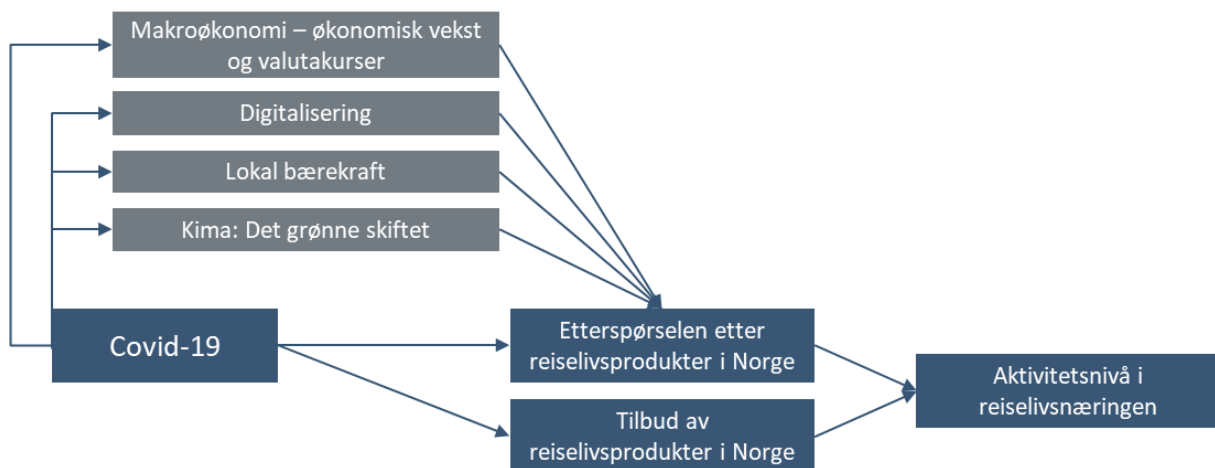
I midten av mars rapporterte 63 prosent av respondentene at det er reell risiko for at bedriften går konkurs som følge av koronasituasjonen. Frem til 28./29. april har denne andelen falt til 48 prosent. Det er fortsatt en svært høy andel, både i absolutt forstand, og mot næringslivet ellers. Til sammenligning oppgir 19 prosent av medlemmene i NHO at de opplever en reell konkurstrussel.

Fra mars til mai har reiselivsbedriftene gradvis begynt å åpne opp igjen. 28. april svarer 43 prosent av reiselivsbedriftene at de holder stengt. Det er en nedgang fra 61 prosent som svarte at de var stengt i forrige undersøkelse. 46 prosent kommer til å holde åpent med redusert bemanning de neste ukene. 9 prosent svarer at de planlegger å holde åpent som før. Kun 2 prosent svarer at de kommer til å stenge bedriften.

3.6 Effekter av Covid-19 på mellomlang sikt: Vil reiselivsnæringen vende tilbake til trendutviklingen før pandemien brøt ut?

Covid-19 påvirker reiselivsnæringen på flere måter. For det første er det en direkte effekt av pandemien og restriksjonene som er innført for å begrense smitte på tilbudet av reiselivsprodukter. For det andre er det en direkte effekt på etterspørselen etter reiselivsproduktene. For det tredje er det en indirekte effekt via tre sentrale drivere for utviklingen av næringen. Den viktigste er effekten på den makroøkonomiske utviklingen i Norge og andre land, men Covid-19 kan også påvirke digitalisering, samt lokal bærekraft og arbeidet med klimautfordringer. De forventede årsakssammenhengene er illustrert nedenfor.

Figur 3.6: Direkte og indirekte effekter av Covid-19 på aktivitetsnivået i reiselivsnæringen



Effektene på **tilbudet varierer mellom reiselivsbransjene**, mens effektene på **etterspørselen vil variere mellom kundesegmentene** som er beskrevet ovenfor, det vil si lokalbefolkning, norske yrkesreisende, norske feriereisende og utenlandske gjester.

Før vi går inn i vurderingene av forventede direkte og indirekte effekter på reiselivsnæringens aktivitet, drøfter vi kort om tidligere hendelser og kriser kan kaste lys over situasjonen vi står i nå.

3.6.1 Kan vi lære noe av tidligere hendelser og kriser?

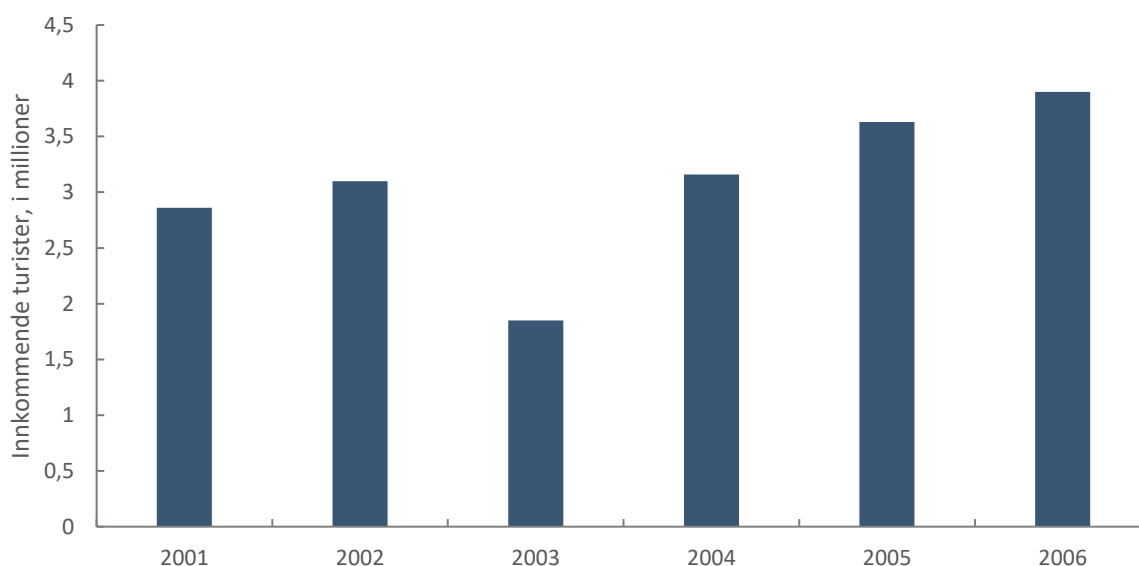
I nyere tid er askesky-problemet i 2010 det nærmeste og mest relevante eksempelet på en bred og kraftig tilbudssvikt, men hendelsen har bare begrenset relevans fordi den ikke påvirket etterspørselssiden og fordi askeskyproblemet hadde vesentlig kortere varighet. Sars-epidemien i 2003 er mer relevant fordi den påvirket både tilbuds- og etterspørselssiden, men epidemien var avgrenset geografisk og det globale reiselivet var mindre utviklet, så også her kan overførbareheten være begrenset.

