

Statsminister Erna Solberg

Kopi: Finansminister, nærings- og fiskeriminister, olje- og energiminister, forskningsminister, forsvarsminister, stortingspolitikere, ordførere og fylkesordførere

07.08.2020

### **Etterlyser en reell tiltakspakke for maritim industri**

Norges maritime industri står fortsatt overfor sin mest alvorlige utfordring i moderne tid. Selv om samfunnet nå gradvis åpner opp igjen, er det fra høsten og utover i 2021 at effekten av koronapandemien for alvor slår inn i de maritime markedene. Vi som arbeidstakerorganisasjoner tilknyttet den maritime klyngen, etterlyser tiltak som kan avhjelpe krisen umiddelbart. De tiltak som har kommet gjennom ulike pakker og i RNB er bra, men disse er i stor grad langsiktige og er dessverre langt fra nok til å sikre sysselsetting, verdiskaping og kompetansemiljøer i den fasen næringen nå er på vei inn i. Vi gjør oppmerksom på at selv om det er mange krysningpunkter mellom olje- og gass og den maritime næringen, er det fortsatt mange i maritim industri som ikke har nytte av tiltakene som er rettet mot oljeindustrien, ikke minst gjelder det de større skipsverftene som nå er svært utsatt.

Vi frykter at svært mange ansatte står i fare for å bli permittert eller miste jobbene sine i løpet av høsten og vinteren, og at verdifull kompetanse vil gå tapt. Dette er kompetanse vi er avhengig av dersom vi i Norge skal kunne utvikle en eksportrettet bærekraftig og grønn skipsfartsnæring for fremtiden. Det er også svært nødvendig kompetanse for å sikre positiv utvikling i lokalsamfunn. Bedrifter som har sterke fagmiljøer, klarer å tiltrekke seg kompetanse, noe som gir dem kapasitet til å løse utfordrende oppgaver samt utvikle bedriften. Flere av organisasjonene bak dette brevet har derfor sammen med Maritimt Forum bestilt en ny rapport fra Menon som skal vurdere virkningen av vedtatte tiltak på maritim sektor. Nå haster det med å innføre en reell tiltakspakke

### **En tiltakspakke må tuftes på følgende premisser**

Den må ha umiddelbar effekt.

Den må gi arbeidsplasser i Norge.

Den må sørge for at vi beholder og utvikler kompetansemiljøene i den maritime klyngen.

Den må være bærekraftig, grønn og eksportrettet.

## Forslag til tiltak

Følgende tiltak må virke sammen som en pakke for å avhjelpe situasjonen og samtidig sikre en framtidsrettet og bærekraftig maritim industri:

- Forsere bygging av minerydderfartøyet Vanguard. Vi er glade for at bransjen og flere partier på Stortinget har samlet seg om Vanguard-konseptet. Her kan bygging av skip til Forsvaret kombineres med å sikre og videreutvikle kompetansemiljøer i den maritime næringen. Vanguard er også fleksibelt designet og kan tilpasses andre behov hos Kystvakten mv.
- Forsere bygging av et nytt forskningsfartøy under Havforskningsinstituttet, i tillegg til det ene som kom i krisepakke tre.
- Styrke finansieringsordninger for miljøvennlig fornyelse av nærskipsflåten. I et anmodningsvedtak bes regjeringen å vurdere GIEK og skipsgarantiordningen til Statsbudsjettet for 2021. Betingelsen for å få lån og garantier for å bygge skip i Norge må bedres med økte midler og løpetid. Det må legges til rette for at skipene bygges i Norge.
- Styrke kondemneringsordningen for nærskipsfartøy og innføre en kondemneringsordning for eldre offshorefartøy. Skal det bli interessant å kondemnere skip må kondemneringsordningen styrkes betraktelig og minimum med 200 mill. kr. Kondemneringsordningen må virke sammen med tiltak for finansiering og garantier for investeringer for å gi resultat. Man bør også se på mulighetene for at de som investerer i miljøvennlige skip får en ekstrakompensasjon ved kondemnering av utgåtte fartøy.
- Nye ferger og hurtigbåter. Bevilgning av midler til utvikling av utslippsfrie hurtigbåter og sette krav til miljøteknologi for effektivisering og automatisering av fergeoverfarer. For å sende tydelige signaler om at dette skal bygges i Norge må det stilles klare krav til norske lønns- og arbeidsforhold og HMS-standarder for eksempel via et felles fylkeskommunalt utviklingselskap.
- Farledsutbedring og havneutvikling: Utbedring og effektivisering av havnene, samt utbygging av infrastruktur for lading og landstrøm vil gi gunstig miljøeffekt og stor samfunnsøkonomisk effekt. Det vil også styrke sjøveiens konkurransekraft, og bidra til godsoverføring fra vei til sjø.
- BIO-midler for store bedrifter: Som følge av koronakrisen har fylkene til sammen fått kr. 250 millioner til bedriftsintern opplæring (BIO). Etter at fylkeskommunen overtok ansvaret for BIO fra NAV, er det fylkene selv som har regien og setter kriteriene. Det gjøres svært ulikt, både når det gjelder målgruppe, frister for søknader, bruk av aktuelle tilbydere, lønnskompensasjon mv. Mange retter seg mot SMB-segmentet og setter grenser på inntil kr. 200.000 for søknadene. Dagens BIO-ordning blir for puslete for de større bedriftene. Dessuten er det lite hensiktsmessig at de store må konkurrere om de samme knappe ressursene fra småbedrifter, som lokale håndverkere, butikker, restauranter osv. Erfaringer fra tidligere kriser viser at de store bedriftene trenger særskilt målrettede tiltak for kompetanseheving og at det er god motkonjunkturpolitikk både på kort og lang sikt.

Med vennlig hilsen



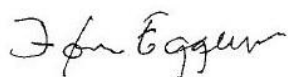
Trond Markussen  
President



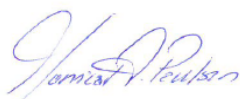
Audun Ingvarsten  
Forbundsleder



Lise Lyngsnes Randeberg  
President



Jørn Eggum  
Forbundsleder



Monica Paulsen  
Forbundsleder



Aud Marit Sollid  
1. nestleder