

POLICYNOTAT - BETYDNINGEN AV EUs STATE AID GUIDELINES FOR DEN MARITIME NÆRINGEN I NORGE

Maritimt Forum - bestående av over 700 bedrifter og organisasjoner på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden vil understreke viktigheten av at EUs State Aid Guidelines for maritim transport videreføres slik at den positive verdiskapingsutviklingen i den maritime klyngen i Norge skal kunne fortsette.

Norge er i dag blant verdens ledende maritime nasjoner. Grunnlaget for dette er våre rederier og sjøfolk og politiske vilje til å se på næringen i et helhetlig perspektiv. En del av den nasjonale kunnskapsformuen er en maritim kompetanse i produkter og tjenester som nå etterspørres verden over.

Gjennom de siste to tiårene har globaliseringen av økonomien tiltatt betraktelig. Skipsfart er med sin mobile natur sannsynligvis den mest gjennomglobaliserte næringen av alle. Det betyr også at denne næringen er utsatt for en ekstrem internasjonal konkurranse.

Av strategiske årsaker etablerte derfor EU allerede på slutten av 1980-tallet spesielle retningslinjer som gjør at medlemslandene

kan innføre internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser for sin skipsfart og sine sjøfolk. Dette har de gjort for å sikre utviklingen av maritim kompetanse i Europa i konkurransen med bl.a. asiatiske land.

Gjeldende rammer for skipsfartens og sjøfolks rammebetingelser er nedfelt i EU-Kommisjonens "Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport" fra 2004. Gjennom EØS-avtalen gjelder disse retningslinjene også for Norge.

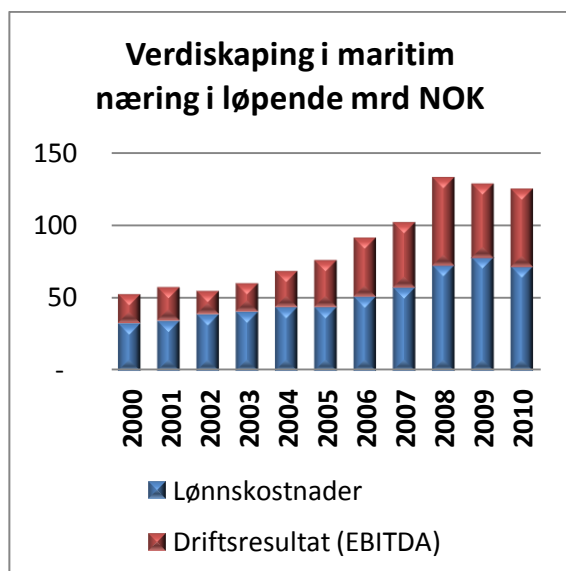
Selv om man prinsipielt sett kunne ønsket en situasjon der denne type tiltak ikke var nødvendig mener Maritimt Forum at vi må forholde oss til de faktiske realiteter i den internasjonale konkurransesituasjonen. Inntil det eventuelt er mulig å få etablert et felles internasjonalt regime for regulering av konkurranseutsatte skip og sjøfolk, må Norge sikre at vår maritime næring kan operere under internasjonale konkurransedyktige rammevilkår. Uten slike rammevilkår vil norske rederier tvinges ut av Norge for å vinne frem i konkurransen om oppdrag. Norsk skipsfart og norske sjøfolks maritime kompetanse vil da forvitte. På sikt frykter vi det samme vil skje med den landbaserte maritime virksomheten i Norge.

Nedenfor vil vi derfor redegjøre nærmere for den verdiskapings- og sysselsettingsveksten vi har hatt i norsk maritim næring og hvorfor vi mener det er viktig at EUs gjeldende State Aid Guidelines for maritim transport videreføres for at denne utviklingen skal kunne fortsette i Norge også fremover.

Betydelig maritim verdiskapings- og sysselsettingsvekst i Norge det siste tiåret – med offshore som viktigste driver

I samarbeid med analyseselskapet Menon Business Economics utarbeider Maritim Forum årlige verdiskapingsanalyser av den maritime næringen i Norge. I 2010 skapte nærmere 100.000 sysselsatte over hele landet verdier for 124 milliarder kroner. Næringen omsatte for nærmere 360 milliarder kroner i 2010. Maritim næring er etter olje- og gass Norges største eksportnæring. I 2010 var næringens andel av BNP 5,5 prosent.

Når det gjelder verdiskaping hadde de norske offshore-rederiene, sammen med utstyrprodusenter og boring/produksjon en formidabel vekst på mer enn 200 prosent siden årtusenskiftet. Norske maritime tjenesteytere opplevde kraftig vekst fra 2003 til 2008, og mer enn doblet omsetningen. Norske skipsverft produserer i hovedsak offshore-skip og vokste kraftig etter 2004. Veksten fortsatte til og med 2009, som følge av lange ordrebøker. I 2010 falt omsetningen noe, men lå likevel tre ganger høyere enn i 2004.