Vulkanutbruddet på Island stengte midlertidig ned en betydelig del av den europeiske luftfarten. Problemet var imidlertid kort i varighet og askeskyen flyttet på seg slik at ikke alle deler av den europeiske luftfarten ble påvirket

samtidig. For Island, som naturligvis ble hardest rammet av problemene, hadde askeskyen ingen varig effekt på landets turisme, ettersom antallet turister økte tilbake til normalen kort tid etter hendelsen (Jónsdóttir, 2011). De største effektene, målt i kroner og øre, ble kjent hos flyselskapene. Den internasjonale organisasjonen for lufttransport (IATA) estimerte tapte inntekter på 1,7 milliarder dollar for flyselskapene som følge av askeskyen. I de verste dagene påvirket krisen 29% av den globale luftfarten og berørte 1,2 millioner passasjerer om dagen (International Air Transport Association, 2010).

Sars-epidemien rammet mange asiatiske land i 2003 som. Denne epidemien hadde stor effekt på reiselivet i de berørte landene. Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) estimerte at 5 millioner årsverk i den globale reiselivsbransjen forsvant i 2003, som et resultat av reduserte reiser på grunn av bekymring for SARS, kombinert med den generelle økonomiske nedgangen. Reiselivet i landene eller områdene som var hardest rammet av SARS ble naturlig nok også mest påvirket. Kina og Hong Kong, ble anslått å miste mer enn 30 prosent av sine årsverk i reiselivet i 2003 (International Labor Organization, 2003). De negative effektene var derimot ikke varige, og reiselivsnæringen kom relativt raskt tilbake til normalt aktivitetsnivå igjen etter epidemien var undertrykket.

Figur 3.7: Innkommende turister til Beijing, før, under og etter SARS-epidemien i 2003. Kilde: China Tourism Academy



3.6.2 Direkte effekter på reiselivstilbudet i Norge

3.6.2.1 Innholdsleverandørene: Overnatting, servering og aktiviteter/kultur

Tiltakene som ble gjennomført for å begrense smitte førte til hel eller delvis nedstengning av overnattingsbedrifter, serveringsbedrifter og de fleste typer aktiviteter og kultur. I skrivende stund er de fleste aktører i ferd med å åpne virksomheten igjen, men det vil være betydelige restriksjoner på tilbudet, trolig i hele 2020. Om det blir behov for restriksjoner i 2021 og 2022 avhenger av om smitten vil blomstre opp igjen og når en vaksine mot Covid-19 blir tilgjengelig. Restriksjonene er for eksempel knyttet til antall personer som kan samles på møter, konferanser, arrangementer og konserter. Regjeringen har foreløpig opprettholdt begrensningen på 50 personer på seminarer og konferanser. Større arrangementer krever lang planleggingstid, så denne restriksjonen gjør det vanskelig å planlegge arrangementer for høsten 2020. Det er også krav om økt avstand mellom bord på restauranter, ingen buffeter og økt rengjøring. Restriksjonene vil være kostbare for bedriftene, både fordi kapasiteten reduseres og fordi det vil være ressurskrevende å overholde restriksjonene. Det er grunn til å

forvente at prisene vil øke som følge av økte kostnader for bedriftene. Spørsmålet er om markedet er villig til å betale økte priser. Lykkes ikke bedriftene med å øke prisene, vil det øke faren for nedleggelse og konkurser.

Reiselivsbedriftene opplever også begrensninger på kompetansetilgang. Mange bedrifter, særlig sesongbaserte virksomheter, har en høy andel sesongansatte fra andre land. Innreisebegrensninger og karantene reduserer tilgangen på denne type arbeidskraft. På den annen side er antallet permitterte og oppsagte personer i næringen svært høyt, så deler av sesongarbeidet kan tenkes å overtas av arbeidsledige nordmenn. Det er usikkert hvor lenge restriksjonene på innreise vil vare, men per i dag er det grunn til å tro at de vil lempes på eller avvikes i innværende år, kanskje allerede fra sommeren.

Nesten halvparten av bedriftene i NHO Reiselivs medlemsundersøkelser mener at det er en reell risiko for at bedriften går konkurs. 35 prosent av serveringsbedriftene (kun bedrifter med lønnskostnader > 0 inkludert) hadde allerede negativ egenkapital før restriksjonene ble innført, så det er grunn til å tro at konkurserisikoen er reell. Tilsvarende andeler er 18 prosent i overnatting og i aktiviteter/kultur. Konkurs vil ha flere effekter. Den direkte effekten er at tilbudet reduseres, noe som kan føre til bedre samsvar mellom tilbud og etterspørsel, men det er også sannsynlig at en del virksomheter vil overtas og drives videre av nye eiere. Det kan føre til økt konsolidering i næringen, noe som isolert sett kan føre til stordriftsfordeler, for eksempel i innkjøp, administrasjon og personelhåndtering. På den annen side kan konkurser også føre til at verdifull kompetanse forsvinner fra næringen. NHO Reiseliv rapporterer at mange bedrifter frykter at de som er permitterte flykter til andre bransjer. Reiselivet har allerede mangel på kompetanse – særlig er det stor mangel på kokker.

Konkurser og nedleggelse kan også svekke helhetstilbudet på destinasjoner og dermed redusere kundenes helhetsopplevelse.

Det generelle bildet er at fleksibilitet i reiselivsbedriftenes kapasitet gjør at tilbudet kommer raskt opp igjen – men kapasiteten vil begrenses av smittevern-restriksjoner. Tilbudet begrenses av konkurser og av manglende tilgang på utenlandsk kompetanse, men virksomheter vil kjøpes av nye eiere og norske arbeidsledige kan erstatte utenlandsk arbeidskraft.

3.6.2.2 Tilgjengelighetsbransjene: Luftfart, annen persontransport og formidling

Luftfarten ble stengt nesten helt ned i mars. Ni kortbaneflyplasser ble stengt for kommersiell flygning, mens de store flyplassene holdt åpent. Tall fra Avinor viser at flytrafikken falt med 55 prosent i mars (fra samme måned i 2019) og med hele 91 prosent i april. Utenlandstrafikken falt med 99 prosent i april.

Blant flyene som var i aktivitet i april var det restriksjoner knyttet til avstand mellom passasjerene. Undersøkelser gjennomført, blant annet av IATA, viser at svært få mennesker er blitt smittet om bord på fly. Ifølge Aftenposten har IATA undersøkt flyreiser i fire internasjonale flyselskaper med til sammen 100.000 passasjerer om bord i perioden januar til mars. På de undersøkte flyrutene var det til sammen 1100 flypassasjerer om bord som fikk påvist koronasmitte da de landet. IATA gjennomførte en «detaljert kontaktsporing» for å finne ut hva som skjedde etterpå. Det viste seg at ingen av de ca. 100.000 medpassasjerene om bord ble smittet. Restriksjonene på flytrafikken i tiden fremover vil derfor neppe være knyttet til smittefare på flyene.

Både på EU-nivå og i Norge diskuteres en gradvis åpning av grensene mellom europeiske land. De baltiske landene har åpnet grensene for hverandres innbyggere fra 15. mai. Tyskland har også avtalt delvis gjenåpning av sine grenser med naboland som Østerrike, Frankrike og Danmark fra samme dato. Den gradvise gjenåpningen av grensene mellom europeiske land vil få implikasjoner for det internasjonale flytilbudet og for andre transportformer. Det er imidlertid viktig å understreke at det vil være betydelige restriksjoner på flytilbudet også

i tiden fremover. SAS har for eksempel innført ansiktsmaske for passasjerer fra seks år og oppover på alle flygninger med SAS fra 18. mai til 31. august. Også Norwegian har innført obligatorisk bruk av munnbind. Ifølge E24 blir det heller ingen matservering om bord på flyene for å begrense kontakten mellom passasjerer og mannskapet. Det er mer usikkert hva som vil skje med kapasiteten på flyene. På innenriksflygninger er det fremdeles krav om at midtsetene står tomme, mens dette er avvirket på internasjonale flyruter.

