



Finansdepartementet

Statsråd Jan Tore Sanner

postmottak@fin.dep.no; jan-tore.sanner@fin.dep.no; kari.elisabeth-olrud.moen@fin.dep.no

Nærings- og Fiskeridepartementet

Statsråd Iselin Nybø

postmottak@nfd.dep.no; iselin.nybo@nfd.sep.no

Statsministerens kontor

Statsminister Erna Solberg

postmottak@smk.dep.no

Ålesund, 20. april 2020

Korona-krisen: Innspill til RNB 2020, behov for maritime tiltak

De økonomiske virkningene av COVID-19 og oljeprisfallet skaper den dypeste krisen for den maritime næringen i Norge i moderne tid. Uten at kraftfulle tiltak settes inn, kan industrien risikere en bølge av konkurser, omfattende oppsigelser og full stopp i innovasjon og nyskaping. Dette vil få store konsekvenser for Norge og for regjeringens ambisjon om at vi skal være en verdensledende havnasjon, slik det er uttrykt i regjeringens oppdaterte havstrategi.

GCE BLUE Maritime Cluster som er en av verdens mest avanserte og komplette maritime klynger, består av over 200 bedrifter (rederier, verft, skipsdesignere, utstys- og tjenesteleverandører) med en årlig omsetning på nærmere 60 milliarder kroner. Klyngen representerer betydelige eksportverdier og en teknologiutvikling som gjør det mulig for å utvikle naturressursene i havet. Nå står vi overfor en krise som kan true næringens eksistensgrunnlag.

1. Den dypeste krise i moderne tid

Alvoret i situasjonen for den maritime næringen understrekes i en [rapport](#) Menon Economics har utarbeidet på oppdrag fra Eksportkreditt. Her estimeres det at norsk maritim næring og oljeserviceindustri kan miste 20 000 arbeidsplasser og tape 500 milliarder i omsetning de neste tre årene som følge av krisen. Dette vil forplante seg videre til annet næringsliv fordi en arbeidsplass i verftsindustrien genererer mer enn fem arbeidsplasser i samfunnet rundt.

Den globale økonomiske nedgangen som følger av COVID-19, vil ikke bare ramme en eksportrettet næring som den maritime hardt. Konsekvensene vil bli langvarig fordi en global resesjon vil påvirke nybyggaktiviteten i mange år fremover. Videre inntreffer krisen på et tidspunkt der den maritime industrien nylig har vært gjennom en krevende omstillingsprosess i kjølvannet av oljeprisfallet i 2014/15. Dette gjør at bedriftene ikke har den kapitalbasen og likviditet som de burde ha hatt.

Den maritime næringen er omstillingsdyktig og bedriftene vil sammen og hver for seg, gjennomføre omfattende og raske endringer for å tilpasse virksomheten til en ny virkelighet. Samtidig er krisen av et omfang som gjør at det er et stort og umiddelbart behov for tiltak fra myndighetenes side.

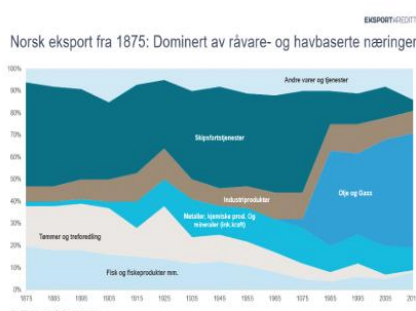


2. Norge lever av havet

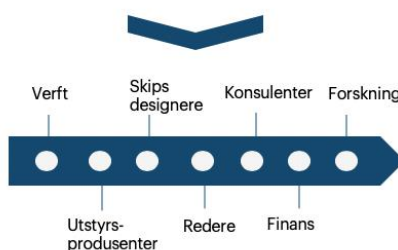
Krisen i den maritime næringen truer ikke bare et titalls tusen arbeidsplasser og flere hundre milliarder kroner i direkte omsetning og eksport. Maritim industri er også avgjørende for å utløse vekstkraften i de havnæringene Norge skal leve av i framtiden.

De siste hundre årene har 70 % Norges samlede eksport kommet fra havnæringene. Hvis vi opprettholder en komplett maritim klynge gjennom den pågående krisen, er vi posisjonert til å kunne leve av havnæringene også de kommende 100 årene.

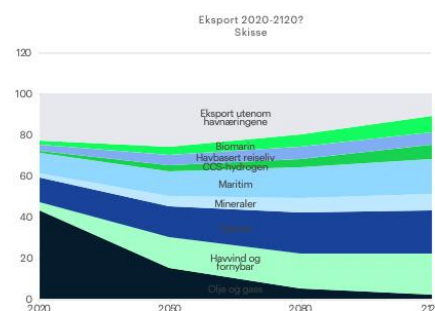
Fortid 1875 – 2020



Komplett verdikjede



Fremtid 2020 – 2120



Teknologien og kompetansen i den maritime næringen har vært avgjørende for at Norge har lykkes med å utvikle olje- og gassressurser på norsk kontinentalsokkel. Dette har vært vår viktigste eksportnæring de siste 50 årene.

