



Fellesforbundet

## Notat

Vår dato  
20.01.2021  
Deres dato

Vår referanse  
21/427 - 1 /  
Deres referanse

Vår saksbehandler  
Jørn Th. Prangerød, tlf. 922 33 897

---

### **Kommentarer til Meld. St. 10 (2020 - 2021) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring (Maritim melding)**

**Norge har store ambisjoner for verdiskapning i havrommet**, innen energiproduksjon, matproduksjon og mineralutvinning. Vi har vært dyktige til å bygge verdikjeder relatert til våre naturressurser, som har resultert i en mye større verdiskapning enn det naturressursen i seg selv representerer. All aktivitet i havrommet er avhengig av at vi utvikler vår maritime kapasitet. **Den maritime næringen er "navet i havet"**.

Norge er et av få land som har lyktes i å bygge opp en **komplett maritim klynge** med fremtredende rederier innenfor flere spesielle segmenter, vi har noen større og flere mindre nybyggings- og reparasjonsverft, vi har en verdensledende utstys- og leverandørindustri, og vi har så langt klart å beholde en kritisk masse av kompetente sjøfolk med viktig erfaringsbasert kompetanse. Andre konkurrerende maritime nasjoner mangler typisk et eller flere ledd i denne verdikjeden. Overordnet er det aller **viktigste myndighetene kan bidra med å legge til rette for at alle delene av den maritime klyngen og alle nivåene i verdikjeden har forutsigbare rammevilkår** som gjør det attraktivt å fortsette å videreutvikle den kompetansen og det samspillet med utgangspunkt i Norge.

Hvorfor støtter Fellesforbundet at rederier skal ha andre og gunstigere skatteordninger enn annen næringsvirksomhet her i landet når vi selv organiserer mange andre sektorer som opererer i sterk internasjonal konkurranse og som sliter både med markeder og nedbemanning for tiden?

Til det er det følgende å si: Prinsipielt sett skulle vi gjerne ønske at denne type særskilte tiltak ikke var nødvendig, men Fellesforbundet har tradisjon for å ta utgangspunkt i hvordan verden faktisk ser ut og forholde oss til det. Uten slike rammevilkår ville mange norske rederier blitt tvunget ut av Norge for å kunne vinne frem i konkurransen om oppdrag. Norsk skipsfart og norske sjøfolks maritime kompetanse vil da forvitte og på sikt frykter vi det samme ville skje med den landbaserte maritime virksomheten i Norge. Her er det imidlertid samtidig viktig å understreke at grunnlaget for vår støtte er forankret i en **uskreven samfunnskontrakt om at norske rederier (i større grad) bygger og utrunder skip på norske verft og benytter norsk utstyr**. I den norske maritime klyngen har dette virket som et selvforsterkende utviklings- og konkurransefortrinn som har gjort oss til en ledende maritim nasjon.

Vi i Fellesforbundet var **mest bekymret for skipsverftene** før korona, og bekymringen er ikke blitt mindre etter korona. Erfaringene fra finanskrisen i 2008 og oljeprisfallet i 2014 tilsier at det kan være en forsinkelse på om lag et halvt til to år fra et etterspørselssjokk inntreffer i transportmarkedene til det beveger seg nedover i verdikjeden til verft, utstysleverandører og tjenester. De store skipsverftene er kjernen i den maritime næringen. Det er de som kjøper inn utstyr og tjenester fra de mange maritime utstysleverandørene rundt om i landet. **Forsvinner verftene forsvinner også den viktigste møteplassen i den maritime klyngen som er helt essensielt for å lykkes med grønn utvikling og innovasjon**. Når den den internasjonale etterspørselen etter cruiseskip o.a er begrenset, er det viktigste tiltaket vi har kartlagt fremskynding av statlige skip som vi uansett trenger for å bevare den strategiske kompetansen som skipsbygging er. Vi har gjennom det siste året derfor pekt på at det såkalte **Vanguard-prosjektet bør fremskyndes**. Multirolle fartøy for det norske Forsvaret. Fartøyene kan bygges over de neste par årene med 95 pst. norsk innhold og gi 20.000 årsverk langs hele norskekysten. Skip til det norske Forsvaret kan unntas EØS-regelverket med grunnlag i sikkerhet og

beredskap. Her har vi en unik mulighet til å kombinere kompetansen fra forsvarsindustrien med erfaringene vi har fra den maritime. En ting er at fartøyskonseptet vil være et kraftig og konkret motkonjunkturtiltak som vil sikre kompetanse, sysselsetting og nasjonal beredskap. Konseptet har i tillegg et eksportpotensial for salg til andre land. Vi har merket oss at regjeringen sier de skal komme tilbake i fremleggelsen av Statsbudsjettet for 2022 med sitt syn på fartøystrukturen i Forsvaret.