Norwegians fremtid er fremdeles usikker, til tross for at selskapet lyktes med sin rekapitalisering i begynnelsen av mai. Hvis Norwegian går konkurs, vil det påvirke flytilbudet for både utlendinger som ønsker å reise til Norge og nordmenn som reiser ut av Norge i lang tid fremover. Selv om flyselskapet overlever, kan svak økonomi og økte kostnader føre til at det vil ta lang tid før kapasiteten er tilbake på 2019-nivå igjen.

Annen persontransport, det vil si ferger, tog og buss har ikke blitt pålagt andre restriksjoner enn generelle smitteverntiltak, men stengning av Norges grenser og andre årsaker til bortfall av etterspørsel har ført til at aktivitetsnivået har falt kraftig. For eksempel la Norges største fergerederi, Color Line, skipene i opplag 14. mars og permitterte 2000 ansatte. Fergevirksomheten er kapitalintensiv og skipene er i stor grad spesialtilpasset rutene de seiler på, både i kapasitet og utrustning. Tilbudet kan derfor i mindre grad opp- og nedskaleres enn andre reiselivsbransjer. Det innebærer at det er større fare for at nedlagte ruter og konkurser vil redusere tilbudet i lang tid fremover.

Selv om det ikke er lagt noen direkte restriksjoner på reisearrangørers virksomhet er de blitt rammet av nedstengningen i like stor grad som innholdsleverandørene. Dette skyldes at både tilbud og etterspørsel og dermed hele inntektsgrunnlaget er blitt borte, og gjelder i like stor grad for innkommende som utgående reisearrangører, det vil si for aktører som formidler og pakker reiser for gjester som reiser i Norge og nordmenn som bestiller pakkereiser til utlandet. Det er stor fare for konkurser i formidlingsbransjen. Formidlingsvirksomhet er lite kapitalintensiv, men det er likevel betydelige etableringsbarrierer knyttet til etablering av kunde- og leverandørrelasjoner. Konkurser og nedskaleringer av virksomheter vil derfor kunne føre til redusert tilbud av arrangerte turer/pakkereiser i lang tid fremover.

3.6.3 Direkte og indirekte effekter på etterspørselen

3.6.3.1 Norske turister

Norske ferie- og fritidsreisende hadde et samlet forbruk i norske reiselivsbedrifter på 62 milliarder kroner i 2018. Forbruk var størst på transporttjenester, 29 milliarder kroner, fulgt av formidling (18 milliarder), overnatting (7 milliarder), servering (4 milliarder) og aktiviteter og kultur (3 milliarder).

Direkte effekter: Nær sagt hele forbruket forsvant i mars og april som følge av reiserestriksjoner utenfor folks hjemstedskommune. Ettersom de innenlandske restriksjonene gradvis blir lettet på, forventer vi at det norske feriemarkedet tar seg raskt opp. Opphenting forsterkes av at UD fraråder nordmenn å reise til utlandet og at både myndigheter og organisasjoner oppfordrer nordmenn til å feriere i eget land. I skrivende stund er følgende gjeldende²⁷:

Utenriksdepartementet opprettholder reiserådet av 14. mars som fraråder reiser som ikke er strengt nødvendige til alle land. Reiserådet gjelder til 20. august. Samtidig er Norge og andre europeiske land i ferd med å lette gradvis på tiltakene innenlands. Vi må først se hvordan det påvirker smittespredning i

²⁷ Regjeringen.no

Norge og andre land. Utenriksdepartementet vil innen 15. juni vurdere om unntak fra reiserådet kan gjøres for reiser til de nordiske landene. Det vil bli gjort en fornyet vurdering av enkelte nærliggende europeiske land til 20. juli.

Nordmenns ferieforbruk utenfor Norge er dobbelt så stort som i Norge, så det er betydelig potensial til å vri etterspørselen mot Norge. Opphentingene vil imidlertid begrenses av restriksjoner på tilbudssiden, både på flytransport, hoteller, aktivitetsarrangører og serveringssteder. Det er også usikkerhet rundt spredning av etterspørselen i tid. Mens mange sommerdestinasjoner normalt har jevn etterspørsel gjennom alle tre sommermånedene, kan det tenkes at etterspørselen i år vil være mer konsentrert rundt fellesferien i juli. I tillegg vil redusert kjøpekraft i den norske befolkningen som følge av arbeidsledighet og usikkerhet om fremtidige inntekter kunne dempe etterspørselen. Vi legger likevel til grunn en økning på 10-15 prosent fra 2019-nivå fra juli til desember 2020. Med forventning om at tilbudsrestriksjonene vil avvikles i løpet av høsten 2020, forventer vi at det norske feriemarkedet også vil ligge 10-15 prosent høyere enn 2019-nivå i 2021. Det vil i så fall være i tråd med den underliggende trendveksten og representerer derfor ikke en etterspørselsøkning drevet av Covid-19.

Indirekte effekter: Covid-19 reduserer nordmenns kjøpekraft, noe som isolert sett reduserer nordmenns etterspørsel etter reiselivstjenester, men denne effekten vil gradvis avta ettersom arbeidsledigheten faller. SSB forventer at privat konsum i Norge vil øke med 10 prosent fra 2020 til 2021 og dermed være omtrent tilbake på 2019-nivå i 2021.

De siste årene har oppmerksomheten om lokale bærekraftutfordringer blitt stadig større i Norge, ikke minst drevet frem av medieoppslag om overturisme, forsøpling og andre negative effekter av turisme på destinasjoner som Geiranger, Flåm og Lofoten. Innovasjon Norges kartlegging av nordmenns holdninger til turismen i Norge viser at et økende antall nordmenn synes det er for mange turister i Norge.²⁸ Bærekraft og besøksforvaltning er derfor satt høyt på agendaen i store deler av reiselivsnæringen. Det er vanskelig å vurdere hvordan Covid-19 påvirker denne trenden. På den ene side vil fravær av utenlandsturister generelt, og cruiseturisme spesielt, i 2020 føre til at de opplevde bærekraftutfordringene blir mindre. På den annen side har norske turister større påvirkningskraft på lokale, regionale og nasjonale beslutninger, så en høy andel norske turister kan styrke evnen til å løse bærekraftutfordringene. Det kan derfor tenkes at covid-19 vil forsterke reiselivsdestinasjonenes bærekraftsatsing.

Reiselivets klimautfordringer og bevisstheten om behovet for grønn omstilling hadde i liten grad påvirket nordmenns reisevaner før Covid-19, men det kan tenkes at den påtvungne vridningen mot ferie i eget land kan fremskynde denne omstillingen.

3.6.3.2 Utenlandske gjester – både turister og yrke

Utenlandske gjester brukte 36 milliarder kroner på reiselivsnæringens tjenester i 2018; om lag 16 milliarder på transport, 12 milliarder i overnattingsbransjen, 6 milliarder i serveringsbransjen og snaut 2 milliarder kroner på aktiviteter og kultur.

