

Dato: 03.04.2020
Sted: Oslo

Koronakrisen: Maritimt Forums innspillspakke til strategiske myndighetstiltak for å opprettholde aktiviteten i maritim næring

Det vises til Maritimt Forums notat av fredag 27. mars der vi fremmet våre fem første forslag til strategiske myndighetstiltak. Vi ønsker med dette notatet å fremme ytterligere forslag til tiltak, samtidig som vi igjen løfter de allerede foreslåtte tiltakene. Dette er tiltak som er utformet for å bidra til å opprettholde aktiviteten slik at vi har et livskraftig maritimt næringsliv i andre enden av koronakrisen.

Fase tre-tiltak: kritisk viktig kompetanse og infrastruktur

I myndighetenes respons til koronakrisens inngripende virkning på norsk næringsliv vil det bli fremmet tiltak i tre faser:

1. Nødvendige strakstiltak for å motvirke konkurser og oppsigelser
2. Strakstiltak for bransjer som er spesielt hardt rammet
3. Motkonjunkturtiltak for å opprettholde aktiviteten i norsk økonomi på lengre sikt

Maritimt Forums innspillspakke er i hovedsak rettet mot fase tre i myndighetens respons til koronakrisen: De langsiktige motkonjunkturtiltakene.

Styrende prinsipper for våre forslag til tiltak

Tiltakene som fremmes i dette notatet bygger opp under fire styrende prinsipper:

1. *Skal gi tilnærmet umiddelbar effekt for sysselsettingen og verdiskapingen, så tidlig som mulig, og helst allerede i 2020*
2. *I offentlige anbud bør myndighetene sette krav om høyest mulig norsk innhold*
3. *Tiltakene som fremmes fra myndighetene må bygge på bærekraftperspektivet, og bidra til det grønne skiftet*
4. *Maritim næring er landets nest viktigste eksportnæring; tiltak som utformes av myndighetene må derfor ha et stort eksportpotensial på lengre sikt*



Norsk maritim næring er kjennetegnet av et gjensidig avhengighetsforhold mellom de ulike segmentene i klyngen. Det vil si at integriteten og levedyktigheten til klyngen er avhengig av økonomisk bærekraft i alle ledd. Dersom ett ledd skulle falle fra, vil dette få dramatiske konsekvenser for de andre segmentene.

Tiltakene som vi fremmer fra Maritimt Forum vil bidra til at vi bevarer samfunnskritisk maritim infrastruktur, høyproduktive arbeidsplasser og levedyktige eksportbedrifter. Tiltakene har videre til hensikt å opprettholde den verdensledende kompetansen vi finner i alle ledd av maritim næring.

Maritim næring står overfor vår tids mest krevende krise

Koronakrisen har potensial til å sette kritiske deler av den norske maritime klyngen ut av spill. I første fase av pandemien har vi sett at passasjertrafikksegmentet, f.eks. selskap som Hurtigruten og Color Line, har vært sterkt berørt av denne krisen.

Fallende oljepriser, som kun delvis er knyttet til koronakrisen, vil innen kort tid sette det hardt-prøvede offshoreservice-segmentet på en alvorlig prøve. Verftssegmentet, og da spesielt de store verftene, erfarer også meget krevende tider. Ved inngangen til 2020 var det lysglimt å spore for disse utsatte segmentene, men koronakrisen avtegner seg nå til å bli tøffere enn finanskrisen og offshorekrisen til sammen.

Frem mot, og over, sommeren 2020 forventer vi at krisen vil bre om seg til de øvrige segmentene av den norske maritime klyngen. Da i form av fallende etterspørsel, sviktende verdikjeder og en forsterkning av proteksjonistiske myndighetstiltak i andre land. Konsekvensene av koronakrisen kommer på toppen av kollaps i oljepris, frykt for resesjon og et fundamentalt behov for innovasjon for å ivareta viktige miljøhensyn.

I sum forventer vi at koronakrisen vil sette næringen vår på en prøve som vil overgå både finanskrisen i 2008 og offshorekrisen i 2014. Dette betyr at tusenvis av arbeidsplasser nå står på spill, og at viktig kompetanse som skal muliggjøre overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet kan gå tapt.

Strategiske tiltak

For å komme gjennom farefullt farvann foreslår Maritimt Forum følgende elleve strategiske tiltak med tilhørende underelementer. Tiltakene er oppsummert i tabellen under, og beskrives i mer detalj i påfølgende, vedlagte flak.

Tiltakene vil enkeltvis bidra til å styrke maritim næring i krisetider, men vil ha større effekt om de effektueres samlet.

Tiltakene er ikke presentert i prioritert rekkefølge. Samtlige tiltak vurderes å være tilnærmet «gryteklare», og vil gi rask effekt.



Tiltak	Elementer (anslått ramme)	Effekt
<p>Arbeidskapital og finansieringsordninger</p> <p><i>Det er avgjørende at myndighetene bidrar til å lette på situasjonen for arbeidskapital og finansieringsutfordringer. Innovasjon Norge må få økte rammer for avhjelpen næringslivet med toppfinansiering til kritiske formål. Myndighetene må være mer ambisiøse i bruken av offentlige anbud og i større grad etterspørre lav- og nullutslippsteknologi.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• GIEK må øke sin prosentandel på alle garantier• Statlig garantiordning som sikrer utsatt forfall på lån• Opprette midlertidig låneordning gjennom Eksportkreditt Norge og GIEK• Statens obligasjonsfond: Kredittvurdering må ikke ta hensyn til nedgradering• Økte rammer til Innovasjon Norge• Offentlige anbud – etablere ekspertenhet	<p>Sikrer økt likviditet og kapitaltilgang i en svært vanskelig situasjon for norsk næringsliv.</p> <p>Bidrar stort til å sikre at levedyktige maritime bedrifter kommer seg gjennom en krise som vil overgå finanskrisen og oljekrisen i samlet styrke.</p> <p>Gryteklare tiltak med tilnærmet umiddelbar effekt.</p>
<p>Forsering av statlige skip</p> <p><i>Forsering av prosjekter knyttet til nye statlige skip, som staten allerede har planer om å bygge, vil gi økt aktivitet i krisetider. «Vanguard» er et tilnærmet gryteklart konsept for mineoppdrag for sjøforsvaret. Iverksettelse av bygging av to nye forskningsfartøy inkl. tilleggs kapasiteter vil gi nye kapasiteter for havforskningen.</i></p> <p><i>Totalramme: 5,55 mrd. kroner.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• «Vanguard»-konseptet: Bygging av opptil fem minerydderfartøy for sjøforsvaret (5 mrd. kroner)• Bygging av to forskningsfartøy. (300 mill. kroner)• Tilleggs kapasiteter til forskningsfartøyene (125 mill. kroner)• Integreert kartlegging og overvåking av norskekysten (125 mill. kroner)	<p>Prosjektene er ferdig utredet og vil med fremskyndning ha umiddelbar effekt for maritim industri.</p> <p>Sterk og positiv effekt til den maritime klyngen ved høyt norsk innhold som krav.</p> <p>Gir nye og utvidede kapasiteter som staten har stort behov for.</p>



