

Koronaviruskrisen – strategiske tiltak for å opprettholde aktiviteten i maritim næring

Norsk maritim næring er sterkt berørt av koronaviruskrisen. Myndighetenes krisetiltak sammen med pengepolitikken til Norges Bank, vil være avgjørende for å opprettholde grunnlaget for at Norge fortsatt skal ha en av verdens ledende maritime klynger.

For å holde hjulene i gang fra nå og fremover de nærmeste årene, fremmer vi i dette notatet våre første innspill til myndighetenes langsiktige tiltakspakke (fase tre).

Vi mener at det nå må etableres tiltak som ivaretar samfunnskritisk maritim infrastruktur, kritisk viktige arbeidsplasser og levedyktige eksportbedrifter. Tiltakene som nå etableres må sørge for at norsk maritim industri opprettholder sin verdensledende kompetanse, som er avgjørende for overgangen til et lav - og nullutslippssamfunn.

Felles for de tiltakene som fremmes i dette notatet er at de må:

- Gi effekt for sysselsettingen og verdiskapingen i perioden 2020-2022.
- Ha høyest mulig norsk innhold og involverer flere verft og underleverandører.
- Bygge på bærekraftperspektivet, og at bidra til det grønne skiftet.
- Utformes til å ha et stort fremtidig eksportpotensial.

Maritim næring er en samfunnskritisk infrastruktur

Maritim næring sysselsetter i dag tett på 90 000 kvinner og menn langs hele kysten, og skaper årlig verdier for nesten 150 mrd. kroner. Næringen er kongerikets nest største bidragsyter til eksportinntekter.

Maritim næring er en samfunnskritisk næring: Skipsfarten bidrar til store eksportinntekter, varer i matbutikkene, drivstoff i pumpene ved landets bensinstasjoner og sørger for at nasjonale og globale verdikjeder holdes i hevd. Skipsfartsnæringen bidrar til å frakte norske eksportvarer til våre viktigste utenlandsmarkeder.



Nærskipsfartssegmentet bidrar til varestrømmen langs kysten, og til varetransport til og fra våre viktigste markeder i EU og Nord-Europa. Norske verft bidrar til høy sysselsetting, teknologiutvikling og direkte ringvirkninger til utstørs- og tjenesteleverandørsegmentene i den maritime klyngen.

Offshoresegmentet er kritiske leverandører av tjenester til den norske petroleumsnæringen, og vil også i fremtiden være viktige for overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet foruten alle områder av maritim industri.

Til tross for sterk verdiskapingsvekst i 2019, så sliter store deler av næringen fortsatt etter oljeprisfallet i 2014. Etter offshorekrisen er det flere selskap som nå var i ferd med å reise igjen. Koronakrisen kommer på et verst tenkelig tidspunkt.

Maritim næring står overfor en alvorlig krise

Koronapandemien har potensial til å sette kritiske deler av den norske maritime klyngen ut av spill. Spesielt utsatt er offshoresegmentet og verftsegmentet som har erfart svært utfordrende tider etter oljeprisfallet i 2014.

Ved inngangen til 2020 var det lysglimt å spore for disse utsatte segmentene, men koronaviruskrisen avtegner seg nå til å bli verre enn både finanskrisen og offshorekrisen.

Konsekvensene for skipsfartsnæringen er fortsatt uavklarte, men vil bli tydeligere etter hvert som den globale koronaviruskrisen avtegner seg over hele verden. Da i form av fallende etterspørsel, sviktende verdikjeder og en forsterkning av proteksjonistiske myndighetstiltak i andre land.

De samme mekanismene vil sette sine spor også for maritime tjenesteleverandører og utstørsprodusenter. Norsk maritimt utstyr eksporteres i stor grad til markeder i Asia og Europa, og vil kunne oppleve utfordringer med innskuddsvarer i form av sviktende leverandørkjeder, men også betalingsutfordringer hos kunder og sluttbrukere.

Konsekvensene av koronapandemien kommer på toppen av kollaps i oljepris, frykt for resesjon og et fundamentalt behov for innovasjon for å ivareta viktige miljøhensyn.

