

Statsråd Trond Giske
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

11. april 2012

Deres ref.
201200268

FØRSTE INNSPILL TIL EVALUERING AV MARITIM STRATEGI "STØ KURS"

Vi takker for invitasjonen, datert 15. februar d.å., til å komme med innspill til evaluering av regjeringens maritime strategi "Stø kurs". Maritimt Forum vil komme tilbake med en mer omfattende evaluering av strategien innen fristen 1. mai, men vi tillater oss allerede nå å understreke viktigheten av noen overordnede og grunnleggende linjer i den maritime politikken.

I 2010 skapte nær 100.000 ansatte i den maritime næringen i over hele landet verdier for 124 milliarder kroner.¹ Vårt fremste konkurransefortrinn i Norge er den kompetansen som forvaltes i en komplett maritim klynge. Maritimt Forum deler regjeringens visjon i den maritime strategien fra 2007 om at *"Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og de maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden."* Soria Moria II har gitt trygghet for forutsigbarhet i rammebetingelsene gjennom at regjeringen vil; *"videreføre rederiskatteordningen som ble vedtatt i 2007, videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk og følge opp den maritime strategien."* I tillegg har regjeringen vist handlekraft under finanskrisen bl.a. med "Tiltakspakken for verfts- og utstysindustrien" ifm. Revidert nasjonalbudsjett 2010. Det er fortsatt stor økonomisk usikkerhet globalt. Da er det særlig viktig at konkurranseutsatt næringsliv opplever trygghet for "positiv" stabilitet i de myndighetsbestemte rammevilkårene. Det er viktig at etableringen av den statlige eksportfinansieringsordningen gir et minst like kompetent og fleksibelt tilbud til aktørene i den maritime næringen som det Eksportfinans har gjort frem til nå.

Den 19. januar presenterte Torger Reve og Amir Sasson resultatene fra det store forskningsbaserte analyseprosjektet "Et kunnskapsbasert Norge" fremheves maritim næring som et av de tre globale kunnskapsnavene vi har i Norge.² De to andre er; olje og gass og sjømat, som begge er næringer hvor det maritime har forsterkende synergier. Det er særlig i skjæringspunktet mellom det maritime og offshore olje og gass hvor Norge er kompetanse-, teknologi- og miljømessig ledende i verden i dag. Denne posisjonen må vi evne og ta vare på og utvikle videre.

Det er to grunnleggende forhold vi ønsker å understreke betydningen av med dette brevet:

¹Menon Business Economics; "Maritim verdiskaping i Norge 2000-2010
<http://www.maritimt-forum.no/?nid=14648&lcid=1044>

² Et kunnskapsbasert Norge - Torger Reve og Amir Sasson, Universitetsforlaget 2012

1. EUs State Aid Guidelines (SAG) for maritim transport må videreføres:

Vi er kjent med at retningslinjene er til revisjon i EU og at en omfattende høringsprosess er igangsatt. SAG er grunnlaget for skipsfartens og sjøfolks rammebetingelser også i Norge. Det er viktig for oss å understreke at en videreføring av retningslinjene er helt avgjørende for at den positive verdiskapingsutviklingen i den maritime klyngen i Norge skal kunne fortsette. For den maritime verdiskapingen i den norske klyngen er det særs viktig at SAG omfatter maritim offshore;

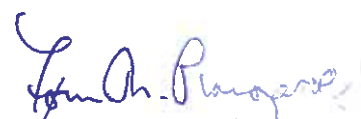
- 3 av 4 skip som leveres fra norske verft er kontrahert av norske rederier og 84 prosent av skipene (i verdi) er avanserte offshorefartøy
- Bygging av ett offshorespesialfartøy gir oppdrag til et hundretalls utstyrsleverandører over hele landet