<p>Flåtefornyelse</p> <p><i>Tiltak som bidrar til flåtefornyelse i den norske nærskipfarten vil raskt føre til aktivitet i alle segmenter i den maritime klyngen. Tiltakene vil også bidra til å nå nasjonale utslippskutt, samt føre til uttesting av nye løsninger som hele den internasjonale skipsfarten vil etterspørre i årene som kommer.</i></p> <p><i>Totalramme: 10,55 mrd. kroner.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Toppfinansieringsordning for nye, miljøvennlige skip (10 mrd. kroner)• Gjeninnføre kondemnerings- og risikolåneordning (200 mill. kroner)• Ordning for miljøvennlig resirkulering av utrangerte fartøy og rigger (300 mill. kroner)• GIEK: Utvidelse av krav til norsk innhold og forlenget løpetid på finansieringen• Målrettet ordning for skipsfornyelse (50 mill. kroner)• Avskrivningsmulighet for nærskipfarten	<p>Store klima- og miljøforbedringer, samt verdiskapingsvekst og eksportmuligheter.</p> <p>Tiltakene vi gi store positive ringvirkninger til hele den norske maritime klyngen, og vil kunne ha stor effekt fra tidspunktet de iverksettes.</p>
<p>Grønt skifte</p> <p><i>Det er nå et stort behov for raskt å igangsette grønne tiltak som på kort sikt bidrar til å sikre verdiskaping og sysselsetting i grønn maritim industri – da spesielt i verftssegmentet og i utstys- og leverandør-industrien. På lang sikt vil tiltakene bidra til nasjonal målsetting om utslippskutt.</i></p> <p><i>Totalramme: 1,25 mrd. kroner</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Staten bør ta en større del av kostnaden for bygging av utslippsfrie hurtigbåter (250 mill. kroner)• ENOVA: Øke støtten til alle klimavennlige teknologier (500 mill. kroner)• Klima- og miljøutbedringer i eksisterende flåte (500 mill. kroner)	<p>Store klima- og miljøforbedringer, samt verdiskapings-vekst og eksport-muligheter.</p> <p>Tiltak som vil bidra til å nå målsettingen om halvering av nasjonale utslipp innen 2030, jf. <i>Handlingsplan for grønn skipsfart.</i></p>



<p>Havvind</p> <p><i>Vår sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt for å ta en global lederrolle i utviklingen av flytende havvind. Satsing på havvind vil bl.a. også bidra til videreutvikling av hydrogenteknologi for internasjonal skipsfart.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Nasjonal målsetting og rammebetingelser for (flytende) havvind• Etablere nasjonal sektoravtale for (flytende) havvind	<p>Store klima- og miljøforbedringer, samt verdiskapings-vekst og eksport-muligheter.</p> <p>Tiltakene vi gi store positive ringvirkninger til norsk maritim industri både på kort og lang sikt.</p>
<p>Maritim digital kompetanseheving</p> <p><i>Det må legges til rette for at permitterte sjøfolk og opplæringsinstitusjoner kan tilegne seg ny digital kompetanse. Som følge av koronakrisen er det enda større behov enn ellers for en omfattende satsning på etter- og videreutdanning.</i></p> <p><i>Totalramme: 90 mill. kroner</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Skybasert simulering til bruk i maritim utdanning (30 mill. kroner)• Skybasert løsning for trening av navigatører (30 mill. kroner)• Skybaserte løsninger for kompetansetiltak for permitterte (30 mill. kroner)• Støtte til lønnskostnader for de som deltar på kurs og opplæring• Fjerne begrensninger som ligger i Folketrygdloven	<p>Umiddelbar kompetansehevingseffekt for permitterte sjøfolk, og økt produktivitet på mellomlang sikt.</p>
<p>Farledsutbedring og havneutvikling</p> <p><i>Utbedring og effektivisering av havnene vil gi gunstig miljøeffekt og stor samfunnsøkonomisk effekt. Det vil også styrke sjøveiens konkurransekraft, og bidra til godsoverføring fra vei til sjø.</i></p> <p><i>Totalramme: 320 mill. kroner</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Gryteferdige havneutviklingsprosjekter og farledsutbedringsprosjekter (120 mill. kroner)• Utbygging av grønne energibærere i norske havner (200 mill. kroner)	<p>Gunstig miljøeffekt og stor samfunns-økonomisk effekt.</p> <p>Gryteklare tiltak med tilnærmet umiddelbar effekt.</p>



<p>Maritim petroleumsnæring</p> <p><i>Det vil være avgjørende for norsk økonomi, leverandørindustrien og maritim næring på både kort og lang sikt at vi opprettholder et høyt og jevnt aktivitetsnivå på norsk sokkel.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Midlertidig endring i petroleumsregimet• Rask overgang til normal drift, samt vedlikehold.• Forsere elektrifisering av petroleumsutvinningen	<p>Tiltakene vi gi store positive ringvirkninger til norsk maritim industri.</p> <p>Gryteklare tiltak med tilnærmet umiddelbar effekt.</p>
<p>Maritim forskning, innovasjon og utvikling</p> <p><i>Det er avgjørende å holde trykket oppe i forskningsaktiviteten under krisetider.</i></p> <p><i>Totalramme: 500 mill. kroner</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Ordninger som letter krav til egeninnsats fra industripartnere (250 mill. kroner)• Iverksette gryteklare forskningsprosjekter som styrker opp om det grønne skiftet (250 mill. kroner)	<p>Gryteklare tiltak med tilnærmet umiddelbar effekt.</p> <p>Tiltakene vi gi store positive ringvirkninger til norsk maritim industri.</p>
<p>Arbeidsliv</p> <p><i>Koronaskrisen og lav oljepris har en negativ innvirkning på flere segmenter innen maritim næring. Det er stort behov for tiltak som bidrar til å beholde kompetanse og arbeidsplasser på sjø og land.</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Midlertidig fjerne beløpsbegrensningen i tilskuddsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk• Midlertidig støtteordning for å forhindre permitteringer• Utvidelse av permitteringsregelverket fra 26 til 52 uker• Øke tilskuddet til Bedriftsintern opplæring (BIO)	<p>Gryteklare tiltak med tilnærmet umiddelbar effekt.</p> <p>Tiltakene vi trygge norske arbeidsplasser med unik kompetanse og industriell verdi.</p>



<p>Verftspakke</p> <p><i>Det er et presserende behov for raske tiltak som sikrer likviditet og sysselsetting for norsk verftsindustri. Norske verft bygger noen av verdens mest avansert fartøy, og bidrar til mange arbeidsplasser og har store ringvirkninger til norske maritime utstyrs- og tjenesteprodusenter.</i></p> <p><i>Totalramme: 2 mrd. kroner</i></p>	<ul style="list-style-type: none">• Støtte til kritisk utsatte norske verft via kontantstøtte og lån• GIEK stiller refundgarantier mot verftets kunde på 100 pst.	<p>Tiltakene vi sikre at vi også i fremtiden har en bærekraftig verftsindustri i Norge, som bidrar til å bygge verdens mest klimavennlige fartøy.</p> <p>Verftene er strategisk viktige for Norge, i tillegg til at de er navet i mange lokalsamfunn og maritim industri.</p>
---	--	---

Vennligst ta kontakt ved behov for avklaringer eller utdypninger av ovennevnte punkter.