I årene som kommer har Norge enorme muligheter til å utvikle ny eksport fra havet: Fornybar energi, sjømat, mineraler og biomarine ressurser kan sikre finansiering av vår felles velferd også når oljeaktiviteten går ned. Uansett hvilke av havets ressurser vi skal utvikle, forutsetter dette en sterk, omstillingsdyktig og avansert maritim industri.

I årene som kommer skal verden gjennom en dyp økonomisk og teknologisk omstilling for å stanse klimaendringene og sikre bærekraftig verdiskapning. Den norske maritime næringen er verdensledende i utvikling av klima- og miljøteknologi. I årene som kommer må denne innovasjonstakten øke ytterligere. Det er helt avgjørende at krisen nå ikke stanser den nødvendige omstillingen av skipsfart og maritim industri til lavutslippssamfunnet. Lykkes vi i å videreføre den grønne omstillingen i maritim næring gjennom krisen, kan Norge bygge et avgjørende konkurransefortrinn for framtiden.

Tiltakene næringen selv og myndighetene nå må sette inn, må i størst mulig grad bidra til å bygge bro til framtidens havnæringer og til store, globale eksportmarkeder. Da må vi opprettholde en komplett verdikjede i Norge. Hvis ikke, kan næringen bli satt tiår tilbake og mye verdifull kompetanse gå tapt for alltid.



3. Maritim næring har store utfordringer som må løses

Skal vi sikre at havnæringen forblir Norges viktigste eksportnæring også i de neste hundre årene, er det helt avgjørende at Norge klarer å opprettholde en komplett maritim verdikjede. Dette vil kreve betydelig omstillingskraft i bedriftene, men også målrettede tiltak fra myndighetenes side:

- I det korte bildet (2020) er det kritisk viktig å sikre at bedriftene overlever ved at de har tilstrekkelig likviditet. Videre må innovasjonsevne og kompetanse opprettholdes.
- På mellomlang sikt (2021) er det avgjørende å få på plass ny aktivitet og nye oppdrag.
- På lenge sikt (2022 – 25) må den maritime næringen gjennom en omfattende omstilling og restrukturering for å kunne møte de nye markedssegmentene som vokser frem i havnæringen (som grønn skipsfart, offshore vind og havbruk, CCS og biomarine næringer).

Tiltakene i hver av disse fasene bør i så stor grad som mulig henge sammen, slik at den samlede innsatsen bidrar til å bygge bro mellom nåtid og framtid. Den siste fasen må adresseres tydelig i stortingsmeldingen om maritim næring som er under utarbeidelse.

4. Tiltak som må på plass i RNB 2020

GCE BLUE Maritime Cluster ber regjering og Storting om følgende strakstiltak i revidert nasjonalbudsjett:

4.1. *Sikring av likviditet gjennom skatteutbetaling på balanseført underskudd*

Den maritime næringen ble hardt rammet av oljeprisfallet i 2014/15. De siste fem årene har næringen vridt aktiviteten mot nye markedssegmenter, ikke minst cruiseferdsfartøy som nå er det skipsegmentet som rammes hardest av korona-utbruddet. Omstillingen har vært krevende og gjort at flere av bedriftene har lagt bak seg flere år med betydelige underskudd, en ytterst krevende balanse og en presset likviditetssituasjon.

Vi ber om at det etableres en ordning der opparbeidet underskudd for perioden 2015 – 2020 gis en forskuddsmessig skatteeffekt med 50 prosent i 2020 og 50 prosent i 2021. På denne måten forskutterer staten utbetalingen av et skattefradrag som i dag først vil komme på et tidspunkt der bedriftene går med overskudd. Tiltaket vil dermed ikke redusere beskatningen av næringen, men fremskynde tidspunktet for når fremførbart underskudd kan nyttiggjøres. Tiltaket vil gi en betydelig styrking av bedriftenes likviditet og en tilsvarende styrking av bedriftenes balanser.

NB. Rederiene har en egen skatteordning, så dette tiltaket vil kun treffe den fastlandsbaserte delen av næringen som verft og utstysproducenter.

4.2. *Midlertidig oppheving av taket på nettolønnsordningen*

Norske rederier som opererer på norsk sokkel med norske sjøfolk, er omfattet av nettolønnsordningen. Vi ber om en midlertidig oppheving av taket i nettolønnsordningen i 2020 og 2021. Dette vil ha en betydelig positiv likviditetseffekt for norsk offshore-rederier som ikke er omfattet av tiltaket i punkt 4.1.



4.3. *Etablering av en statlig garantiordning for utsatt låneforfall*

Flere sentrale maritime bedrifter har betydelige låneforfall i andre halvår 2020 og i 2021. Det er avgjørende viktig at bedriftene får utsatt forfall med 12 – 24 måneder for å unngå konkurser. Vi ber om at det etableres en statlig garantiordning, f. eks gjennom GIEK, som sikrer dette.