Direkte effekter: Norge ble stengt for innreiser i mars. I skrivende stund er det usikkert når utenlandske turister kan reise til Norge. 18. mai foreslo regjeringen en midlertidig lov om innreiserestriksjoner som skal gjelde ut 2020. Samtidig har regjeringen signalisert at det kan bli aktuelt å tillate inn- og utreiser mellom de nordiske landene. Informasjon om dette vil komme innen 15. juni. Det er med andre ord en mulighet for at turister fra de

²⁸ <https://business.visitnorway.com/no/markedsdata/innbyggerundersokelsen/dette-mener-nordmenn-om-turismen-i-norge/>

nordiske landene kan komme til Norge i sommer. Både regjeringen og helsemyndighetene har vært tydelig på at smitteomfanget i andre land vil være avgjørende for eventuelle lettelser i inn- og utreisebegrensningene. Som beskrevet under tilbudsside-effekter ovenfor er flere europeiske land i ferd med å åpne grensene til sine naboland, og det kan tenkes at de norske grensene også vil åpnes for inn- og utreise til ikke-nordiske land i løpet av sommermånedene. Vi har lagt til grunn at etterspørselen fra utenlandske gjester vil ligge 90 prosent lavere i sommermånedene 2020 enn i 2019. Videre har vi lagt til grunn at utlendingers etterspørsel gradvis vil øke gjennom høsten sammenlignet med tilsvarende måned i 2019. I 2021 anslår vi at utenlandske gjesters forbruk i Norge vil ligge på 80-90 prosent av 2019-nivå. Det vil i så fall innebære at nivået vil ligge minst 25 prosent lavere i 2021 enn trendveksten før Covid-19 skulle tilsi.

Indirekte effekter: Når innreiserestriksjonene i Norge og utreiserestriksjoner i andre land avvikles, er det usikkert hvordan reiselivsmarkedene vil reagere. Hvis smitteverntiltak som munnbind, ingen servering og avstandskrav på flyplassene blir opprettholdt, kan det redusere kunders lyst til å benytte fly som transportform, noe som kan vri etterspørselen mot hjemmemarkedet og mot nærmarkeder som kan nås med andre transportmidler. Det kan også tenkes at frykt for smitte, ikke bare av Covid-19, men også av andre virus og bakterier, vil svekke markedets etterspørsel etter utenlandsreiser. Hvis en slik frykt er stor nok til å ha vesentlig effekt på reiseatferd, er det grunn til å tro at land med lave smittetall og generelt godt omdømme med henblikk på smittevern og helsesystem vil få et konkurransefortrinn. Det vil trolig styrke Norges relative attraktivitet, så det er ikke opplagt at smittefrykt i reiselivsmarkedene ville svekket utenlandske turistets etterspørsel etter norske reiselivstjenester.

De utenlandske feriemarkedene for norsk reiseliv (i Europa, USA og Asia) vil svekkes som følge av høy arbeidsledighet og redusert kjøpekraft. Dette vil på kort sikt motvirkes av svak norsk valuta, men det er stor usikkerhet om valutakursutviklingen høsten 2020 og i 2021.

Selv om atferden i internasjonale reiselivsmarkeder i liten grad var påvirket av klimakrisen og behovet for grønn omstilling, var klima og bærekraft høyt på agendaen før Covid-19. Det kan tenkes at dreiningen mot turisme i hjemland og nærmarkeder i 2020 vil kunne sette fart på tiltak for å redusere reiselivsnæringens klimautslipp. I så fall vil det kunne vri den langsiktige etterspørselen etter norske reiselivstjenester fra fjern- til nærmarkeder. Hvilken nettoeffekt det vil ha på utenlandske gjesters forbruk i Norge, er vanskelig å vurdere.

3.6.3.3 Norske yrkesreisende

Norske yrkesreisende brukte 41,4 milliarder kroner på den norske reiselivsnæringens tjenester i 2018; om lag 21 milliarder på transport, 11 på overnatting, 5 på servering og 5 på formidlingstjenester. Norske bedrifter og offentlige aktørers forbruk på utenlandsreiser er ikke inkludert i disse tallene (med unntak av internasjonale transporttjenester kjøpt av norske selskaper).

Direkte effekter: Yrkestrafikken ble kraftig redusert etter nedstengningen i mars. Innenlands flyreiser var fortsatt mulig, men de aller fleste seminarer og konferanser ble kansellert, og fysiske møter ble erstattet av digitale møter. Yrkestrafikken har så smått begynt å ta seg opp igjen, men svært mange bedrifter har begrenset sine ansattes reiser til et minimum, og det er grunn til å tro at aktivitetsnivået vil holde seg svært lavt frem til sommerferien. Gitt at restriksjonene på tilbudssiden avvikles gjennom høsten 2020, er det grunn til å forvente at yrkesmarkedet vil ta seg opp igjen. Det er imidlertid betydelig usikkerhet om hvor høy etterspørselen vil bli, spesielt høsten 2020, men også i 2021 og 2022. Den viktigste årsaken til det er potensielle varige effekter av erfaringene med digital kommunikasjon.

Indirekte effekter: Aktiviteten i store deler av arbeidslivet har holdt seg relativt høy til tross for at svært mange har jobbet fra hjemmekontor og de aller fleste møter og seminar har foregått digitalt. De positive erfaringene

med digital kommunikasjon vil trolig føre til at mange bedrifter vil redusere den fysiske reiseaktiviteten og benytte digitale kommunikasjonsplattformer også når reiserestriksjonene er fjernet. Digital kommunikasjon fører til at reiseforbruket reduseres, men gevinstene i form av redusert tidsbruk kan i mange tilfeller være vel så store. I tillegg fører redusert reiseaktivitet til reduserte klimautslipp, noe store deler av næringsliv og offentlig forvaltning hadde høyt på agendaen før koronapandemien.

Seminar- og konferansemarkedet (MICE) vil trolig ta seg opp igjen langsommere enn resten av yrkesmarkedet på grunn av restriksjonene på store folkemengder og avstandskrav. På den annen side er det mindre grunn til å forvente et varig skifte i konferansemarkedet som følge av digital kommunikasjon, både fordi webinarer fungerer best med relativt få deltakere og fordi sosial kontakt og nettverksbygging er en vesentlig del av seminarer og konferanser.

Vår vurdering er at etterspørselen etter yrkesreiser vil vært svært lav frem til sommerferien og ligge 20-30 prosent lavere høsten 2020 enn i 2019. Vi forventer også et varig negativt skift i etterspørselen etter yrkesreiser som vil gjøre at yrkesmarkedet vil ligge om lag 10 prosent lavere i 2021 og 2022 enn trendveksten fra tidligere år skulle tilsi. Det er viktig å understreke at det er betydelig usikkerhet om hvor sterk atferdsendringen i arbeidslivet vil bli.

3.6.3.4 Lokalmarkedet

Lokalbefolkningen brukte 63 milliarder kroner på reiselivsnæringens tjenester i 2018 – henholdsvis 32, 21 og 10 milliarder kroner på servering, aktiviteter og kultur, og på transporttjenester.