Med vennlig hilsen,

Maritimt Forum

Ivar Engan
Daglig leder
Tlf: 479 04 642



Arbeidskapital og finansieringsordninger

Saken gjelder: Maritim industri er en kapitalintensiv næring. Etter hvert som krisen utvikler seg vil store deler av næringen få et betydelig finansieringsproblem. Dette gjelder også solide selskaper som vil få finansieringsutfordringer som følge av lavere aktivitet. Det er avgjørende at myndighetene bidrar til å lette på situasjonen for arbeidskapital og finansieringsutfordringer.

GIEK må øke sin prosentandel på alle garantier

Staten bør instruere GIEK til å øke sin prosentandel på alle garantier, hvor det er god plass med hensyn til statsstøtteregulverket. På flere garantiordninger er det i dag matching 50:50 med banken. Dette kan og bør strekkes til 75:25 eller 80:20 på remburs, produksjonslånsgaranti, kontragaranti mm. Det vil hjelpe på marginen. Derfor er det viktig at bankene får denne drahjelpen inn mot kundene sine.

Tiltak: Staten bør instruere GIEK til å øke sin prosentandel på alle garantier, hvor det er god plass med hensyn til statsstøtteregulverket.

Statlig garantiordning som sikrer utsatt forfall på lån

Kapitaltilgangen er betydelig svekket for norske eksportbedrifter, både på grunn av oljeprisfallet og koronapandemien. Flere bedrifter har forfall på lån i tiden fremover, og for disse vil det være utfordrende å få lånene forlenget for en ny periode. Dette gjelder særlig med hensyn til internasjonale långivere, da det forventes av deres hovedfokus blir de respektive nasjonale hjemmemarkedene i tiden fremover.

Det er derfor et stort behov for en statlig ordning som kan gi et utsatt forfallstidspunkt på lån. Det foreslås derfor at det etableres en ny og midlertidig ordning der staten garanterer for norske selskapers lån, slik at forfall kan utsettes i 12-24 måneder. Dette vil være et avgjørende tiltak for maritim næring og oljeserviceindustrien gjennom den pågående krisen, og sikre at levedyktige og høykompetente selskaper fortsatt eksisterer når krisen er over.

Tiltak: Regjeringen etablerer en ny og midlertidig statlig garantiordning som kan utsette forfallstidspunktet på lån hos norske og utenlandske långivere med 12-24 måneder.

Opprette midlertidig låneordning gjennom Eksportkreditt Norge og GIEK

Flere maritime bedrifter har et akutt behov for arbeidskapital og mange finansinstitusjoner er ekstra tilbakeholdt med å gi nye lån og garantier til nye kontrakter. Mange maritime bedrifter vil ikke kvalifisere for lånegarantiordningen, og Statens obligasjonsfond vil ikke dekke behovene for arbeidskapital. For maritime bedrifter som i 2020 kan signere nye kontrakter vil manglende lån og garantier stoppe kontraktsinngåelsen.



Vi foreslår at det opprettes en midlertidig låneordning gjennom Eksportkreditt og GIEK. Formålet er å sikre selskapene nødvendig arbeidskapital og/eller inngå nye kontrakter, og dermed bidra til at virksomhetene kan stå eller styrkes gjennom krisen. Ordningen kan også gi nødvendig finansiering og garantier til nødvendige aktiviteter og investeringer.

Tiltak: *Regjeringen må etablere en midlertidig låneordning gjennom Eksportkreditt Norge A/S og GIEK for å sikre tilgang på arbeidskapital. Ordningen må ha konkurransedyktige betingelser.*

Statens obligasjonsfond: Kredittvurdering må ikke ta hensyn til nedgradering

Statens obligasjonsfond er nå gjenopprettet og tilpasset de utfordringene vi nå står i. Formålet er å bidra til et mer velfungerende marked for kredittobligasjoner. Mandatet for fondet er også fastsatt, og det er åpnet for at en betydelig andel kan investeres i selskaper med høy kredittisiko (high yield), og at fondet også kan ta en høy andel i enkeltlån. I tillegg er det fastsatt kriterier som skal sikre at investeringene kommer særlig de ikke-finansielle selskapene til gode.

Vi mener dette er viktige presiseringer, som kan sikre at fondet bidrar med økt likviditet og kapitaltilgang i en svært vanskelig situasjon for norsk næringsliv. Videre mener vi det bør presiseres at ved kredittvurderingen skal det ikke tas hensyn til nedgraderingen av selskap som skyldes direkte eller indirekte virkninger av Covid-19-utbruddet.

Tiltak: *Regjeringen må sikre at det at ved kredittvurdering ikke tas hensyn til nedgraderingen av selskap som skyldes direkte eller indirekte virkninger av Covid-19-utbruddet.*

Økte rammer til Innovasjon Norge

Koronakrisen har ført til at mange produksjon-, teknologi- og kunnskapsbedrifter i Norge, må gjøre det som står i sin makt, med tilhørende verktøy, for å beskytte kontantstrøm og redusere kostnader. Det betyr at mange norske prosjekter er avhengig av offentlig finansiering for å kunne ferdigstilles – mange av prosjektene går inn under miljøteknologiordningen til Innovasjon Norge.

Tiltak: *Regjeringen gir økte rammer til Innovasjon Norge. Dette gir IN mulighet til å gi toppfinansiering til flere kritiske formål (se andre forslag til tiltak i dette notatet).*



Offentlige anbud – etablere ekspertenet

Myndighetene må være mer ambisiøse i bruken av offentlige anbud og i større grad etterspørre lav- og nullutslippsteknologi. Det bør etableres en ekspertenet som kan gi råd til fylkeskommunene og andre statlige aktører. Her trenger vi mer profesjonalitet, og styre offentlige anbudskontrakter mot norsk verdiskaping. Enheten må ha sterk teknologisk kompetanse samt juridisk EØS-kunnskap.

Tiltak: Regjeringen etablerer en egen ekspertenet med høy kompetanse på offentlige anbud som kan gi råd til fylkeskommunene om lav- og nullutslippsteknologier.



Forsering av statlige skip: Vanguard-konseptet og to nye forskningsfartøy

Saken gjelder:

Forsering av planer om nye statlige skip, som staten allerede har planer om å bygge, vil gi økt aktivitet i krisetider. «Vanguard» er et tilnærmet gryteklart konsept for mineoppdrag for sjøforsvaret. Vanguard vil på en kostnadseffektiv måte fylle viktige sikkerhets- og beredskapsbehov for Norge, og i den krisesituasjonen vi nå står vil dette raskt bidra til å sikre kompetanse, sysselsetting og verdiskaping i maritim næring. Havforskningsinstituttet (HI) med partnere har arbeidet med neste generasjon moderne forskningskonsepter. Iverksettelse av bygging av to nye forskningsfartøy inkl. tilleggs kapasiteter vil gi nye kapasiteter for havforskningen, men også i krisetider økt verdiskaping og sysselsetting i maritim klynge.