I sum forventer vi at koronaviruskrisen vil sette næringen vår på en prøve som kan overgå både finanskrisen i 2008 og offshorekrisen i 2014.

Tusenvis av arbeidsplasser står nå på spill, og viktig kompetanse som skal muliggjøre overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet kan gå tapt.

Den norske maritime klyngen består av flere segmenter som opererer i et gjensidig avhengighetsforhold, som rederi, verft, utstørs- og tjenesteleverandører. Dersom ett segment skulle svikte, vil dette ha store konsekvenser for de andre delene av den maritime klyngen.



Strategiske tiltak

For å komme gjennom farefullt farvann foreslår Maritimt Forum følgende fem strategiske områder med tilhørende tiltak. Målet er gjennom nye tiltak å løfte næringen gjennom en svært vanskelig tid.

1. Grå skip: Tiltak som bidrar til sterke ringvirkninger i den maritime klyngen.
2. Blå økonomi: Iverksette prosjekt for bygging av forskningsfartøy og tilleggskapasiteter
3. Flåtefornyelse: Tiltak som vil gi utslippskutt og ny teknologiutvikling i nærskipsfarten
4. Grønt skifte: Tiltak som vil styrke hjemmemarkedet for grønn maritim teknologi
5. Havvind: Tiltak som vil gi ren kraft og store grønne ringvirkninger

Tiltakene som foreslås vil i sum bidra til aktivitet i alle våre maritime segmenter i tidshorisonen 2020-2022. Tiltakene vil bidra til å opprettholde den maritime sysselsettingen, og bidra til verdiskaping langs hele kysten.

Ved å kreve norsk innhold vil man få en stor og positiv spredningseffekt til norske underleverandører. Tiltakene som fremmes er utformet slik at de bidrar til det grønne skiftet. Tiltakene har også et fremtidig eksportpotensial.

1. Grå skip: Tiltak som bidrar til sterke ringvirkninger i den maritime klyngen

Norge har store havområder og en lang kystlinje. God kontroll til sjøs er helt essensielt i forsvaret av landet. Det nye multirolle skipskonseptet Vanguard ble i 2019 lansert av Kongsberg Gruppen som en ny innovativ kapasitet for sjøforsvaret. Ved å kombinere Norges brede erfaring fra maritim, offshore og marine sektorer, vil Vanguard på en kostnadseffektiv måte fylle viktige sikkerhets- og beredskapsbehov for Norge.

Vi foreslår igangsettelse av Vanguard-konseptet med fokus på prosjekter for mineoppdrag så raskt som mulig for å sikre kompetanse, sysselsetningen og verdiskaping i den maritime klyngen.

Vanguard-konseptet er utviklet for å bli bygget ved kvalifiserte sivile verft. Det gir direkte oppdrag til kompetente norske verft. Vanguard vil i Norge ha over 95 pst. norsk innhold, og involvere mer enn 200 norske underleverandører fordelt over hele landet. Kongsberg Gruppen vil være hovedleverandør av Vanguard og lede underleverandørene, inkludert verft. Dette vil også gi betydelige eksportmuligheter til andre land.

Maritimt Forum anbefaler at myndighetene:

- *Igangsetter Vanguard-konseptet med fokus på prosjekter for mineoppdrag, så raskt som mulig, for å sikre kompetanse, sysselsetningen og verdiskaping i maritim næring.*



2. Blå økonomi: Iverksette prosjekt for bygging av to forskningsfartøy samt tilleggskapasiteter

En bærekraftig blå økonomi krever aktiv forvaltning fra myndighetene. Norge har nå behov for to nye forskningsfartøy. Prosjekt for bygging av disse fartøyene bør på grunn av dagens kritiske situasjon iverksettes så snart som mulig, og fartøyene må bygges i Norge med stort norsk innhold og med norske underleverandører.

Havforskningsinstituttet (HI) med partnere har arbeidet med neste generasjon moderne forskningskonsepter. Disse inkluderer økt bruk av marin robotikk som operasjonelle multiplikatorer til forskningsfartøy, det vil si kombinasjon av robotikk og nye miljøvennlige fartøyskonsepter.

