

Til næringsminister Iselin Nybø

postmottak@nfd.dep.no

Oslo, 29. januar 2021

Forespørsel om møte vedrørende tiltakspakke for maritim sektor

Fagforeningene Fellesforbundet, NITO, Negotia, Lederne, FLT og Tekna vil med dette be om møte med statsråden vedrørende behovet for en tiltakspakke for maritim sektor.

Regjeringen er i stortingsmeldingen om maritim næring tydelig på at maritim sektor er en av Norges viktigste og mest innovative næringer, og at det er behov for en aktiv maritim politikk. Pandemien har imidlertid gitt utfordringer som gjør at det er behov for akutte tiltak dersom regjeringens ambisjoner skal realiseres.

En kartlegging Fellesforbundet har gjort sammen med Norsk Industri gir grunnlag for å slå alarm på vegne av verftsindustrien. Stadig færre av ferjene som bestilles inn til den norske ferjetrafikken bygges i Norge. Kun fire av ti ferjer bygges nå i Norge. En av ti av de andre ferjene bygges innenfor EØS, mens resten bygges utenfor Europa.

Vi er glad for at regjeringen har satt i gang en analyse av hvordan korona og oljeprisfall har rammet verftsneringen, men håper at man er villig til å se på ulike tiltak mens man venter på analysen.

Vi mener man bør bruke offentlige anbud aktivt for å sikre at prosjekter tilfaller den norske maritime klyngen. Da er det viktig at de offentlige innkjøperne har tilstrekkelig med bestiller- og innkjøpskompetanse. Anbudsprosessene er ofte omfattende og kompliserte. Vi mener derfor det er nødvendig å etablere en ekspertenheter med høy kompetanse på offentlige anbud, som kommunale og fylkeskommunale innkjøpere kan lene seg på.

Når halvparten av ferjeandbudene nå ser ut til å gå til verft utenfor Europa, mener vi videre at det er grunnlag for å utrede hvilket handlingsrom Norge har, ikke minst overfor land utenfor EØS. Norge må utnytte handlingsrom innenfor de internasjonale handelsregimer vi er forpliktet av, for å tilrettelegge for norsk industris muligheter for å vinne kontrakter.

Norsk industris styrke må også vektlegges i utformingen av anbud og tildelingen av oppdrag. Det er derfor vårt klare innspill at kriterier for arbeidsvilkår og HMS må bli en del av anbudskriteriene.

Videre mener vi at det bør fylles på med kapital i ordninger hvor det er kø av prosjekter som søker medfinansiering, som f.eks. Miljøteknologiordningen, Grønn plattform og Innovasjonsprosjekter i næringslivet (IPN). I tillegg må regjeringen utnytte handlingsrommet i statsstøttereguleringen fullt ut mht. andelen offentlig støtteandel. Åpning for inntil 70 pst. støtte til SMB-segmentet og 50 pst. til store bedrifter må videreføres innenfor de relevante ordningene. Det vil øke muligheten for at flere selskaper kan prioritere utviklingsprosjekter knyttet til digitalisering og miljø i en tid med begrenset kapital.

Eksportfinansieringstilbudet må være konkurransedyktig med de europeiske eksportordningene. Kapitalbindingen i eksisterende ordremasse er en utfordring. De store verftene binder opp sin

tilgjengelige egenkapital i eksisterende ordremasse og mister muligheten til å konkurrere om nye. Konsekvensen kan bli at rederiene og havbrukselskapene går til Asia for bygging vi gjerne skulle hatt her. Vi etterlyser derfor at GIEK, under de rådende forhold, strekker seg maksimalt innenfor det regelverket tillater for å tillemppe kravene til egenkapital. Etter det vi forstår ligger det kravet på rundt 30 pst. i dag. Vi mener det imidlertid bør ned til 5-10 prosent for å sikre at verft i Norge er i stand til å ta på seg nye kontrakter og således bidra til å sikre Norges rolle som en ledende havnasjon.

Det er i 2020 etablert bransjeprogram for olje og gass og for maritim sektor, og det er viktig at disse videreføres mot 2025. Bransjeprogrammene har hatt stor suksess i å utvikle relevant og etterspurt etter- og videreutdanning gjennom trepartssamarbeidet, og vil bli en viktig brikke i omstillingen av næringen. Foreløpige innretningen av bransjeprogrammet for maritim sektor innebærer en svekkelse av arbeidstakersiden som vil advare mot. Det er viktig at ansatte blir involvert om vi skal få på plass et tilbud som både bidrar til kompetanseheving og omstilling.

Våre fremste kompetansemiljøer ved universiteter og høyskoler må mobiliseres til å gi korte og treffsikre fleksible tilbud til høyutdanningsgruppene innen disse bransjene. Det tar tid på å utvikle tilbud som treffer bransjenes behov. Det vil også ta tid å få opp tilstrekkelig antall gode faglige studier og en god struktur for videreutdanning i disse bransjene.

Vi mener videre at det er viktig at det snarest gjennomføres en studie som kartlegger hvordan det kan legges til rette for økt digitalisering i maritim næring blant annet når det gjelder infrastruktur, datadeling, tilgang på kompetanse, begrensninger i gjeldende regelverk og potensial for standardisering

Avslutningsvis mener vi at det er viktig med en fremskynding av investeringer i fartøy og stridsvogner for å sikre norsk industri, og mener Vanguard bør prioriteres. Etter oljekrisen i 2014 har norske verft omstilt seg fra en ordrebok hvor 70 pst var offshorefartøy til bl.a. avanserte mellomstore cruiseskip. Cruisemarkedet er som følge av koronapandemien på full stopp. Som med kystvaktskipene som ble fremskyndet og utlyst i en konkurranse mellom norske verft, mener vi det samme bør gjøres med det såkalte Vanguard-prosjektet nå. Det vil gi grunnlag for flere arbeidsplasser, nye fremtidige eksportmuligheter og i tillegg til å være en ny kapasitet for forsvaret.

På denne bakgrunn ber vi om et møte med statsråden, og håper på positiv tilbakemelding.

Med vennlig hilsen

Jørn Eggum, leder i Fellesforbundet

Trond Markussen, president i NITO

Lise Lyngsnes Randeberg, Tekna

Monica A. Paulsen, forbundsleder i Negotia

Audun Ingvarsten, forbundsleder i Lederne

Ulf Madsen, forbundsleder i FLT.



Fellesforbundet

NITO