«Vanguard»-konseptet

Norge har store havområder og en lang kystlinje. God kontroll til sjøs er helt essensielt i forsvaret av landet. Det nye multirolle skipskonseptet Vanguard ble i 2019 lansert av Kongsberg Gruppen som en ny innovativ kapasitet for sjøforsvaret. Ved å kombinere Norges brede erfaring fra maritim, offshore og marine sektorer, vil Vanguard på en kostnadseffektiv måte fylle viktige sikkerhets- og beredskapsbehov for Norge.

Vi foreslår igangsettelse av Vanguard-konseptet med fokus på prosjekter for mineoppdrag så raskt som mulig for å sikre kompetanse, sysselsettingen og verdiskaping i den maritime klyngen.

Vanguard-konseptet er utviklet for å bli bygget ved kvalifiserte sivile verft. Det gir direkte oppdrag til kompetente norske verft. Vanguard vil i Norge ha over 95 pst. norsk innhold, og involvere mer enn 200 norske underleverandører fordelt over hele landet. Dette vil også kunne gi betydelige eksportmuligheter til andre land.

Tiltak: *Regjeringen fremskynder Vanguard-konseptet med fokus på prosjekter for mineoppdrag, så raskt som mulig, for å sikre kompetanse, sysselsetting og verdiskaping i maritim næring.*

Bygging av to forskningsfartøy

En bærekraftig blå økonomi krever aktiv forvaltning fra myndighetene. Norge har nå behov for to nye forskningsfartøy. Prosjekt for bygging av disse fartøyene bør på grunn av dagens kritiske situasjon iverksettes så snart som mulig, og fartøyene må bygges i Norge med stort norsk innhold og med norske underleverandører.

Havforskningsinstituttet (HI) med partnere har arbeidet med neste generasjon moderne forskningskonsepter. Disse inkluderer økt bruk av marin robotikk som operasjonelle



multiplikatorer til forskningsfartøy, det vil si kombinasjon av robotikk og nye miljøvennlige fartøyskonsepter.

Den blå økonomien vil føre til økt fokus i kystnære områder. Samtidig må vi ha systemer som muliggjør effektiv datainnsamling, og deling og kunnskapsbygging gjennom moderne digitale løsninger. Gevinsten for Norge er mer, og bedre, forvaltning av kyst og hav, og raskere omstilling til blå økonomi. For norsk maritim industri representerer dette store forretningsmuligheter i Norge og internasjonalt.

Prosjektet har en foreløpig verdi på til sammen 300 mill. kroner. Prosjektet på to fartøy er et definert behov fra Havforskningsinstituttet. Prosjektet ligger foreløpig ikke inne i noen budsjetter.

Behovet for nye forskningsfartøyer er stort og driften kan kombineres i samarbeid med lokal forvaltning samt utdannings- og forskningssektoren. Havforskningsinstituttet har i sitt behov beskrevet at fartøyene skal opereres i samarbeid med forsknings- og undervisningssektorene i nord og sør.

I sum vil iverksettelsen av dette prosjektet sikre et stort antall arbeidsplasser ved norske verft, samt også i form av underleveranser fra norske maritime tjeneste- og utstyrsprodusenter, landet over.

Tilleggs kapasitet til forskningsfartøyene

Programmet kan iverksettes i løpet av nærmeste fremtid og har en verdi på 125 mill. kroner. Prosjektet ligger foreløpig ikke inne i noen budsjetter. Programmet vil sikre et stort antall arbeidsplasser gjennom norske underleverandører, og bør ha fokus på norsk innhold og valg av norske verft.

Tiltak: Regjeringen iverksetter program for tilleggs kapasitet på robot for dype farvann. Programmet bør iverksettes så snart som mulig.

Integrert kartlegging og overvåking av norskekysten

Programmet er basert på konsept foreslått av IMR og partnere i Coastwatch Concept. Programmet bygger på Frisk Oslofjord-prosjekt, videreført til Frisk Oslofjord II og kan ved utrulling muliggjøre kostnadseffektiv kartlegging og overvåking for hele norskekysten.

Prosjektet kan iverksettes før mai 2020 og har en foreløpig verdi på 125 mill. kroner. Prosjektet ligger foreløpig ikke inne i noen budsjetter. Programmet vil sikre arbeidsplasser gjennom norske underleverandører.

Tiltak: Regjeringen iverksetter program for integrert kartlegging og overvåking av norskekysten.



Flåtefornyelse: Utslippskutt og ny teknologiutvikling

Saken gjelder: Tiltak som bidrar til flåtefornyelse i den norske nærskipfarten vil raskt føre til aktivitet i alle segmenter i den maritime klyngen. Tiltakene vil også bidra til å nå nasjonale utslippskutt, samt føre til uttesting av nye løsninger som hele den internasjonale skipsfarten vil etterspørre i årene som kommer. Flåtefornyelse gir oss en unik mulighet til å utvikle en ny norsk eksportnæring. Tiltakene må sette krav til norsk innhold for å ha ønsket effekt.

Toppfinansieringsordning for miljøvennlige skip

Innovasjon Norge gis anledning til å etablere en toppfinansieringsordning for nye, miljøvennlige skip som bygges i Norge under forutsetning av at skipet erstatter et skip som er i ordinær drift i 2020. I tillegg kreves det at utslippene fra skipet er maksimalt halvparten av skipet det erstatter og at de nye skipet bygges ved et norsk verft og finansieres av en norsk finansinstitusjon. Renten på toppfinansieringsordningen settes i samarbeid med finansieringsinstitusjonen til maksimalt samme rente som hovedfinansieringen. Kontrakten på bygging av skipet må inngås fra 2020-23. For å kunne inngå i finansieringen kreves det minimum 20 pst. egenkapital ved prosjektet. Det er likeledes viktig at slik finansiering stilles til rådighet for klima- og miljøforbedringer av eksisterende flåte (retrofitting).

Tiltak: Regjeringen ber Innovasjon Norge om å opprette en toppfinansieringsordning som bidrar med opptil 100 pst. av merkostnadene for grønn teknologi.

Kondemnerings- og risikolåneordning

En ny kondemneringsordning med tilhørende risikolåneordning bør ta høyde for fartøyets klima- og miljøprofil. Kondemneringstilskudd skal bare gis dersom reder bygger nytt og grønt fartøy. Det bør også vurderes om størrelsen på tilskuddet bør relateres til skrapverdien på skipet, slik at incentivene er størst for å fase ut de minst energieffektive skipene. Tilskuddet må samtidig være av en slik størrelse at ordningen er attraktiv å benytte seg av for nærskipfartsrederiene, inneholde krav til høyt norsk innhold og avtale med norsk verft. Vi mener også at skipene skal gå på NOR- eller NIS-flagg.