Den blå økonomien vil føre til økt fokus i kystnære områder. Samtidig må vi ha systemer som muliggjør effektiv datainnsamling, og deling og kunnskapsbygging gjennom moderne digitale løsninger. Gevinsten for Norge er mer, og bedre, forvaltning av kyst og hav, og raskere omstilling til blå økonomi. For norsk maritim industri representerer dette store forretningsmuligheter i Norge og internasjonalt.

Prosjektet har en foreløpig verdi på til sammen 300 mill. kroner. Prosjektet på to fartøy er et definert behov fra Havforskningsinstituttet. Prosjektet ligger foreløpig ikke inne i noen budsjetter.

Behovet for nye forskningsfartøyer er stort og driften kan kombineres i samarbeid med lokal forvaltning samt utdannings- og forskningssektoren. Havforskningsinstituttet har i sitt behov beskrevet at fartøyene skal opereres i samarbeid med henholdsvis Universitetet i Oslo og Universitetet i Tromsø.

I sum vil iverksettelsen av dette prosjektet sikre et stort antall arbeidsplasser ved norske verft, samt også i form av underleveranser fra norske maritime tjeneste- og utstørsprodusenter, landet over.

Av andre gryteklare prosjekter for blå økonomi foreslår vi å igangsette følgende:

Tilleggskapasitet robot, for hav og dypt hav:

Programmet kan iverksettes fra mai 2020 og har en verdi på 125 mill. kroner. Prosjektet ligger foreløpig ikke inne i noen budsjetter. Programmet vil sikre et stort antall arbeidsplasser gjennom norske underleverandører.

Integrert kartlegging og overvåking av norskekysten:

Programmet er basert på konsept foreslått av IMR og partnere i Coastwatch Concept. Programmet bygger på Frisk Oslofjord-prosjekt, videreført til Frisk Oslofjord II og kan ved utrulling muliggjøre kostnadseffektiv kartlegging og overvåking for hele norskekysten.



Prosjektet kan iverksettes før mai 2020 og har en foreløpig verdi på 125 mill. kroner. Prosjektet ligger foreløpig ikke inne i noen budsjetter. Programmet vil sikre arbeidsplasser gjennom norske underleverandører.

Maritimt Forum anbefaler at myndighetene:

- *Så snart som mulig iverksetter et prosjekt på byggingen av to nye forskningsfartøy i Norge, med norske underleverandører.*
- *Iverksetter program for tilleggskapasitet på robot for dype farvann.*
- *Iverksetter program for integrert kartlegging og overvåking av norskekysten.*

3. Flåtefornyelse: Tiltak som vil gi utslippskutt og ny teknologiutvikling

Iverksettelse av tiltak som bidrar til flåtefornyelse i den norske nærskipfarten vil raskt føre til aktivitet i alle segmenter i den norske maritime klyngen. Slike tiltak vil også føre til nasjonale utslippskutt, og det vil bidra til uttesting av nye løsninger som hele den internasjonale skipsfarten vil etterspørre i årene som kommer. Flåtefornyelse gir oss en unik mulighet til å utvikle en ny norsk eksportnæring.

Gjennomsnittsalderen i den norske nærskipfartsflåten er nærmere 30 år. Samtidig har det vært utfordrende for nærskipfartsrederiene å investere i nye fartøy. Det har sammenheng med lav fortjeneste og dårlige marginer i mange år.

Flere av skipene som bygges i dag vil seile i 2050 og alle vil seile i 2030. Derfor vil alle nye skip som bygges de neste årene måtte ha potensial til å kutte utslippene sine med 50 pst. eller mer. Beregninger viser at utslipp av CO₂, NO_x og SO_x per tonn transportert kan reduseres med nesten 50 pst. sammenlignet med dagens nivå, kun ved bruk av tilgjengelig teknologi. EU har åpnet for å kunne strekke statsstøtteregulverket nå. Vi kan stille strengere krav til HMS, arbeidsmiljø, klima som fremmer bygging ved norske verft.