Den største veksten i antall ansatte det siste tiåret finner vi blant maritime utstyrprodusenter, men verft og tjenester har også opplevd vekst siden 2005. Det er imidlertid rederisegmentet som på sjø og land har flest norske ansatte. Mest konkurranseutsatt er grunnleggende praktiske, operasjonelle og erfaringsbaserte kompetanse fra norske sjøfolk.

Med grunnlag i stabilitet og forutsigbarhet i refusjonsordningene fra midten av 2000-tallet igangsatte Maritimt Forum informasjons- og rekrutteringskampanjen "Ikke for alle – En utdanning du kommer langt med". Interessen for maritime yrker

har økt blant norsk ungdom. Høsten 2011 var det 36 prosent flere som startet på en maritim utdanning enn det var i 2006.

Norge er et velutviklet velferdssamfunn med et høyt kostnadsnivå. I en verden preget av stadig økende globalisering og konkurranse må vi i Norge ha et næringsliv som er internasjonalt konkurransedyktig og som tåler et høyt kostnadsnivå. "Kan vi ikke løpe raskest, må vi tenke smartest." Verdiskapingen per ansatt og lønnsnivået er betydelig høyere i maritim næring enn i resten av næringslivet i Norge. Særlig er forskjellen i stor mht. lønnskostnader – mer enn 50 prosent høyere i maritim næring. Forskjeller i lønnsnivå mellom næringer fører til store forskjeller i næringenes bidrag til myndighetenes skatteinntekter for finansiering av velferden.

Menon har beregnet at dersom lønnsnivået i maritim næring ble redusert til gjennomsnittsnivået i norsk næringsliv, ville skatteinngangen i 2009 bli redusert med om lag 18 milliarder kroner – **etter** at man har korrigert for refusjonen av skatt for norske sjøfolk (refusjonsordningen).

Videreføring av EUs State Aid Guidelines er avgjørende for fortsatt maritim vekst i Norge

Rederier etablert i Norge tar risiko, investerer kapital og tar del i det innovasjonsfremmende dynamiske samspillet som preger den norske maritime klyngen. Tall fra Norsk Industri viser at for leveranser av skip fra norske verft i perioden 2009-2013, er 3 av 4 skip bestilt av et norsk rederi. I tillegg er det slik at bygging av **ett** fartøy gjerne kan involvere utstysleveranser fra et hundretalls leverandører spredt over hele landet.

Vår siste analyse befester at offshore er den viktigste driveren for den maritime verdiskapingsveksten vi har opplevd i Norge de senere årene. Dette understøttes av at hele 84 prosent av skipene (i verdi) som bygges på norske verft i perioden 2009-2013 er petroleumsrelatert. Dette er et spesialiserte og høyteknologiske skip som passer den norske næringsstrukturen godt. I skjæringspunktet mellom det maritime og offshore er Norge kompetansemessig, teknologisk og miljømessig ledende i verden. Etter Maritimt Forums syn er det helt avgjørende for videreutvikling av denne kompetansen at koblingen mellom norske verft, utstysprodusenter og rederier opprettholdes.

Høyteknologiske, kompetansekrevende og spesialiserte skipsfartstjenester knyttet til offshore er utsatt for samme globale konkurransesituasjon som tradisjonell skipsfart. Eventuelle endringer i retningslinjenes praktiske virkeområde i tilknytning til maritim offshore vil bety mer for oss, relativt sett, enn for noe annet land i EØS-området. Vi vil sterkt advare mot en utvikling hvor de avanserte og spesialiserte skipsfartssegmenter med høy grad av europeisk (og norsk) sysselsetting og verdiskaping ekskluderes, og at regelverket begrenses til kun å gjelde enklere transportaktiviteter. Andre internasjonale maritime sentre står klare til å motta det EU og eventuelt Norge måtte skyve fra seg. Verft i asiatiske land som Korea, India, Kina m.fl. bygger etter hvert offshoreskip av god kvalitet og konkurrerer i stadig sterkere grad med norske verft.

Oppsummert vil vi understreke viktigheten av følgende to forhold knyttet til videreføring av EUs State Aid Guidelines:

- 1. Offshorerederiene må ha internasjonalt konkurransedyktige betingelser i Norge, slik at de velger å satse med utgangspunkt i Norge**
 - 3 av 4 skip som leveres fra norske verft er kontrahert av norske rederier og 84 prosent av skipene er avanserte offshorefartøy
 - Bygging av ett offshorespesialfartøy gir oppdrag til et hundretalls utstysleverandører over hele landet
- 2. Vi må utdanne og videreutvikle høy kvalifisert maritim kompetanse i alle ledd og på alle nivå**
 - Den praktiske og operasjonelle kompetansen som norske sjøfolk besitter er avgjørende viktig for å bevare konkurransekraften og innovasjonsevnen også i landbaserte maritime virksomheter.
 - Over halvparten av de norske sjøfolkene i refusjonsordningen jobber i et offshorerederi