Av andre tiltak som vil virke raskt, og som også er omtalt i meldingen, er å **forsere nødvendig ombygging av offshoreflåten med ny teknologi** for å ta ned CO2-utslippene og samtidig kunne gi aktivitet ved de samme verftene som i sin tid bygget dem. Slik ombygging vil uansett måtte skje innen 2030 for å nå utslippsmålene både olje- og gassindustrien selv har og som stortingsflertallet satte som krav til oljeskattepakken i våres. Effektive virkemidler her kan være en kombinasjon av krav og støtte.

Vi **etterlyser også at GIEK, under de rådende forhold, strekker seg maksimalt innenfor det regelverket tillater for å avlaste verftene**. De store byggeverftene har begrenset med egenkapital etter flere år med tap og en høy kapitalbinding i eksisterende ordre. Når egenkapitalen er bundet opp i eksisterende ordre kommer de heller ikke i posisjon til å konkurrere om potensielle nye byggeprosjekter som tross alt finnes i et krevende korona-marked. Vi ber derfor GIEK selv og regjeringen om å gå en ekstra runde om det er mulig å tillemppe kravene i denne situasjonen.

Regjeringens mål i meldingen er å opprettholde aktiviteten i norsk maritim næring og samtidig videreutvikle Norges konkurransefortrinn innenfor grønn skipsfart. Det er vi helt enig i og intensjonen er god. Regjeringen skriver at statlige prosjekter stimulerer aktivitet ved norske verft og norsk leverandørindustri og kjøp av transporttjenester til statlige og fylkeskommunale fergesamband er kilde til aktivitet i maritim industri i Norge. I 2015 ble verdens første helelektriske bilferge Ampere satt i rute på Sognefjorden. I 2022 vil vi ha rundt 70 ferger med batterier om bord. Det er selvsagt bra, MEN: Frem til 2015 ble over 80 prosent av fergene bygget i Norge. En kartlegging, vi har gjort sammen med Norsk Industri, av de **fergene som er bestilt fra 2015 til og med 2022 viser at nå bygges kun 4 av 10 ferger i Norge**, 1 av 10 bygges i andre EU/EØS-land, mens halvparten av byggeoppdragene går til land utenfor EU. I tillegg vil kun 1 av de 3 hydrogendrevne båtene som nå er under utvikling med offentlig støtte bygges i Norge.

Fellesforbundet har et **klart inntrykk fra samtlige partier på Stortinget av at intensjonen med den maritime politikken er å skape aktivitet i norsk maritim industri**. Da blir spørsmålet hva som kan gjøres for at i alle fall offentlige innkjøp og offentlig støtte i større grad kan bidra til aktivitet her?

Vi har ikke et uttømmende svar på det, men vi mener for det første at vi i Norge må utnytte handlingsrommet innenfor de internasjonale handelsregimer vi er forpliktet av for å tilrettelegge for norsk industris muligheter for å vinne kontrakter. Vi mener at det så snart som mulig bør etableres en ekspertenheter med høy kompetanse på offentlige anbud, som f.eks. kommunale og fylkeskommunale innkjøpere kan lene seg på. I tillegg vil Fellesforbundet anmode Stortinget om å **be regjeringen utrede hvilket handlingsrom vi har, ikke minst overfor land utenfor EØS-området, for å stille krav i forbindelse med bygging av skip med offentlig støtte**. Om det gjøres i forbindelse med den varslede studien av verftsnaeringens økonomiske og konkurransemessige situasjon eller om det gjøres på selvstendig grunnlag har vi ikke sterke meninger om. Det som er avgjørende er at det gjennomføres raskt.

For det andre mener vi på at ved utlysning av anbudskonkurranser generelt, enten det er til lands eller til havs, så må **norsk industris styrker vektlegges i utformingen og tildelingen av oppdrag**. Kontraktene må utformes slik at de norske leverandørenes evne til leveringspresisjon, byggetid og at klima- og miljøkrav får en reell og riktig verdi. **Kriterier for ordnede arbeidsvilkår, kompetanse og HMS må inn i anbudskonkurranser og vektas høyere enn i dag**.