

Verdsetting av verdens skipsflåte 2022

Menon Economics har estimert verdien av verdens handelsflåte fra 2001 og frem til i dag, fordelt på fjorten skipssegmenter og alle verdens land. Resultatene presenteres på et aggregert nivå, hvor segmentene er slått sammen til ti segmenter. Beregningene innad i hvert segment er basert på nybyggpriser, fraktrater, alder, antall skip, anslått levetid, bruttotonnasje og dødvekttonnasje.

Frem til i år har data fra IHS Markit blitt brukt for å beregne størrelsen og sammensetting av de enkelte lands skipsflåter, mens prisdata i hovedsak er hentet fra Clarksons Platou. Fra og med 2022 er datagrunnlag for beregning av sammensetting og størrelse på flåtene hentet fra Clarksons World Fleet Register. Disse to datakildene er ikke helt like, noe som medfører at resultatene i årets verdsetting er noe ulik fra tidligere år. Den største forskjellen i datagrunnlaget er at Clarksons har en bredere dekning av fartøy på tvers av nasjoner. IHS Markit hadde rundt 11 000 fartøy med ukjent eiernasjonaltitet, mens Clarksons kun har i overkant av 1 000 fartøy med ukjent nasjonalitet. Dette medfører at tonnasje data på skipsnivå varierer på tvers av datakildene, men samtidig at årets data gir et mer komplett bilde.

For å sikre kontinuitet i årets beregninger med ny datakilde har vi omorganisert Clarksons segmenter for at de skal samsvare med IHS Markits inndeling. Vi finner noen forskjeller på tvers av datakildene som ikke er til å unngå, ettersom databasene i noen tilfeller kategoriserer samme fartøy i forskjellige segmenter. Et eksempel på dette er råolje- og oljeprodukttankere. Mens IHS Markit kategoriserer noen store tankere som råoljetankere, er disse kategorisert som produkttankere i Clarksons.

I beregningen av fjorårets rapport var 2021-priser basert på siste tilgjengelige tall i 2020. I årets rapport er derfor 2022-tall basert på siste tilgjengelige tall i 2021. Samtidig er fjorårets 2021-*estimer* endret til *faktiske* verdier for hele 2021. I segmentene hvor det er store forskjeller mellom verdsettelsen på slutten av 2020 og verdiutviklingen gjennom 2021, for eksempel som følge av kraftig økning i ratene, ser vi store utslag i verdsettelsen av flåtene.

Koronapandemien har de siste to årene forårsaket store økonomiske utfordringer for den internasjonale forsyningskjeden innen frakt av gods. Utfordringene brer seg fra ineffektiv havnedrift til mangel på råvarer. Endringer i verdenshandelen har ført til en betydelig økning i fraktrater for container- og tørrbulkskip. Fraktratene for containerskip har de siste par årene vært opptil syv ganger så høye sammenlignet med 2019-nivået. Tilsvarende for tørrbulk ser man mer enn dobling i fraktrater¹. Disse prisendringene gir derfor store utslag i flåteverdien, og er sentrale for å forstå den betydelige endringen fra 2021 til 2022. Samtidig understreker vi at selv om verdsettelsen av skipene ble holdt uendret fra 2021 til 2022, ville oppdateringen av skipsdata ført til en økning i flåteverdien, både totalt og for enkeltnasjoner, som følge av klassifiseringsforskjeller mellom Clarksons og IHS Markit.

Endring i datakilden, og dermed dekningsgrad, i kombinasjon med mer presis eierskapsinformasjon og oppdatering av verdsettelsesgrunnlaget, fører til sterke økninger i flåteverdien for noen nasjoner innen

¹ Clarksons Research – World Fleet Monitor Volume 13, No.1 (January 2022)

noen segmenter. Likevel baserer årets analyser seg på et sterkere datagrunnlag med færre usikkerhetsmomenter.