2. Konkurranskraften i den norske refusjonsordningen for sjøfolk må bedres:

Den grunnleggende praktiske og operasjonelle kompetansen norske sjøfolk besitter er svært viktig også for utviklingen av de maritime næringer på land i Norge. Etter innføringen av det statiske taket i den norske refusjonsordningen ifm. RNB 2008 er det et faktum at den norske ordningen gradvis mister konkurranskraft sammenlignet med andre europeiske ordninger. Det er 8 prosent færre sjøfolk i ordningen i 2011 enn det var i 2008. Denne trenden skjer samtidig med at antallet unge som velger å satse på en maritim utdanning har økt med 36 prosent i de siste fem årene. Norge har per i dag heller ingen konkurransedyktig ordning for sjøfolk i Norsk Internasjonalt Skipsregister. Det medfører at vi mister norsk kompetanse fra viktige segment i utenriksfart. Det er derfor avgjørende viktig at det nå etableres en robust og konkurransedyktig nettolønnsmodell for norske sjøfolk som utnytter handlingsrommet i EUs State Aid Guidelines fullt ut. Maritimt Forum har engasjert Fafo for å analysere betydningen av erfaringsbasert sjøbasert kompetanse for utvikling og innovasjonsevne i hele den maritime klyngen i dag og frem mot 2020. Resultatene fra undersøkelsen vil foreligge ultimo april d.å. Vi kommer derfor tilbake til Fafos rapport i vårt innspill til Stø kurs-evalueringen innen fristen 1. mai.

Med vennlig hilsen
MARITIMT FORUM


Even Aas
Styreleder


Jørn Th. Prangerød
daglig leder

Vedlegg:

- Policynotat om betydningen av EUs State Aid Guidelines for den maritime næringen i Norge

Maritimt Forum er en samarbeidende stiftelse med over 700 bedrifter og organisasjoner over hele landet som medlemmer. Sammen representerer de hele verdikjeden i den maritime næringsklyngen i Norge, med både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner, selgere og kjøpere av maritime produkter og tjenester.

POLICYNOTAT - BETYDNINGEN AV EUs STATE AID GUIDELINES FOR DEN MARITIME NÆRINGEN I NORGE

Maritimt Forum - bestående av over 700 bedrifter og organisasjoner på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden vil understreke viktigheten av at EUs State Aid Guidelines for maritim transport videreføres slik at den positive verdiskapingsutviklingen i den maritime klyngen i Norge skal kunne fortsette.

Norge er i dag blant verdens ledende maritime nasjoner. Grunnlaget for dette er våre rederier og sjøfolk og politiske vilje til å se på næringen i et helhetlig perspektiv. En del av den nasjonale kunnskapsformuen er en maritim kompetanse i produkter og tjenester som nå etterspørres verden over.

Gjennom de siste to tiårene har globaliseringen av økonomien tiltatt betraktelig. Skipsfart er med sin mobile natur sannsynligvis den mest gjennomglobaliserte næringen av alle. Det betyr også at denne næringen er utsatt for en ekstrem internasjonal konkurranse.

Av strategiske årsaker etablerte derfor EU allerede på slutten av 1980-tallet spesielle retningslinjer som gjør at medlemslandene

kan innføre internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser for sin skipsfart og sine sjøfolk. Dette har de gjort for å sikre utviklingen av maritim kompetanse i Europa i konkurransen med bl.a. asiatiske land.

Gjeldende rammer for skipsfartens og sjøfolks rammebetingelser er nedfelt i EU-Kommisjonens "Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport" fra 2004. Gjennom EØS-avtalen gjelder disse retningslinjene også for Norge.