Direkte effekter: Lokalbefolkningens etterspørsel etter reiselivsprodukter ble kraftig redusert etter nedstengningen i mars – både fordi tilbudet forsvant og fordi det ble lagt kraftige restriksjoner på folks sosiale aktiviteter. Når serverings- og aktivitets-/kulturtilbudet gradvis kommer tilbake og det åpnes for at flere personer kan være til stede på samme sted, er det grunn til å tro at lokalbefolkningens etterspørsel stiger raskt. Det er ingen grunn til å tro at folks preferanser for restauranter, kafeer, konserter, klatreparker og museer har endret seg som følge av koronakrisen, så vi antar at det er restriksjoner på tilbud og på folks utfoldelsesmuligheter som begrenser etterspørselen. Aktivitets/kulturbransjen vil derimot rammes i lengre tid ettersom begrensningene på større folkemengder vil opprettholdes lenger enn de restriksjonene som påvirker serveringsbransjen i størst grad. Hvis vi legger til grunn at restriksjonene gradvis trappes ned og avvikles i løpet av høsten 2020, forventer vi at lokalbefolkningens forbruk av serveringstilbudet er tilnærmet tilbake til normalen på tidlig høst. Inntektene til aktivitets/kulturbransjen vil ha en gradvis oppgang framover, men først komme tilbake til tilnærmet ordinært nivå når begrensningene på antall mennesker som kan samles oppheves. Lokalbefolkningen står bak henholdsvis 69 og 89 prosent av serverings- og aktivitets/kulturbransjenes samlede inntekter, og disse bransjenes utvikling vil dermed i stor grad bli bestemt av den utviklingen vi har beskrevet over.

Indirekte effekter: Selv om de direkte effektene på lokalbefolkningens etterspørsel forsvinner i løpet av 2020, vil etterspørselen påvirkes av befolkningens økonomi. Ifølge NAV utgjorde helt eller delvis ledige (permitterte og arbeidsledige) per 12. mai 13,9 prosent av arbeidsstyrken. En stor del av disse (8,8 prosent) er permitterte, og det forventes at antall permitterte vil falle i månedene som kommer, mens antall oppsigelser vil øke. Regjeringen forventer at arbeidsledigheten vil være 5,9 prosent ved utgangen av året og at BNP for fastlands-Norge vil falle med 4 prosent i 2020. Befolkningens disponible inntekt vil derfor falle betydelig. SSBs prognoser tyder på at privat konsum vil falle med 9,8 prosent i år. Trolig vil konsumreduksjonen være lavere i høstmånedene enn i perioden mars-juni. Vi har derfor lagt til grunn at lokalbefolkningens underliggende forbruk av serverings- og aktivitets-/kulturtilbudet vil ligge 5 prosent lavere i høstmånedene 2020 enn i 2019 selv om det ikke var noen restriksjoner.

Gjennom koronakrisen har det digitale kulturtilbudet blomstret. For eksempel var Munchmuseet tidlig ute med digitale utstillinger med live omvisning, og konserter ble gjennomført fra scener uten publikum og streamet på sosiale medier. Erfaringene har i stor grad vært gode, og publikums tilbakemeldinger positive. Spørsmålet er om det digitale tilbudet fortsetter når fysiske/analoge kulturtilbud gradvis åpner opp igjen, og i hvilken grad betalingsviljen for det analoge tilbudet blir påvirket. Vi har lagt til grunn at endringene er midlertidige og at lokalbefolkningens etterspørsel vil følge den underliggende trenden og befolkningens kjøpekraft.

3.7 Oppsummering: Forventet aktivitetsutvikling i reiselivsnæringen 2020-2022

Vi har laget tre scenarioer for utviklingen i reiselivsnæringen i 2020 og 2021, et høyt, middels og lavt scenario. Middels-scenarioet er det som i skrivende stund fremstår som mest realistisk, men det er viktig å understreke at det er knyttet stor usikkerhet til utviklingen. Usikkerheten er knyttet til fire forhold:

- a) Smitteforløpet i Norge og andre land – primært reiselivsnæringens hovedmarkeder, men også forløpet i hele verden, fordi det påvirker utviklingen i verdensøkonomien
- b) Norske og utenlandske myndigheters politikk og tiltak for å håndtere smittefare, helseberedskap og den økonomiske utviklingen på nasjonalt nivå, næringsnivå og i arbeidsmarkedene
- c) Reiselsvbransjenes tilpasning til de helsemessige og de økonomiske rammene bransjene er underlagt – samt deres tilpasning til forventede endringer i rammebetingelser og markedsforhold
- d) Og til slutt markedenes respons på forholdene i punkt a-c.

På grunn av kompleksiteten i usikkerhetsbildet, har vi ikke forsøkt å beskrive i detalj hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for lav- og høyscenario. I lavscenariot antar vi en oppblussing av smitten før sommeren 2020 som vil utsette etterspørselsoppgangen fra norske turister og påvirke yrkessegmentet negativt ved at store kurs og konferanser ikke avholdes også i 2021. I tillegg vil dette utsette tilbakekomsten av utenlandske turister til langt ut i 2021 og føre til et skifte i reisevaner som gjør mengden av tilreisende permanent lavere. Høyscenarioet er nærmest motsatt, hvor tiltakene oppheves raskere enn ventet. Kurs og konferansesegmentet tar seg gradvis opp til 2019-nivå ved inngangen til 2021 og utenlandske reisende strømmer til Norge på 2019-nivå fra og med sommeren 2021.

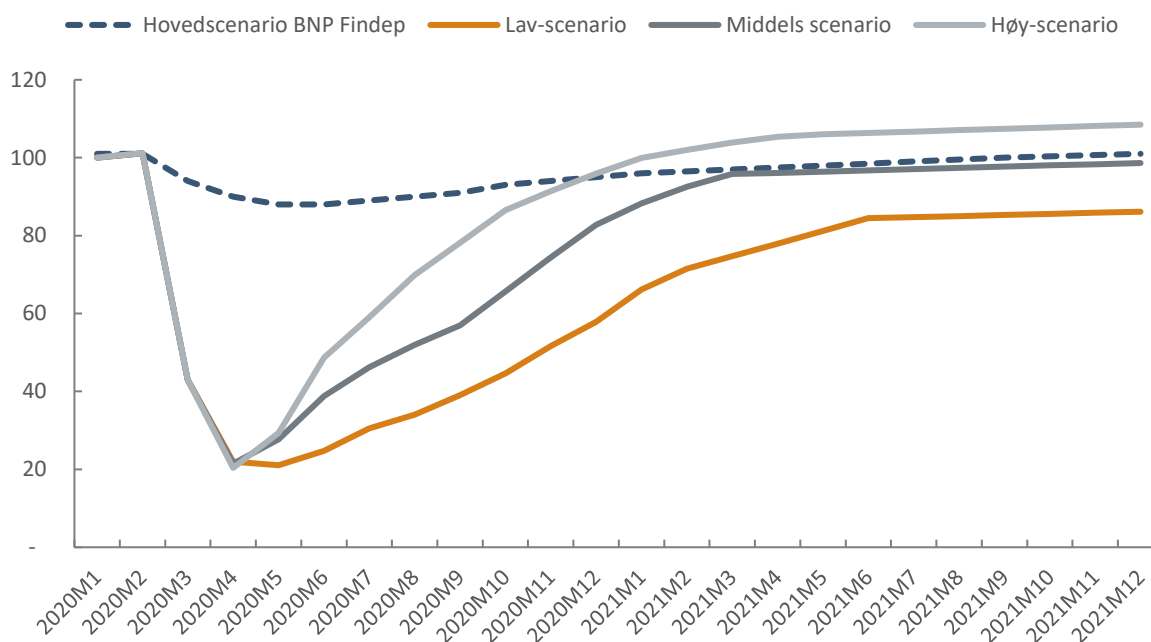
3.7.1 Næringen som helhet

Figuren nedenfor viser tre scenarioer for inntektsutviklingen i reiselivsnæringen per måned i 2020 og 2021. Disse scenarioene er sammenholdt med Finansdepartementets hovedscenario for BNP i samme periode. I alle tre scenarioene er reiselivsnæringens inntekter nesten 80 prosent lavere i april 2020 enn i april 2019 – langt mer dramatisk enn i norsk økonomi totalt sett. Reiselsvsnæringen har med andre ord blitt ekstremt hardt rammet i vårmånedene.