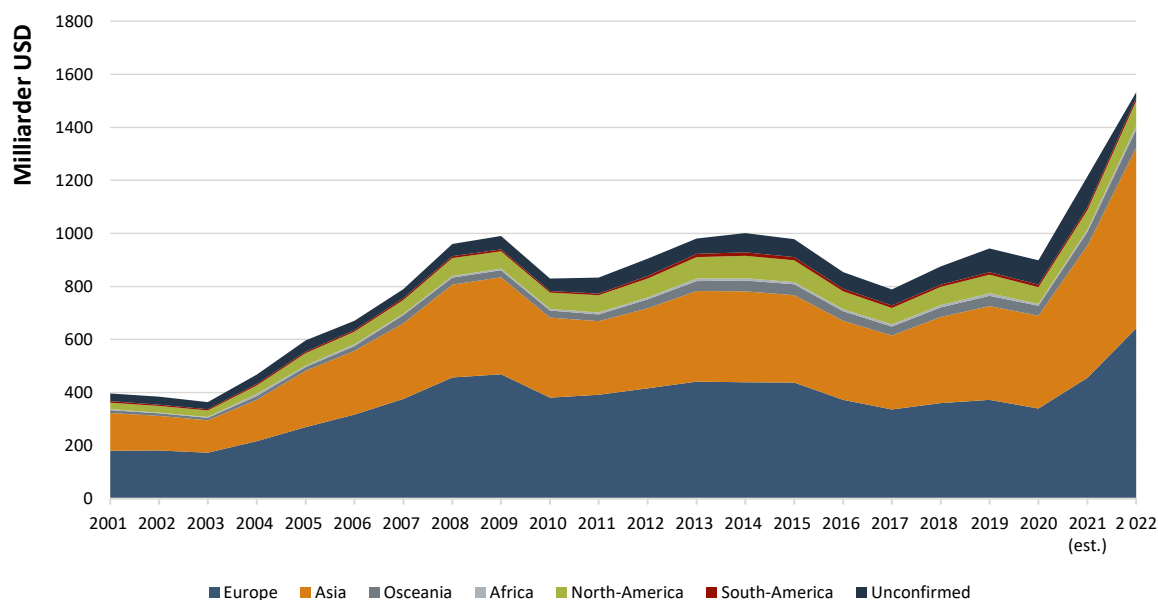
Som i tidligere analyser er cruiseskip fjernet fra flåtetallene. De historiske tallene er også justert for dette. Samtidig er fiskefartøy beregnet ved å benytte IHS Markit sine data fra 2019, ettersom vi gjennom Clarksons ikke har tilgang på disse.

Selv om datagrunnlaget i årets analyse er mer komplett enn tidligere, kan det være nyttig å synliggjøre forskjellene ved å estimere verdien av verdensflåten med både nye og gamle priser. Vi ender derfor opp med to analyser som viser forskjellene mellom IHS Markit og Clarksons World Fleet Register. For å synliggjøre dette gjennomføres det to analyser som ser på:

- Gamle priser, ny flåte.
- Nye priser, ny flåte.

Verdien av verdensflåten har økt betraktelig i analysen for 2022 (Clarksons som datakilde og siste tilgjengelig prisinformasjon for 2022). Dette skyldes hovedsakelig høyere priser i store segmenter som container og tørrbult, samt bedre dekning av verdensflåten – lavere antall fartøy med ukjente eiernasjonaliteter – gjennom Clarksons sammenlignet med IHS Markit. Som vist i figuren under har verdien til den asiatiske og europeiske flåten økt, samtidig som verdien av flåten med ukjente eiere har gått betraktelig ned.