Det er også viktig at den nye ordningen ikke stiller krav til å kontrahere ny tonnasje tilsvarende den som avhendes, da dette vil føre til overkapasitet i markedet. Vi trenger ikke nødvendigvis ny tonnasje, men vi trenger mer miljø- og klimavennlig tonnasje.

Tiltak: Regjeringen gjeninnfører kondemnerings- og risikolåneordningen som ikke stiller krav til ny tonnasje, men som stiller krav til norsk innhold.



Ordning for miljøvennlig resirkulering av utrangerte fartøy og rigger

Som en del av en ny kondemnerings- og risikolåneordning bør det også opprettes en ordning som gir incentiver til å avhende og hugge utrangerte rigger og fartøy i Norge.

Blant flere initiativer har vi et fremtidsrettet prosjekt på Nesna ved Helgelandskysten: Mo i Rana havn KF og Mo Industripark har planlagt ferdig et konsept for å integrere havnevirksomhetene i Mo i Rana havn. Dette innebærer en ambisjon å etablere et felles selskap for nytt intermodalt terminalområde med dypvannskai og felles driftsløsninger. Her vil bedriften Celsa Armeringsstål spille en sentral rolle, som kan resultere i en meget god miljømessig håndtering for skraping av skip og rigger.

Tiltak: Regjeringen oppretter ordning for miljøvennlig resirkulering av fartøy og rigger i Norge.

GIEK: Utvidelse av krav til norsk innhold og forlenget løpetid på finansieringen

Det må innføres større fleksibilitet i ordningene til GIEK (og Eksportkreditt Norge A/S), slik at det åpnes opp for å gi bedre vilkår til prosjekter med grønn profil. GIEKs skipsfinansieringstilbud og definisjon av skip er hentet fra OECDs sektoravtale for skip og regelverk fra Nærings- og fiskeridepartementet (NFD). Maksimal løpetid på GIEKs garanti er tolv år med lineær nedtrapping. Prosjekter under CCSU – Klimasektoravtalen har en ramme for nedbetaling på 18 år. Økt nedbetalingstid med 50% vil bidra til flere nybygg blir realisert da prosjektene vil få en sunnere betalingsprofil/cash flow.

Tiltak: Regjeringen gir GIEK i oppdrag å øke kravet til norsk innhold i forbindelse med utstedelsen av garantier; fra dagens 30 pst. til 40 pst. eller høyere. GIEK må øke sin løpetid fra tolv til minst 18 år for skipsfinansiering.

Måltrettet ordning for skipsfornyelse

For å styrke norsk leverandørindustri økes kravet som GIEK stiller til norsk innhold i skip og borerigger fra 40% til 50% i 2020 og 2021. GIEK gis anledning til midlertidig å garantere for alle typer skip som bygges ved norsk verft under forutsetning at byggekontrakten inngås i løpet av 2020.

Tiltak: Regjeringen oppretter måltrettet ordning for fornyelse av nærskipfartsflåten.

Avskrivningsmulighet for nærskipfarten

Det bør etableres en egen avskrivningsmulighet for nærskipfart på 20 pst., mot 14 pst. for skip generelt. Denne vil gjelde for skip utenfor rederiskatteordningen. En slik mulighet til være et godt tiltak blant annet med tanke på nybygging ved norske verft.

Tiltak: Myndighetene etablerer en egen avskrivningsmulighet for nærskipfart på 20 pst., mot 14 pst. for skip generelt.



Grønt skifte: Tiltak som bygger opp under globale og nasjonale klimamålsettinger

Saken gjelder: Det er nå et stort behov for raskt å igangsette grønne tiltak som på kort sikt bidrar til å sikre verdiskaping og sysselsetting i grønn maritim industri – da spesielt i verftssegmentet og i utstys- og leverandørindustrien. På lang sikt vil tiltakene bidra til nasjonal målsetting om utslippskutt på 50 pst. innen 2030, jf. Handlingsplan for grønn skipsfart. Tiltakene vil også bidra til å styrke opp om en fremtidig norsk eksportindustri for grønne maritime løsninger; men da må det stilles høye krav til norsk innhold.

Staten bør ta en større del av kostnaden for bygging av utslippsfrie hurtigbåter

Erfaringene så langt viser at miljøkrav i fergeanbudene fører til at en større andel av kontraktene går til aktører i den maritime næringen i Norge. Det samme vil gjelde for de mange hurtigbåtsanbudene som nå står for tur. Jo strengere krav fylkeskommunene stiller, jo mer verdiskaping vil vi få i vår maritime klynge. Det er viktig at det i fremtiden også stilles strenge HMS-krav til utenlandske verft, tilsvarende det vi har i Norge.

Staten bør ta en større del av kostnadene for overgangen til elektriske ferger og hurtigbåter, og overføringene til fylkene må knyttes til hvilke løsninger de velger i sine anbud. Staten må stille krav til norsk innhold i anbudene, og fartøyene må fortrinnsvis bygges i Norge for å få full verdiskapingseffekt. Dette vil være viktig i den krisesituasjonen vi nå står i.

Tiltak: Staten tar en større andel av kostnadene for overgangen til utslippsfrie ferger og hurtigbåter, og overføringene til fylkene knyttes til hvilke løsninger de velger i sine anbud.

ENOVA: Øke støtten til alle klimavennlige teknologier

Statsforetaket ENOVA har vært en god støtteordning for maritim næring, spesielt for elektrifiseringen av fergesektoren, men også for støtte til hybridiseringen av offshorefartøyer.

Fremtiden er mer enn bare elektrisitet. For skipsfrakt over lange havstrekninger er hydrogen én av flere teknologier som blir forsket på. Norge har allerede et godt teknologimiljø på dette og kan få et teknologisk forsprang. ENOVA bør derfor åpne opp for å støtte andre klimavennlige teknologier, som ammoniakk og biodrivstoff.

Det viktigste er at forskningsmiljøene og teknologileverandørene får vurdere ulike løsninger for lavere utslipp, og at det legges til rette for at myndighetene kan bidra med økte rammer gjennom ENOVA. Det må stilles krav til norsk innhold.

Tiltak: ENOVA øker støtten til alle klimavennlige teknologier, som f.eks. ammoniakk og biodrivstoff.



Klima- og miljøutbedringer i eksisterende flåte

For å nå de nasjonale og internasjonale klimamålsettingene for skipsfarten må det både bygges nye fartøy samtidig som man legger til rette for utbedring og tilpasning av den eksisterende flåten. Derfor må det legges til rette for å utbedre nyere fartøy med lav- og nullutslippsteknologi – som f.eks. ammoniakk eller hybridløsninger. Eidesviks Viking Energy som nå bygges om til fremdrift med ammoniakk er et godt eksempel.

Tiltak: Regjeringen må styrke ordningene gjennom virkemiddelapparatet som muliggjør klima- og miljøutbedring i eksisterende flåte.



Havvind: Tiltak som vi gi ren kraft og store grønne ringvirkninger

Saken gjelder: Vår sterke posisjon innen maritim og landbasert industri gir oss et unikt utgangspunkt for å ta en global lederrolle i utviklingen av flytende havvind. Satsing på havvind vil bl.a. også bidra til videreutvikling av hydrogenteknologi for internasjonal skipsfart.