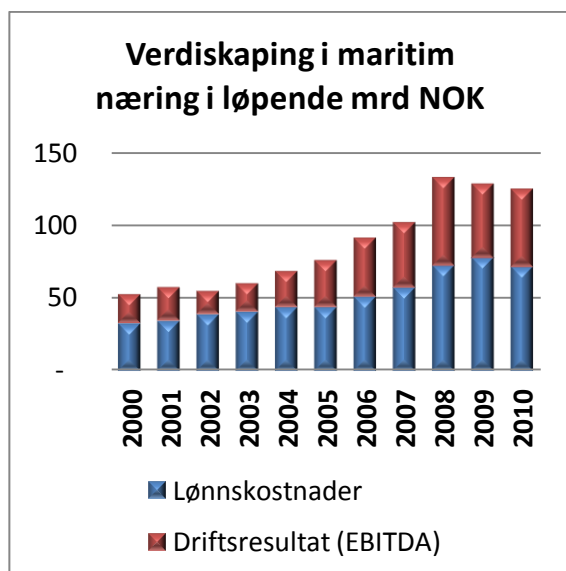
Selv om man prinsipielt sett kunne ønsket en situasjon der denne type tiltak ikke var nødvendig mener Maritimt Forum at vi må forholde oss til de faktiske realiteter i den internasjonale konkurransesituasjonen. Inntil det eventuelt er mulig å få etablert et felles internasjonalt regime for regulering av konkurranseutsatte skip og sjøfolk, må Norge sikre at vår maritime næring kan operere under internasjonale konkurransedyktige rammevilkår. Uten slike rammevilkår vil norske rederier tvinges ut av Norge for å vinne frem i konkurransen om oppdrag. Norsk skipsfart og norske sjøfolks maritime kompetanse vil da forvitte. På sikt frykter vi det samme vil skje med den landbaserte maritime virksomheten i Norge.

Nedenfor vil vi derfor redegjøre nærmere for den verdiskapings- og sysselsettingsveksten vi har hatt i norsk maritim næring og hvorfor vi mener det er viktig at EUs gjeldende State Aid Guidelines for maritim transport videreføres for at denne utviklingen skal kunne fortsette i Norge også fremover.

Betydelig maritim verdiskapings- og sysselsettingsvekst i Norge det siste tiåret – med offshore som viktigste driver

I samarbeid med analyseselskapet Menon Business Economics utarbeider Maritim Forum årlige verdiskapingsanalyser av den maritime næringen i Norge. I 2010 skapte nærmere 100.000 sysselsatte over hele landet verdier for 124 milliarder kroner. Næringen omsatte for nærmere 360 milliarder kroner i 2010. Maritim næring er etter olje- og gass Norges største eksportnæring. I 2010 var næringens andel av BNP 5,5 prosent.

Når det gjelder verdiskaping hadde de norske offshore-rederiene, sammen med utstyrprodusenter og boring/produksjon en formidabel vekst på mer enn 200 prosent siden årtusenskiftet. Norske maritime tjenesteytere opplevde kraftig vekst fra 2003 til 2008, og mer enn doblet omsetningen. Norske skipsverft produserer i hovedsak offshore-skip og vokste kraftig etter 2004. Veksten fortsatte til og med 2009, som følge av lange ordrebøker. I 2010 falt omsetningen noe, men lå likevel tre ganger høyere enn i 2004.



Den største veksten i antall ansatte det siste tiåret finner vi blant maritime utstyrsprodusenter, men verft og tjenester har også opplevd vekst siden 2005. Det er imidlertid rederisegmentet som på sjø og land har flest norske ansatte. Mest konkurranseutsatt er grunnleggende praktiske, operasjonelle og erfaringsbaserte kompetanse fra norske sjøfolk.

Med grunnlag i stabilitet og forutsigbarhet i refusjonsordningene fra midten av 2000-tallet igangsatte Maritimt Forum informasjons- og rekrutteringskampanjen "Ikke for alle – En utdanning du kommer langt med". Interessen for maritime yrker

har økt blant norsk ungdom. Høsten 2011 var det 36 prosent flere som startet på en maritim utdanning enn det var i 2006.