I det mest optimistiske scenarioet er reiselivsnæringen tilbake på 2019-nivå i januar 2021. Reiselsvsnæringen passerer BNP-utviklingen allerede i desember 2020 i dette scenarioet og ligger høyere enn BNP-utviklingen gjennom hele 2021. Det skyldes at lokalbefolkningen henter seg inn raskt og at nordmenn vrir sitt reiselivsforbruk til hjemmemarkedet og bruker mer penger på norske reiselivsprodukter enn de gjorde før Covid-19. Yrkesmarkedet og utenlandsmarkedet vil fremdeles ligge under 2019-nivå gjennom hele 2021 – også i høyscenarioet.

I middels-scenarioet vil ikke den samlede inntekten i reiselivet komme tilbake til 2019-nivå i juli 2021. Det vil være om lag 10 prosent lavere enn trendveksten fra 2016-2019 skulle tilsi. Omtrent samtidig vil reiselivsnæringens utvikling være på nivå med BNP-utviklingen i Norge som helhet.

Figur 3.8: Tre scenarier for inntektsutviklingen i hele den norske reiselivsnæringen i 2020 og 2021. Indeks 100 = næringens inntekt i samme måned i 2019.



I lavscenariot vil inntektene i reiselivsnæringen gradvis nærme seg, men ligge under, 2019-nivå gjennom hele 2021. I dette scenariot er det særlig yrkesmarkedet som vil være svakt, primært som følge av at Covid-19 har ført til en raskere omstilling fra fysiske møter til digital kommunikasjon. Utenlandsmarkedet er også vesentlig svakere i dette scenariot.

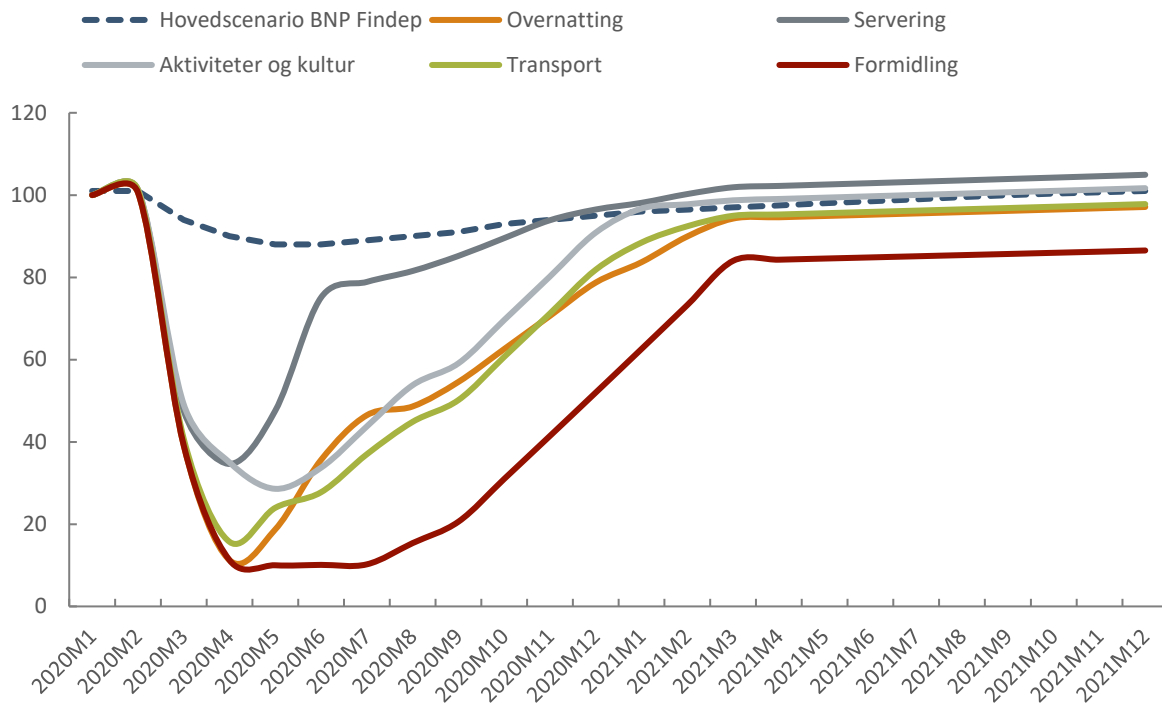
3.7.2 Forskjeller mellom reiselivsbransjene

Vi forventer store forskjeller mellom reiselivsbransjene med hensyn til hvor raskt de tar seg opp – ikke først og fremst på grunn av bransjene i seg selv, men på grunn av forskjeller i kundesammensetning mellom bransjene. Figuren nedenfor viser forventet utvikling i middels-scenariot for bransjenes inntekter per måned sammenlignet med samme måned i 2019.

Formidlingsbransjen vil bli hardest rammet gjennom hele perioden, fordi den bransjen i hovedsak betjener internasjonale markeder – primært nordmenns pakkereiser til utlandet, men også utenlandske feriegjester i Norge.

Serveringsbransjen vil hente seg raskest inn igjen og passere 2019-nivå i februar 2021. Den raske innhenting skyldes primært at lokalbefolkningen utgjør en stor del av serveringsbedriftenes inntekter. Lokalbefolkningen er et enda større kundesegment for aktivitet og kulturbedriftene, men denne bransjen vil i større grad rammes av begrensningene som legges på antall mennesker som kan samles i grupper. Sommeren er høysesong for store arrangementer, og inntekten relativt til fjoråret vil derfor ligge lavt gjennom sommeren med nåværende restriksjonsplan. Utover høsten vil derimot aktivitet/kulturbransjen ta seg gradvis opp, og øke veksttakten når 50-personersgrensen oppheves. Ved inngangen til 2021 forventes

Figur 3.9: Middels-scenariot: inntektsutviklingen i fem norske reiselivsbransjer i 2020 og 2021. Indeks 100 = næringens inntekt i samme måned i 2019.



Overnatting vil bruke lenger tid på innhenting, fordi denne bransjen har en høy andel yrkesreisende og utenlandske kunder. Innhenting i overnattingsbransjen er til dels avhengig av det norske sommerferie-markedet, men i enda større grad av møte- og konferansemarkedet høsten 2020. I skrivende stund er det fremdeles en begrensning på 50 personer i dette markedet, noe som vil svekke hotellenes inntekter kraftig.