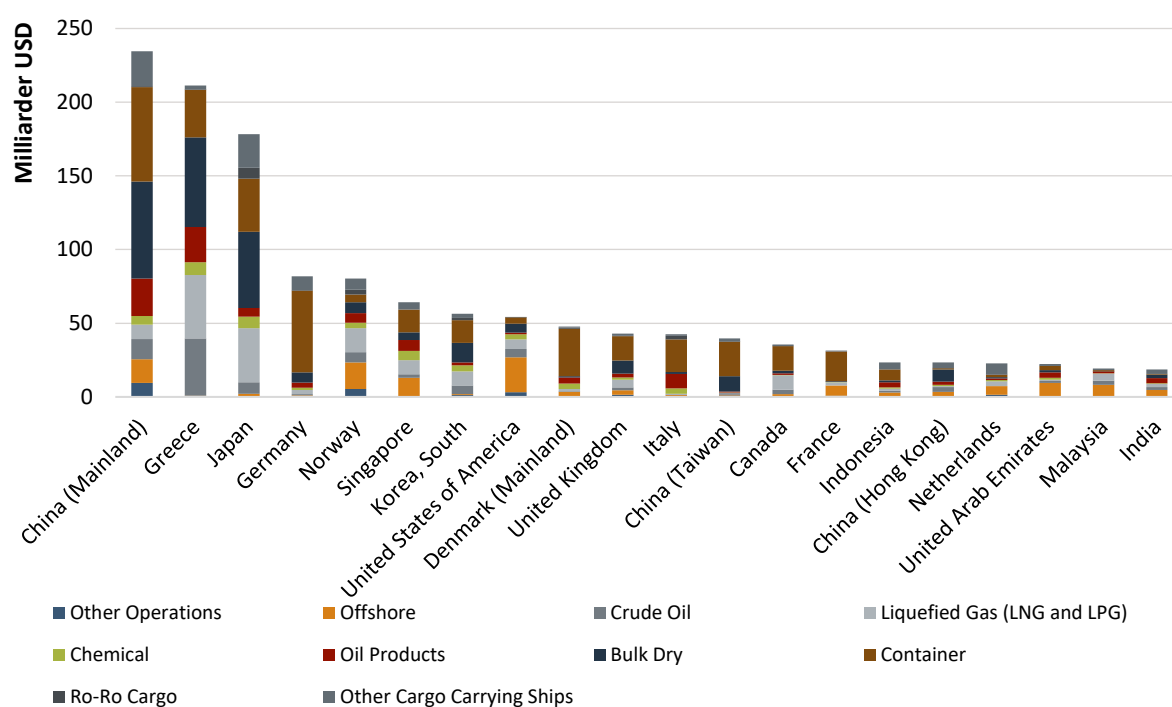
Figur 1: Verdensflåtens verdi, milliarder dollar. Kilde: Clarksons Research og Menon Economics.



Figur 2 viser rangering av de 20 landene med høyest flåteverdi i 2022 fordelt på skipssegment. Norge har blitt passert av Tyskland i årets rangering har dermed falt fra verdens 4. til 5. mest verdifulle flåte. Rangeringen blant de tre største har også endret seg noe. Resultatene viser at Kina har verdens mest verdifulle flåte, tett etterfulgt av Hellas og Japan. En stor del av disse landenes flåte består av skip

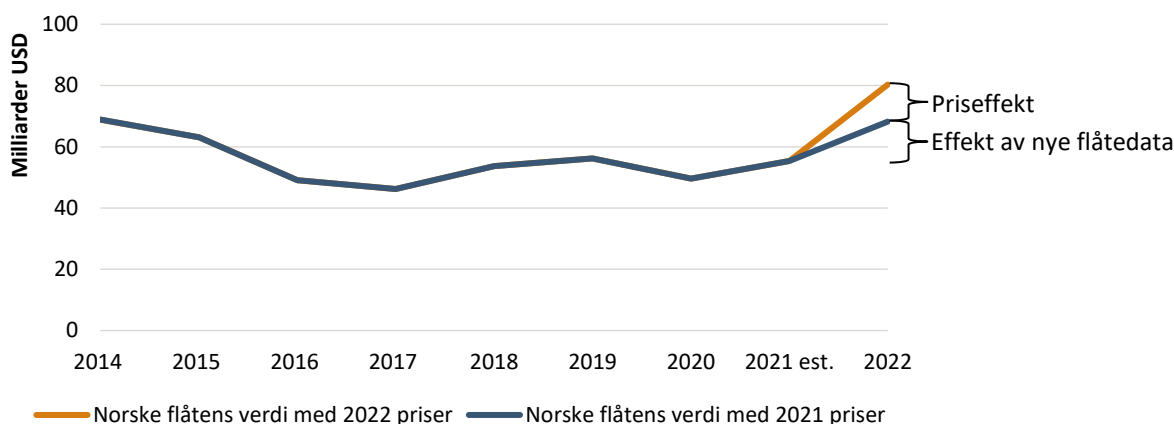
innen segmenter som tørrbulk og container. Som tidligere nevnt har ratene innen disse segmentene økt betraktelig de siste par årene, noe som slår ut i økte verdier på deres flåter. I tillegg har flåtestørrelsen i datagrunnlaget økt særlig for Kina og Hellas, grunnet bedre eierskapsinformasjon. I likhet med Kina og Hellas kan økningen i Tysklands flåteverdi også skyldes økningen i ratene for containerskip da nærmere 70 prosent av Tysklands flåte består av containerskip. Dersom man ser på verdensflåtens nåværende verdi med *priser fra 2021* blir Norge rangert som nummer 4. og etterfulgt av Tyskland.