Norge er et velutviklet velferdssamfunn med et høyt kostnadsnivå. I en verden preget av stadig økende globalisering og konkurranse må vi i Norge ha et næringsliv som er internasjonalt konkurransedyktig og som tåler et høyt kostnadsnivå. "Kan vi ikke løpe raskest, må vi tenke smartest." Verdiskapingen per ansatt og lønnsnivået er betydelig høyere i maritim næring enn i resten av næringslivet i Norge. Særlig er forskjellen i stor mht. lønnskostnader – mer enn 50 prosent høyere i maritim næring. Forskjeller i lønnsnivå mellom næringer fører til store forskjeller i næringenes bidrag til myndighetenes skatteinntekter for finansiering av velferden.

Menon har beregnet at dersom lønnsnivået i maritim næring ble redusert til gjennomsnittsnivået i norsk næringsliv, ville skatteinngangen i 2009 bli redusert med om lag 18 milliarder kroner – **etter** at man har korrigert for refusjonen av skatt for norske sjøfolk (refusjonsordningen).

Videreføring av EUs State Aid Guidelines er avgjørende for fortsatt maritim vekst i Norge

Rederier etablert i Norge tar risiko, investerer kapital og tar del i det innovasjonsfremmende dynamiske samspillet som preger den norske maritime klyngen. Tall fra Norsk Industri viser at for leveranser av skip fra norske verft i perioden 2009-2013, er 3 av 4 skip bestilt av et norsk rederi. I tillegg er det slik at bygging av **ett** fartøy gjerne kan involvere utstysleveranser fra et hundretalls leverandører spredt over hele landet.

Vår siste analyse befester at offshore er den viktigste driveren for den maritime verdiskapingsveksten vi har opplevd i Norge de senere årene. Dette understøttes av at hele 84 prosent av skipene (i verdi) som bygges på norske verft i perioden 2009-2013 er petroleumsrelatert. Dette er et spesialiserte og høyteknologiske skip som passer den norske næringsstrukturen godt. I skjæringspunktet mellom det maritime og offshore er Norge kompetansemessig, teknologisk og miljømessig ledende i verden. Etter Maritimt Forums syn er det helt avgjørende for videreutvikling av denne kompetansen at koblingen mellom norske verft, utstysprodusenter og rederier opprettholdes.

Høyteknologiske, kompetansekrevende og spesialiserte skipsfartstjenester knyttet til offshore er utsatt for samme globale konkurransesituasjon som tradisjonell skipsfart. Eventuelle endringer i retningslinjenes praktiske virkeområde i tilknytning til maritim offshore vil bety mer for oss, relativt sett, enn for noe annet land i EØS-området. Vi vil sterkt advare mot en utvikling hvor de avanserte og spesialiserte skipsfartssegmenter med høy grad av europeisk (og norsk) sysselsetting og verdiskaping ekskluderes, og at regelverket begrenses til kun å gjelde enklere transportaktiviteter. Andre internasjonale maritime sentre står klare til å motta det EU og eventuelt Norge måtte skyve fra seg. Verft i asiatiske land som Korea, India, Kina m.fl. bygger etter hvert offshoreskip av god kvalitet og konkurrerer i stadig sterkere grad med norske verft.

Oppsummert vil vi understreke viktigheten av følgende to forhold knyttet til videreføring av EUs State Aid Guidelines:

- 1. Offshorerederiene må ha internasjonalt konkurransedyktige betingelser i Norge, slik at de velger å satse med utgangspunkt i Norge**
 - 3 av 4 skip som leveres fra norske verft er kontrahert av norske rederier og 84 prosent av skipene er avanserte offshorefartøy
 - Bygging av ett offshorespesialfartøy gir oppdrag til et hundretalls utstysleverandører over hele landet
- 2. Vi må utdanne og videreutvikle høy kvalifisert maritim kompetanse i alle ledd og på alle nivå**
 - Den praktiske og operasjonelle kompetansen som norske sjøfolk besitter er avgjørende viktig for å bevare konkurransekraften og innovasjonsevnen også i landbaserte maritime virksomheter.
 - Over halvparten av de norske sjøfolkene i refusjonsordningen jobber i et offshorerederi