Transportbransjen forventes å ha en bratt innhenting sommeren 2020, men vil likevel ligge langt under 2019-nivå gjennom hele 2020. I både middels- og høyscenarioet har vi lagt til grunn at midtsetene kan benyttes i flyene, noe som har stor betydning for tilbudt kapasitet i flymarkedet.

4 Tiltak for å styrke næringsenes konkurransevne og vekst

I en nedgangskonjunktur, som vi nå er inne i og som vil vedvare over lengre tid, vil etterspørselen etter næringslivets produkter gå ned. Med noen få unntak vil dette være situasjonen bortimot alle står overfor.

I en samfunnsøkonomisk analyse-kontekst²⁹ vil støttetiltak for næringslivet aldri være samfunnsøkonomisk lønnsomt hvis det ikke utløser noen andre gevinster enn støtten selv. I konteksten til offentlige krisepakker for næringslivet betyr dette at økonomisk hjelp ikke er lønnsomt når det ikke utløser økt verdiskaping i framtiden. Hvis et tiltak ikke har gevinster utover de direkte effektene fra tiltaket, men disse effektene har heldige fordelingsvirkninger, vil fordelingsvirkningene bedre kunne adresseres med andre virkemidler.

Regjeringens økonomiske motsvar til den nåværende pandemien kan deles opp i tre ulike typer av finanspolitiske tiltak. Den første er en opprusting av helsevesenet, noe som innebærer klargjøring av sykehus, samt oppbygging av lagre av kritisk utstyr, tester og på sikt vaksiner. Uavhengig av utviklingen i smittespredningen vil denne fasen fortsette de neste månedene med bl.a. opprusting til en eventuell andrebølge, eller framtidige pandemier. Den andre fasen av finanspolitiske tiltak dreier seg primært om likviditetsstyring. Myndighetene har i flere runder kommet med omfattende tiltakspakker for å dempe de direkte negative effektene av Covid-19 og av nedstengningen av samfunnet. Blant tiltakene er utvidede og gunstigere permitteringsmuligheter, statsgaranterte likviditetslån, kontantstøtteordning for å avhjelpe inntektstap, samt økte bevilgninger til det næringsrettede virkemiddelapparatet. I Norge har begge disse to fasene vært underveis i flere måneder, og vi beveger oss nå inn i en fase hvor formålet i større grad er å hjelpe bedriftenes innhenting av tapt etterspørsel og til å styrke næringslivets konkurransekraft og vekstevne etter Covid-19, noe som også innebærer å bidra til omstilling og tilpasning til en ny virkelighet. Dette er den fasen som minner mest om klassisk finanspolitikk, der målet er å lukke produksjonsgapet. Her er Norge i en sterk posisjon. Med historisk lave renter og et betydelig finanspolitisk spillerom (gjennom Statens Pensjonsfond utland) er det gode muligheter for at staten kan stimulere etterspørselen i de tøffe årene vi går i møte. Det er imidlertid krevende å finne de riktige tiltakene, fordi ulike hensyn må veies mot hverandre. På den ene side er det ønskelig å sikre bedriftenes overlevelse, ikke minst for å bevare arbeidsplasser og holde arbeidsledigheten så lav som mulig. Dette har også langsiktig betydning, fordi det er fare for at de som mister jobber, forsvinner permanent ut av arbeidslivet. På den annen side er det kostbart å redde bedrifter og arbeidstakere fra konkurs og arbeidsledighet, og hvis det ikke er god grunn til å tro at etterspørselen vil vende tilbake, er det fare for at man bare forsinker en nedskalering som er uunngåelig. Det er også fare for at store tiltakspakker til én næring kan skape vridninger som svekker konkurransevnen til andre næringer. Redningspakker kan også tenkes å redusere eller forsinke nødvendige omstillinger, for eksempel av det grønne skiftet. Samtidig er det viktig å understreke at bedriftenes evne til omstilling avhenger av at de har finansielle muskler til å investere i ny teknologi, ny kompetanse og nye produksjonsfasiliteter.

Det er ikke mulig innenfor rammene av dette prosjektet å analysere og vurdere hva slags type tiltak myndighetene bør velge for å styrke industriens, varehandelens og reiselivets langsiktige konkurransekraft og vekstevne. I stedet fokuserer vi på hva slags overordnede hensyn som er viktigst når man vurderer tiltakspakker. Her er det store forskjeller mellom næringene. For reiselivsnæringen er avvikling av restriksjoner, kombinert med hensiktsmessige og effektive smitteverntiltak, de viktigste tiltakene for å sikre bedriftenes overlevelse og å styrke vekstevnen. Den underliggende etterspørselen er i mindre grad svekket, så dersom alle Covid-19 restriksjoner opphørte, ville store deler av markedet mest trolig vende raskt tilbake. Dette er i mindre grad tilfellet for

²⁹ Etter metodikken i *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser fra DFØ*

eksportrettet industri, spesielt for maritim og offshore industri, som er avhengige av at oljeselskaper og andre kunder setter i gang nye prosjekter som skaper etterspørsel etter skip, rigger og andre kapitalintensive industriprodukter. Det betyr at offentlige investeringer eller andre tiltak som skaper etterspørsel etter norske industriprodukter er det mest effektive for å stimulere vekstevnen i industrien. For handelsnæringen er befolkningens kjøpekraft – og deres forventninger om fremtidig kjøpekraft – det viktigste.

Industri: Store deler av den eksportrettede industrien i Norge forventes å være i en nedgangskonjunktur i flere år fremover. Det skyldes blant annet at etterspørselssvikten ikke bare fører til et kortvarig fall i aktivitetsnivå, men også til at det akkumuleres kapasitet på tilbudssiden som forlenger nedturen. Oljelagrene fylles, skip og rigger legges i opplag. Når etterspørselen i sluttbrukermarkedene tar seg opp igjen, vil det ta lang tid før etterspørselsimpulsene når gjennom alle leddene i verdikjedene. Mange industrimarkeder er prisvolatile, særlig der produktene er relativt homogene, faste kostnader utgjør en stor andel av totalkostnader og det er vanskelig å sanere kapasitet i markedet. Det innebærer at bedriftene kan risikere å operere med negativ lønnsomhet i lang tid, inntil etterspørselen har vokst tilstrekkelig til å absorbere tilbudskapiteten. Dette gjelder spesielt de to største industrisegmentene i Norge, maritim og offshoreindustri, samt prosessindustri. De beskrevne utfordringene er utenfor norske myndigheters kontroll. Myndighetene har imidlertid mulighet til å skape ny etterspørsel i form av å igangsette og fremskynde store offentlige investeringer, og/eller å gi økonomiske incentiver til at private aktører igangsetter eller fremskynder store investeringer. Begge typer tiltak bør være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Lønnsomheten øker når alternativverdien av ressursene som inngår svekkes, for eksempel når det er fare for at avansert og fremtidsrettet kompetanse går tapt, og når arbeidsledigheten er høy. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten er også høyere for investeringer som reduserer klimautslipp og som bidrar til å utvikle ny teknologi med klimavennlige anvendelser. Tilbudssidetiltak som for eksempel lønnstilskudd kan også bidra til å holde aktivitetsnivået oppe i industribedrifter. Kombinert med incentiver til etter- og videreutdanning og/eller innovasjonsprosjekter kan lønnstilskudd eller redusert arbeidsgiveravgift også bidra til å fremskynde omstillingsprosesser i industrien.