Nasjonal målsetting og rammebetingelser for (flytende) havvind

Det er behov for at norske myndigheter tallfester en nasjonal målsetting for etablering av kommersiell havvindproduksjon på norsk sokkel, og for norske leveranser til havvindmarkedet. Vi mener et mål på ti prosent andel for norske selskaper i det globale havvindmarkedet er både realistisk og ambisiøst.

For å sette industrien i stand til å konkurrere internasjonalt er et aktivt hjemmemarked en forutsetning. Målsetting for norsk sokkel mener vi bør være 3 gigawatt installert kapasitet innen 2030. Det er avgjørende å få etablert et rammeverk og konsesjonssystem som bidrar til at vi legger til rette for en rask og effektiv utvikling av et ledende hjemmemarked. Dette rammeverket må sikre et bredt aktørmangfold og markedsmessige rammebetingelser som gjør det attraktivt å investere i havvind i Norge.

Tiltak: Regjeringen må sikre helt grunnleggende rammebetingelser for å realisere vindkraftutbygging til havs. Innen sommeren 2020 bør alle konsesjons- og rammevilkår være avklart fra regjering og storting.

Etablere nasjonal sektoravtale for (flytende) havvind

Det er behov for å etablere en nasjonal sektoravtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen som sikrer at vi bygger opp industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for (flytende) havvind.

Tiltak: Regjeringen må etablere en nasjonal sektoravtale for (flytende) havvind. Inspirasjon kan hentes fra UK Sector Deal Offshore Wind.



Maritim digital kompetanseheving

Saken gjelder: Det må legges til rette for at permitterte sjøfolk og opplæringsinstitusjoner kan tilegne seg ny digital kompetanse. Som følge av koronakrisen er det enda større behov enn ellers for en omfattende satsning på etter- og videreutdanning.

Skybasert simulering til bruk i maritim utdanning

Som følge av koronakrisen har maritim næring et stort antall permitterte sjøfolk. Maritime opplæringsinstitusjoner er stengt og det mangler tiltak for langsiktig kompetanse heving i industrien. Simulering utenfor klasserommet for mengdetrening er et godt pedagogisk verktøy både for studenter og de maritime opplæringsinstitusjonene.

For opplæringsinstitusjoner som allerede har dette produktet kan tilleggsprodukter etableres etter behov

Tiltak: Regjeringen investerer i skybasert simulering til bruk i maritim utdanning.

Skybasert løsning for trening av navigatører

Den teknologiske utviklingen innen maritim næring går raskt. Det fører til nye muligheter for vekst, men krever også at myndigheter, utdanningsinstitusjoner og næringsliv evner å samarbeide, tenke nytt og tilpasse seg den digitale fremtiden. Dette handler om forskning, utvikling og innovasjon -men vel så viktig er det å utvikle kompetanse for fremtiden.

Tiltak: Regjeringen investerer i en skybasert løsning for trening av navigatører.

Skybasert løsning for permitterte sjøfolk og landansatte

I regjeringens perspektivmelding fra 2017 viser beregninger at humankapitalen utgjør om lag 75 prosent av landets samlede fremtidige nasjonalformue. For å unngå at humankapitalen forringes må samfunnet kontinuerlig investere i kunnskap.

Som følge av koronakrisen er det enda større behov enn ellers for en omfattende satsning på etter- og videreutdanning. Dette gjelder både for gruppen permitterte og gruppen studenter/ opplæringsinstitusjoner som har behov for å opprettholde sin kompetanse. I tillegg bør slike tiltak innføres for å sikre den langsiktige kompetansehevingen i industrien.

Tiltak: Myndighetene legger til rette for kompetanseheving for permitterte sjøansatte med særlig fokus på digitalisering. Kursene utvikles og utføres av de høyere og høyere yrkesfaglige utdanningsinstitusjonene i samarbeid med næringslivet.



Støtte til lønnskostnader for de som deltar på kurs og opplæring

Arbeidstakeres kompetanseheving er et tiltak som kommer hele samfunnet til gode. Både den ansatte selv, men også bedriften og det offentlige. På bakgrunn av dette er det nødvendig å se på denne type tiltak som et samarbeidsprosjekt, og at alle skal bidra. Tradisjonelt bidrar arbeidstakeren med tid og kapasitet, og bedriften bidrar med lønnskostnader. I krisen er det derimot flere bedrifter som allerede opplever trangere kår, og dermed må kutte kostnader.

For å motvirke at disse kuttene, og sikre en kompetanseheving vi kan dra nytte av etter krisen må det offentlige bidra med støtte til lønnskostnader for de som ønsker å heve sin kompetanse.

Tiltak: *Regjeringen bidrar med støtte til lønnskostnader også for de som deltar på kurs/opplæring i stedet for permittering, ikke bare dekning av selve kurskostnaden.*

Fjerne begrensninger som ligger i Folketrygdloven

I Folketrygdloven ligger det i dag flere begrensninger for kompetanseheving når man mottar dagpenger, og man kan i hovedsak ikke motta støtte om man er under utdanning.

Dette er et tiltak som er forståelig i en normalsituasjon, men vil begrense de mulighetene man har til å utdanne for fremtiden under krisen. Arbeidstakere som fra før havner i en presset økonomisk situasjon som følge av koronakrisen kan vanskelig prioritere egen kompetanseheving om dette gir utslag i lavere støtte.

På bakgrunn av dette er det hensiktsmessig om myndighetene fjerner de begrensningene i folketrygdloven som er til hinder for at arbeidstakere kan øke sin kompetanse under permittering og arbeidsledighet.

Tiltak: *Myndighetene fjerner de begrensninger som ligger i folketrygdloven med tanke på utdanning når man mottar dagpenger.*



Farledsutbedring og havneutvikling

Saken gjelder: Utbedring og effektivisering av havnene vil gi gunstig miljøeffekt og stor samfunnsøkonomisk effekt. Det vil også styrke sjøveiens konkurransekraft, og bidra til godsoverføring fra vei til sjø. Forsering av gryteferdige prosjekter vil gi umiddelbar verdiskapingseffekt.

Gryteferdige havneutviklingsprosjekter og farledsutbedringsprosjekter

Forbedring av farleder og havneutvikling er en viktig del av vår maritime infrastruktur. Det pågår til enhver tid flere prosjekter, og nye prosjekter er under utredning/utvikling. Dermed har havnemyndigheter, bedrifter og kommuner flere gryteferdige prosjekt som kan forseres. Tiltakene gjøres i stor grad av norske selskap, og ved at mange er ferdig utredet og kommunene har vedtatt planverk, kan de settes i gang på kort varsel, for eksempel utbygging av havnen i Rana og farledsutbedring i farleden inn mot havnen.