Maritimt Forum anbefaler at myndighetene:

- *Etablerer en toppfinansieringsordning på markedsmessige vilkår, som gir nærskipfartsrederiene tilgang til finansiering og sikkerhet.*
- *Gjeninnfører kondemnerings- og risikolåneordningen og at vilkårene i ordningen forbedres slik at den treffer næringen den er ment å treffe. Det må stilles krav til norsk innhold ved all offentlig finansiering.*
- *Gir GIEK i oppdrag å øke kravet til norsk innhold i forbindelse med utstedelsen av garantier; fra dagens 30 pst. til 40 pst. eller høyere. Generelt bør GIEK få økte rammer.*



- *Opprette målrettede ordninger for fornyelse av nærskipfartsflåten gjennom ENOVA i dialog med næringslivet*

4. Grønt skifte: Tiltak som vil styrke hjemmemarkedet for grønn maritim teknologi

En aktiv maritim politikk har vært en forutsetning for fremveksten av et hjemmemarked for grønn maritim teknologi. Myndighetene må gi fødselshjelp til nye teknologier, slik at de kan bli konkurransedyktige og legge grunnen for økt internasjonalisering og større eksportmuligheter.

Maritimt Forum anbefaler at myndighetene:

- *Bidrar med finansiering til utbygging av landinfrastruktur for flere typer lav- og nullutslippsdrivstoff.*
- *Gir ENOVA i oppdrag å åpne opp for å støtte andre klimavennlige teknologier, som ammoniakk og biodrivstoff.*
- *Blir mer ambisiøse i bruken av offentlige anbud og i større grad etterspørre lav- og nullutslippsteknologi. Det bør etableres en ekspertenhhet med kunnskap og kompetanse på offentlig innkjøp, spesielt hva gjelder ekspertise på teknologi, bærekraft og innovasjon. Denne enheten må være tilgjengelig for offentlig innkjøpere. Det bør utlyses flere utviklingsprosjekter for ny grønn teknologi.*
- *Myndighetene må vurdere å opprette et statlig hydrogenselskap etter modell av opprettelsen av Statoil i 1972.*
- *Det må innføres større fleksibilitet i ordningene til GIEK og Eksportkreditt Norge A/S, slik at det åpnes opp for å gi bedre vilkår til prosjekter med grønn profil.*
- *Bidrar med støtte til at opplagsbåtene i offshoresegmentet kan bygges om for å legge til rette for hybridløsninger.*

5. Havvind: Tiltak som vi gi ren kraft og store grønne ringvirkninger

Vår sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt for å ta en global lederrolle i utviklingen av flytende havvind. Satsing på havvind vil bl.a. også bidra til videreutvikling av hydrogenteknologi for internasjonal skipsfart.

Den norske maritime klyngen leverer allerede i dag en lang rekke tjenester til utbygging av store havvindparker internasjonalt. Blant annet gjennom konstruksjonsskip, serviceskip, boligskip, kabelproduksjon og -legging, samt klargjøring av havbunn.



Norske maritime selskaper er globalt ledende aktører innen kompliserte maritime operasjoner innenfor offshore olje og gass. Denne kapasiteten er direkte overførbart til utvikling av fornybar energi. Maritim industri på sjø og land kan skalere og videreutvikle teknologi som kan redusere kostnadene.

Maritimt Forum anbefaler at myndighetene:

- *Etablerer et rammeverk og konsesjonssystem som bidrar til rask og effektiv utvikling av et ledende hjemmemarked for havvind.*
- *Etablerer regler for godkjenning av eierskifte, og at disse som blant annet inneholder undersøkelser av eierstruktur og skattemessige forhold.*
- *Utvikler skatteregler for havvindindustrien som sørger for at pengene fra denne industrien forblir i landet.*
- *Etablerer en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen.*

Vennligst ta kontakt ved behov for avklaringer eller utdypninger av ovennevnte punkter.

Med vennlig hilsen,

Maritimt Forum

Ivar Engan
Daglig leder
Tlf: 479 04 642