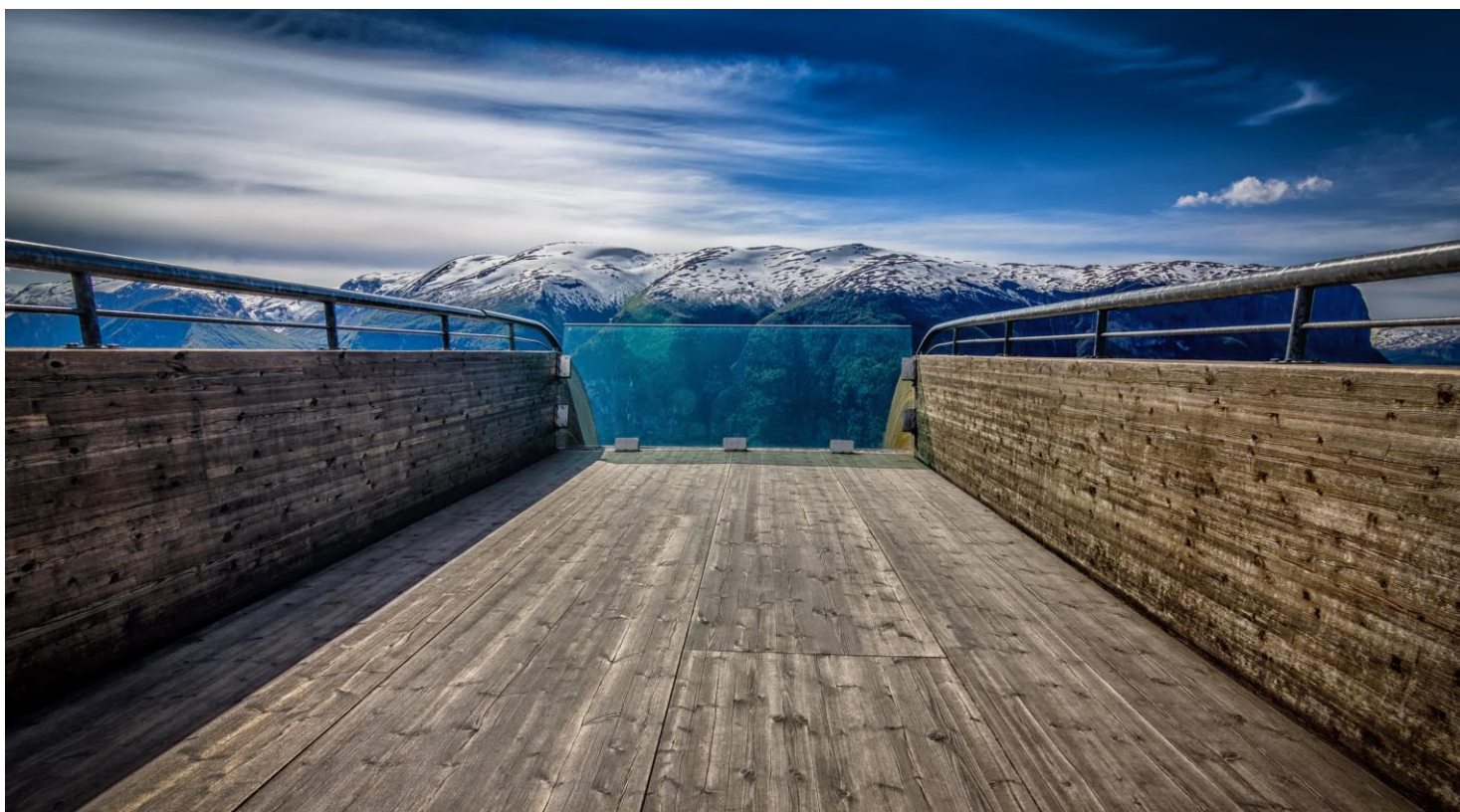
Næringsmiddelindustri, ferdigvareindustri og produsenter av bygg- og anleggsmaterialer er mindre utsatt for langvarige effekter av nedgangskonjunkturer, dels fordi de primært er innenlandsk rettet og dels fordi markedene er mindre prisvolatile. For disse typer industri er befolkningens kjøpekraft og den makroøkonomiske utviklingen i Norge viktigst for overlevelse og vekst. Myndighetene har da et bredere spekter av virkemidler, inklusiv økte bygg- og anleggsinvesteringer.

Reiseliv: Det er myndighetenes restriksjoner mot reiser og antall personer på arrangementer som har ført til aktivitets- og inntektsfall i reiselivsnæringen, og det er avvikling av de samme restriksjonene som er den primære løsningen på reiselivsbedriftenes overlevelse og vekstevne. Særlig bør ineffektive og lite fleksible restriksjoner erstattes av mer effektive og fleksible tiltak. Et opplagt eksempel er krav om tomme midtseter på fly, noe som reduserer flytilbudet kraftig og får negative etterspørselseffekter for andre bransjer i reiselivet. Et annet eksempel er absolutte grenser for antall personer på arrangementer lite effektivt, fordi arrangementene varierer med hensyn til smittefare blant deltakere (for eksempel som følge av regionale forskjeller) og arrangørens mulighet til å redusere smittefare. Ved å knytte restriksjonene til smitteverntiltak i stedet for antall deltakere, kan arrangørene tilpasse antall personer til smittevernkravene. Det vil føre til at flere arrangementer blir gjennomført.

For deler av reiselivsnæringen er planleggingshorisonten lang. Det gjelder spesielt for store arrangementer og for betjening av kunder fra fjernmarkeder. Forutsigbarhet om restriksjoner på reiser og antall personer på arrangementer er derfor avgjørende for muligheten til å restarte salgsaktivitet. Selv om avvikling av restriksjoner er det viktigste, er det samtidig viktig å understreke at inntektsbortfallet har vært så massivt at det er fare for

vesentlige svekkelser på tilbudssiden selv når etterspørselen vender tilbake. Dette gjelder særlig for kapitalkrevende transportører og for formidlingsbedrifter (reisearrangører) som i hovedsak betjener internasjonale kunder. Det gjelder også for innholdsbransjenes økonomiske evne til å investere i kompetanse, nye produkter og fysiske investeringer. Konkurs er ikke bare kostbart for eiere og ansatte i bedriftene, men representerer også store transaksjonskostnader i økonomien. Relevante tiltak for å redusere konkursfare og varige svekkelser av tilbudet er lån, garantier, tilskudd, avgiftsutsettelse og avgiftsreduksjoner.

Handel: Bortfall av restriksjoner knyttet til fysisk handel og sosial distansering som påvirker handleatferd vil være den viktigste løsningen på handelsbedriftenes akutte problemer i dagens situasjon. Så lenge både myndighetenes retningslinjer og befolkningens holdninger til fysisk handel begrenser folks konsum i (særlig) faghandelen vil det imidlertid være behov for å tilføre likviditet til flere små og store aktører som vil kunne gå konkurs før situasjonen normaliseres. Myndighetene har introdusert ulike generelle tiltak som vil kunne avhjelpe disse virksomhetene, men i tillegg kan nye låneordninger og tilbakebetaling av arbeidsgiveravgift for 2020 være aktuelle løsninger.



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

Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked.

Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

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