Kapasiteten på ei av de største og travleste havnene i Norge, Mo i Rana, vil raskt nærme seg kapasitetsgrensen. Havnetrafikken vokser. I tillegg til kapasitet, er allerede manglende dybde et problem. Dette gjør at mange av bedriftene i Mo hindres fra å vokse videre. Freyr AS har under planlegging en batterifabrikk i Mo i Rana som kan medføre 2 500 arbeidsplasser, investeringer på 35 mrd. kroner og årlig lokal verdiskaping på 100 mill. kroner. Frakt av råvarer inn, og ferdigvarer ut, sjøveien vil være første prioritet.

Tiltak: Regjeringen utvider rammen for havneutvikling og farledsutbedring slik det blir plass til flere prosjekter i 2020/21. Det må stilles krav til norsk innhold.

Utbygging av grønne energibærere i norske havner

Utbygging av infrastruktur for fornybar energi på land er avgjørende for at rederiene skal velge lav- og nullutslippsløsninger for sine skip. Derfor vil en helhetlig tilnærming til infrastruktur for grønne energibærere, som landstrøm, ladestrøm, hydrogen og ammoniakk, være viktig for å kutte utslipp i nærskipfarten. Infrastrukturen bør også koordineres og planlegges i samarbeid med våre naboland. Dette vil sikre like tilgang for norske skip til landbasert infrastruktur i utenlandske havner. Gjennom internasjonalt samarbeid bør det tilstrebes å utvikle felles standarder og universelle løsninger for tilkobling til landbasert energi.

Tiltak: ENOVAs støtteordninger for landstrøm utvides slik at forsert forbedring av havneinfrastrukturen bidrar til utslippskutt som et bidrag til det grønne skiftet.



Maritim petroleumsnæring: Tiltak som bidrar til fortsatt høyt og jevnt aktivitetsnivå på norsk sokkel

Saken gjelder: Det vil være avgjørende for norsk økonomi, leverandørindustrien og maritim næring på både kort og lang sikt at vi opprettholder et høyt og jevnt aktivitetsnivå på norsk sokkel. I dag kontrollerer Norge verdens mest moderne og neststørste offshoreserviceflåte, med oppdrag i alle verdensdeler. Sammen bidrar disse næringene til nye teknologiske løsninger, som vil muliggjøre overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet.

Midlertidig endring i petroleumsregimet

Dagens situasjon med koronakrisen og rekordlav oljepris er svært alvorlig og rammer olje- og gassrelatert maritim næring på både kort og lang sikt. I år var det planlagt investeringer innen olje og gass i en størrelsesorden på 170 – 190 milliarder norske kroner. Nå ser vi at investeringene kan falle med så mye som 30 mrd. kroner, bare i år.

Oljeselskapene har varslet at de vil skyve på letevirksomhet og alle revisjons- og vedlikeholdsoppdrag som ikke er strengt nødvendig. Nye utbygginger er i utgangspunktet heller ikke aktuelt i en situasjon hvor selskapene må sikre likviditet. Reduksjonen skyldes hovedsakelig lavere oljepris, men også andre effekter av koronakrisen (karantenebestemmelser etc.).

En midlertidig og tidsavgrenset endring i petroleumsregimet om direkte utgiftsføring vil være svært viktig og vil virke raskt. Det kan føre til at oljeselskapene fremskynder investeringer de i denne usikre situasjonen ellers ikke ville gjort. Direkte utgiftsføring betyr at selskapene får fradrag for hele investeringskostnaden, inklusive friinntekten, i det året investeringen foretas, i stedet for at investeringen må avskrives lineært over seks år og at friinntekten kommer til fradrag over fire år.

Regjeringen bør nå etablere en midlertidig endring i petroleumsregimet som gir operatørselskapene adgang til direkte utgiftsføring av investeringer etter følgende modell:

- Direkte utgiftsføring (inkl. friinntekt) av investeringer foretatt i 2020 og 2021
- Direkte utgiftsføring (inkl. friinntekt) av investeringer som foretas iht. til beslutninger som er sanksjonert innen utløpet av 2021
- Direkte utgiftsføring (inkl. friinntekt) av investeringer som foretas iht. PUD/PAD innlevert og/eller godkjent innen utløpet av 2022

Skatteverdien av underskudd kan kreves utbetalt (2020-2024).

Tiltak: Regjeringen etablerer en midlertidig endring i petroleumsregimet som gir operatørselskapene adgang til direkte utgiftsføring av investeringer. Tiltaket må utformes målrettet og være tidsbegrenset, og forutsette ny aktivitet.



Rask overgang til normal drift, samt vedlikehold.

Som følge av koronakrisen så har operatørselskapene utsatt planlagt vedlikehold, modifikasjon etc. Det er viktig at dette ikke utsettes nå, slik at vi opprettholder aktiviteten og holder hjulene i gang i maritim offshorenæring. Når situasjonen har stabilisert seg er det også viktig at myndighetene påser at operatørselskapene så raskt som mulig går over til normal drift, samt at vedlikehold, modifikasjoner og plugging av brønner igangsettes uten ytterligere forlengelser.

Tiltak: Myndighetene påser at operatørselskapene så raskt som mulig går over til normal drift, samt at vedlikehold, modifikasjoner og plugging iverksettes uten forsinkelser.

Forsere elektrifisering av petroleumsutvinningen

Equinor og medlemmene i Norsk Olje og Gass har lagt frem omfattende planer for å elektrifisere noen av plattformene på kontinentalsokkelen, samt landanleggene i Hammerfest og Kårstø. Dette er et pågående arbeid, og planer for gjennomføring er under utarbeidelse. Et godt tiltak for å øke aktiviteten på norsk sokkel vil være å forsere disse planene. Dette vil gi oppdrag til leverandørindustrien og redusere driftskostnader og klimagassutslippene på sokkelen.

Tiltak: Regjeringen forserer planene for elektrifisering av petroleumsutvinningen.



Maritim forskning, innovasjon og utvikling

Saken gjelder: Det er avgjørende å holde trykket oppe i forskningsaktiviteten under krisetider. Industripartnere er nå presset og risikoen er høy, spesielt for Industriprosjekt for næringslivet (IPN), for at de må trekke seg ut. Det er også viktig at tiltak for å øke hastigheten med grønn omstilling gjennomføres.

Ordninger som letter krav til egeninnsats fra industripartnere

Som følge av koronakrisen og fallende en tiltakende ny oljekrise, er det nå stor risiko for at industripartnere til forskningsinstituttene må trekke seg ut, eller terminere FoU-prosjekter på grunn av krevende økonomi og permitteringer.

Risikoen er spesielt høy for prosjektypene Industriprosjekt for næringslivet (IPN), finansiert av Norges Forskningsråd. Dette er FoU-prosjekt hvor industrien er prosjekteier og som er viktige for å bringe frem kunnskap og løsninger som styrker konkurransefortrinnet til næringsaktørene fremover. Den maritime næringen er en stor bruker av denne type forskningsprosjekt. Ordninger som letter krav til egeninnsats og bidrag fra industripartnere vil være viktige tiltak som kan holde disse prosjektene i gang og gi grunnlag for nye løsninger og produkter når krisen er over. Industriaktørene må ikke settes i en situasjon der man må si opp forskningskontrakter.