4.4. *Tiltak for å opprettholde kompetanse og innovasjonsevne*

I krisetider fokuserer bedriftene på aktivitet som gir inntjening i det svært korte bildet. Dette innebærer en reell fare for at innovasjonsaktiviteter, produkt- og kompetanseutvikling stanser opp. Det er svært alvorlig i en tid der nytenking og omstilling står sentralt. Vi registrerer at fylkeskommuner og virkemiddelapparat er tilført økte bevilgninger til virkemidler som skal sikre økt innovasjon. Utfordringen er at disse tiltakene krever 50 – 70 prosent egenfinansiering fra bedriftene som er svært presset på likviditet. Vi ber om av bedriftenes egenfinansiering for offentlige virkemidler settes ned til 25 prosent i 2020 og 2021, alternativt at dagens egenandel gis som lån. Dette er avgjørende viktig for å sikre aktivitet nå.

4.5. *Plan for nybyggingsaktivitet*

På mellomlang sikt er det helt avgjørende at den maritime industrien sikres ny aktivitet slik at det fortsatt eksisterer en komplett verdikjede etter krisen. Da må det ikke minst bygges nye skip. Vi ber derfor regjeringen i RNB 2020 varsle at man vil komme tilbake med en plan for økt skipsbygging i Norge i statsbudsjettet for 2021.

Planen må i første fase ha fokus på byggeaktivitet som kan igangsettes i 2021 og på å planlegge og designe prosjekter som kan igangsettes i 2022 – 25. Det er avgjørende å sikre økt aktivitet i Norge i de nærmeste årene, samtidig som vil bygge kompetanse som vil gi oss kraft til å vinne store internasjonale kontrakter i det lengre bildet.

Vi mener følgende segmenter bør vurderes spesielt:

Offshore Vind

Eksportkredits analyser viser at offshore vindkraft vil vokse betydelig i årene som kommer, og at Norge har alle muligheter til å ta et globalt lederskap i segmentet. Dette forsterkes av at regjeringen nylig har vedtatt utbyggingen av Hywind Tampen og at Equinor er tungt involvert i utbyggingen av verdens største vindkraftanlegg på Doggerbank. Det er kritisk viktig at norsk maritim industri får utvikle og bygge de spesialfartøylene som må brukes i disse operasjonene.

Elektriske ferger

Norge er i gang med elektrifiseringen av fergetrafikken. Tempoet i denne grønne somstillingen må økes gjennom økt bygging av nye, helelektriske ferger. Det bør etableres et statlig investeringsfond som sikrer at all norsk fergedrift er helelektrisk innen 2030. Også innenfor dette segmentet vil eksportmulighetene være betydelige.

Grønn skipsfart

Energibærere som batteri, hydrogen, ammoniakk, biofuel, metanol m.v blir viktig i fremtidens grønne skip. Dette må utnyttes til å i) oppgradere eksisterende skip og ii) bygge nye skip som erstatning for gamle. Det bør derfor etableres en ordning, for eksempel gjennom ENOVA, som sikrer finansiering av grønne skipsprosjekter. Dette er viktig for grønn nærskipsfart i Norge, men også fordi det vil styrke Norge som verdens ledende aktør innenfor grønn skipsbygging. Dette vil



åpne et gigantisk, fremtidig internasjonalt marked for norsk maritim industri fordi verdens mest helhetlige verdikjede for nullutslippsløsninger (flere teknologier/typer) er norsk.

Autonome skip

Fjernstyrte og autonome skip er under utvikling og åpner for fremtidens forretningsmodeller innen skipsfart. Det er viktig å styrke Norges ledende posisjon innen autonomi og digitalisering av skipsfart til å styrke reindustrialiseringen av Norge – også på andre områder.

Kystskipsfart, oppgraderinger og resirkulering

Skal gods flyttes fra vei til kjøll, må det på plass en kraftig opprusting av kystskipsfarten gjennom nybygging og oppgradering av skip, havner og annen infrastruktur. Det bør også etableres ordninger skraping og resirkulering av skip i Norge slik at dette gjøres på en bærekraftig måte for personell og miljø.

5. Avslutning

GCE BLUE Maritime Cluster vil de nærmeste ukene og månedene jobbe videre med hvordan norsk maritim industri kan omstilles for å møte de fremvoksende segmentene i havnæringen. Denne omstillingen vil være krevende, men samtidig også stryke Norges posisjon som en verdensledende havnasjon i tråd med regjeringens oppdaterte havstrategi.

Vi vil komme tilbake med ytterligere innspill i forbindelse med NFDs arbeid med den varslede stortingsmeldingen om maritim næring og til statsbudsjettet for 2021.

Ved vennlig hilsen

Njål Sævik
Styreleder
GCE Blue Maritime Cluster

Per Erik Dalen
Adm. direktør
GCE Blue Maritime Cluster

Kopi:

Stortingets finanskomite, finans@stortinget.no
Stortingets næringskomite, naering@stortinget.no
Norges Rederiforbund
Maritimt Forum
Norsk Industri
Fellesforbundet/LO