Figur 2: De 20 landene med høyest flåteverdi i 2022, fordelt på segmenter. Kilde: Clarksons Research og Menon Economics.



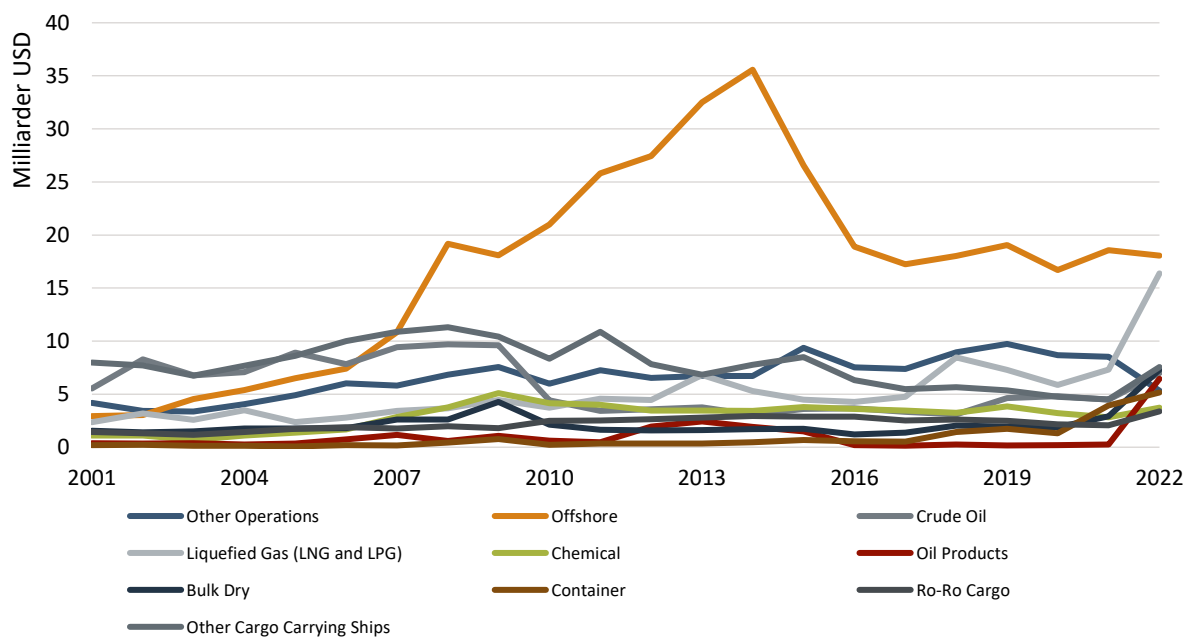
Figur 3 viser verdien av den norske flåten over tid, hvor vi for 2022 viser to forskjellige estimater; 2021- og 2022-priser. Årets flåteverdi illustreres med både 2021- og 2022-priser i figuren, hvor differansen viser forskjellen mellom disse. Dette betyr at endringen i den blå linjen fra 2021 til 2022 skyldes endring i datakilde og faktiske endringer i flåten, og differansen mellom blå og oransje linjer viser priseffekten. Disse effektene gjør at vi estimerer en økning i den norske flåteverdien på nærmere 45 prosent fra 2021 til 2022.

Figur 3: Verdien av den norske flåte over tid. Kilde: Clarksons Research og Menon Economics.



Figur 4 ser nærmere på utviklingen av den norske flåtes verdi fra 2001 til 2022, fordelt på segmenter. Som vist i figuren er det store økninger i noen av våtbulk-segmentene² mellom 2021 og 2022. Disse endringene er drevet av både endringer i flåtestørrelse og priser. Ved bruk av Clarksons som datakilde har Norge fått flere fartøy kategorisert innen tanksegmentene. I tillegg er det i perioden 2020-2022 bygget nye skip for norske rederier, blant annet er det bygget 11 nye LNG-skip. De nybygde LNG-skipene er en av årsakene til den økte flåteverdien i dette segmentet, men økningen skyldes også høyere verdi knyttet til økt dekningsgrad ved bruk av Clarksons' skipsdata.

Figur 4: Verdien av den norske flåten over tid etter segment. Kilde: Clarksons Research og Menon Economics.



² Råolje, oljeprodukter og flytende gass.