I krisetider er det avgjørende å sikre god likviditet til forskningsprosjektene som pågår. Utbetaling av offentlige midler bør nå skje underveis, ikke ved slutten, for å sikre fremgang. Myndighetene bør også senke terskelen for å få godkjent skattefunnsprosjekt, økte skattefunnsatsene for 2020 og tilhøre høyere støtteandel i IPN-prosjekter.

Tiltak: Regjeringen innfører ordninger som letter krav til egeninnsats fra industripartnere i krise; som f.eks. fremskutt utbetaling av offentlige forskningsmidler og høyere offentlig støtteandel til forskningsprosjekter.

Iverksette gryteklare forskningsprosjekter som styrker opp om grønt skifte

For at den maritime klyngen skal klare å opprettholde sin posisjon internasjonalt, må Norge hele tiden være i førerretet på teknologi og kompetanse. Det grønne maritime skiftet, digitalisering, autonomi og avanserte roboter er i dag og vil være blant de største teknologiske driverne i fremtiden. Derfor bør man nå iverksette gryteklare forskningsprosjekter, som bygger på det gode samarbeidet, mellom norske industriaktører og forskningsinstituttene som bidrar til nye løsninger i det grønne skiftet.

Tiltak: Regjeringen iverksetter gryteklare forskningsprosjekter for å styrke opp om det grønne skiftet.



Arbeidsliv: Tiltak for å forhindre permitteringer og oppsigelser av norske sjøfolk

Saken gjelder: Koronakrisen og lav oljepris har en negativ innvirkning på flere segmenter innen maritim næring. Regjeringen har fremmet flere tiltak som skal bidra til å støtte bedrifter og næringsdrivende, og sikre arbeidsplasser. Imidlertid treffer ikke disse tiltakene like godt på deler av den maritime næringen.

Midlertidig fjerne beløpsbegrensningen i tilskuddsordningen

Tilskuddsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk er en av de viktigste rammevilkårene innen maritim næring. Den sørger for å opprettholde en høy andel av norske sjøfolk innen flere viktige skipsfartsegmenter, blant annet energiforsyning og frakt. Per i dag har ordningen noen begrensninger for noen segmenter som kan slå hardt ut gjennom krisen.

For å hindre flere permitteringer og oppsigelser av norske sjøfolk må taket for nettolønnsordningen fjernes for norske sjøfolk på skip i petroleumsvirksomhet i NOR.

Tiltak: Regjeringen må midlertidig fjerne beløpsbegrensningen i tilskuddsordningen for sysselsetting av norske sjøfolk på skip i NOR.

Midlertidig støtteordning for å forhindre permitteringer

Innen maritim næring, i likhet med andre næringer ser vi nå at det innføres storstilte permitteringer. Innen passasjertrafikk er presset særlig stort. Dette kan føre til problemer knyttet til transport av essensielt personell og frakt av forsyninger, noe som vil øke omfanget av krisen for lokalsamfunn langs kysten.

Det bør nå innføres en midlertidig støtteordning for å forhindre permittering av arbeidstakere som innehar viktige samfunnsfunksjoner. Virksomheter innen samfunnskritiske funksjoner som ser seg nødt til å permittere mer enn 30 prosent, eller over 50 av sine arbeidstakere kan i stedet velge å få delvis refusjon for sine lønnsutgifter. Refusjonen er begrenset til maksimumssatsen for dagpenger, 62,4 prosent av 6 G. Arbeidsgiver forplikter seg til å betale mellomlegget opp til vanlig lønn. Varigheten av ordningen er begrenset oppad til 26 uker.

Tiltak: Regjeringen innfører en midlertidig støtteordning for å forhindre permittering av arbeidstakere som innehar viktige samfunnsfunksjoner.

Utvidelse av permitteringsregelverket

Mange maritime virksomheter vurderer nå fortløpende permittering eller oppsigelse. I vurderingen av permittering må bedriftene se hen til om det foreligger



sysselsettingsmuligheter ved utløpet av maksimal permitteringsperiode, som nå er 26 uker. Maks grensen må økes til 52 uker slik at virksomhetene har større rom for å kunne velge permittering i stedet for oppsigelse. Dette er en god løsning gitt den situasjonen mange bedrifter befinner seg i. Arbeidstakerne kan beholde jobbene sine uten å måtte bli sagt opp, og arbeidsgiverne beholder nødvendig kompetanse og fremtidig arbeidskraft i bedriften. Selv om vi fremdeles er i en tidlig fase i krisen skjer det nå fortløpende at arbeidsgivere står i valget mellom permitteringer og oppsigelser. Det haster således med å gjøre disse avklaringene.

Tiltak: Regjeringen utvider permitteringsordningen til 52 uker.

Øke tilskuddet til Bedriftsintern opplæring (BIO)

Ved større omstillinger kan virksomheter få tilskudd til opplæring av egne ansatte for å unngå oppsigelser. Bedriftsintern opplæring skal inneholde teori, eventuelt kombinert med praktisk trening. Det gis bare tilskudd til opplæring som kommer i tillegg til bedriftens ordinære opplæring. Økt tilskudd til BIO-ordningen er etterspurt nå i maritim næring.

Tiltak: Regjeringen øker tilskuddet til Bedriftsintern opplæring (BIO).



Verftspakke: Tiltak for å sikre en fremtidig norsk verftsindustri

Saken gjelder: Det er et presserende behov for raske tiltak som sikrer likviditet og sysselsetting for norsk verftsindustri. Norske verft bygger noen av verdens mest avansert fartøy, og bidrar til mange arbeidsplasser og har store ringvirkninger til norske maritime utstyrs- og tjenesteprodusenter.

Støtte til kritisk utsatte norske verft

For å hindre en videre forvitring av norsk verftsindustri må staten bidra med betydelig kontantstøtte og lån. På bakgrunn av den omstillingen som næringen har gjennomgått, har ikke selskapene tilstrekkelig likviditet til å møte en ny krise på samme måte som under omstillingen fra oljekrisen i 2014.

En forvitring av norsk verftsindustri vil få store og alvorlige ringvirkninger til norske maritime utstyrs- og tjenesteleverandører. Det vil også få store konsekvenser for evnen til å gjennomføre betydelige fremskritt i det grønne maritime skiftet.

Tiltak: Direkte kontantstøtte til norske verft som har økonomiske utfordringer, hvor (en del av) midlene igjen øremerkes oppgjør av deres norske underleverandører.

GIEK stiller refundgarantier mot verftets kunde på 100 pst.

I de situasjonene der verftene har greid å forhandle frem gode betalingsbetingelser på lønnsomme prosjekter (kundene betaler inn 70-80 pst. av kontraktspris før levering) foreslås det at GIEK stiller refundgarantier mot verftets kunde på 100 pst. «stand-alone»-basis, og uten krav til egenlikviditet. Per i dag avlaster GIEK kommersiell bank med 50 pst. Dette vil frigi kundens forskudd til arbeidskapital ved bygging av kundens skip. Ordningen må være midlertidig.

Tiltak: GIEK stiller midlertidig refundgarantier mot verftets kunde på 100 pst. «stand-alone»-basis og uten krav til egenlikviditet.
