

Tap? Det er Equinor, det



Erik Reinhardsen og statsautorisert revisor og partner i PWC, Eli Moe-Helgesen, la fram rapporten om tap i USA. Foto: Jil Yngland/NTB

av tabber. Det er lett å tro på Sætres fortvilelse på pressekonferansen fredag – arrangert samtidig som offentliggjoringen av årets vinner av Nobels fredspris. Likevel er Sætres forsøk på å legge seg flat knapt halvgodt. Avsløringene i vår handlet om årene fra 2013 til 2016, men torsdag kunne DN fortelle om en rød rapport fra 2019 som peker på manglende rutiner for blant annet innkjøp. En rød rapport er en internrevisjon som skal gå direkte til konsernledelsen og styret, og som nå omtales som «utfordringer».

Equinors problemer er så grunnleggende at det ikke hadde nytteløst å sparke nestpensjonisten Sætre. Det er ingen

enkelthendelse som skapte tabben til 200 milliarder, men en strategi der overmot trumfet sunnmørsk og jærsk skikkelighet, der Nordsjøen ble for smått og der ambisjonene om å leke med de store gutta i Houston tok overhånd. Statoil ble i sin tid delprivatisert og tatt på børs under regjeringen Stoltenberg for å ha muligheten til å gå utenlands, en beslutning som framstår mer og mer tvilsom etter hvert som milliardene renner ut. Ta gjerne med at Equinor heller ikke aner hvor det er blitt av 295 millioner kroner i Angola, en sak Aftenbladet/E24 nylig avslørte, og historiene om selskapets utenlandske operasjoner nærmer seg tungoljesvart.

Equinor må finne seg i at det blir stilt spørsmål ved strategivalg, styring og en tro på høy oljepris som få andre selskaper deler. Såpass graverende er avsløringene at hovedeieren – staten med 67 prosent – ikke kan nøye seg med informasjonen på generalforsamlingene. Equinor forventer en oljepris på 80 dollar fatet i 2030, der Aker BP regner med 65 og Shell 60 dollar. Mens konkurrentene skriver ned verdier ut fra antakelsen om oljeprisfall i en verden med mer fornybar, velger Equinor optimismen. Det er mulig at Equinor har brukt opp tabbevoten sin, men det er mulig at de mange tabbene på sikt kan overgå av selskapets prisoptimisme.

bjs@rogalandsavis.no

Norsk luftfart i fritt fall

DEBATT

LASSE HOLM

Hovedtillitsvalgt,
Foreningen Lederne/
Norwegian



Helt siden man så konsekvensene covid-19 hadde på norsk luftfart har jeg som hovedtillitsvalgt for organisasjonen Lederne i Norwegian advart mot de konsekvenser man ville få med mindre staten gikk inn med støttepakker og ordninger på lik linje med i de fleste andre europeiske land.

Man har spesifikt advart mot at useriøse aktører vil utnytte den usikkerheten som er i markedet hvis man ikke har klare garantiordninger som gir en trygghet. Trygghet både for selskap og ikke minst de tusenvis av ansatte som har luftfart og reiseliv som sitt levebrød.

Nå har WizzAir meldt sin ankomst på det norske innenriksmarkedet, WizzAir har tjent meget gode penger siden sin oppstart. Det har tjent gode penger på bekostning av sine ansatte, lave lønninger, manglende rettigheter og ikke minst et forbud mot fagforeninger gjør at de kan utnytte sine ansatte.

Dette er det selskapet Norwegian, SAS og Widerøe nå skal slåss mot i det norske innenriksmarkedet. Det sier seg selv at det blir en kostbar affære for selskaper som opererer i henhold til norsk regelverk, norske lønninger og ikke minst forholder seg til fagforeninger.

Ønsker virkelig regjering og Storting en slik utvikling som det her legges opp til? Ønsker man at en stor useriøs, hensynsløs aktør skal få torpedere en sunn og seriøs norsk luftfart.

Dette er i realiteten et angrep på den norske arbeidslivsmodellen, det er et angrep mot partssamarbeidet, det er et angrep mot det arbeidslivet vi kjenner.

Norsk luftfart kan ikke stå alene i kampen mot sosial dumping, fagforeningsknusing og en brutalisering av norsk arbeidsliv. Vi trenger hjelp av regjeringen, Stortinget, arbeidsgiverorganisasjoner og ikke minst en samlet norsk fagbevegelse.

WizzAir selv er tøffe nok til å si det som det er, de skal ikke ansette på norske vilkår og de vil aldri tillate fagforeninger i sitt selskap.

Mitt spørsmål til landets politikere: ønsker vi en slik utvikling i vår egen hage eller vil man kraftfull støtte opp om de seriøse aktørene som i dag opererer på det norske innenriksmarkedet.