



Nærings- og handelsdepartementet v/Statsråden
Postboks 8014 Dep.
0030 OSLO

Att:

Deres ref.
201200268

Vår ref.
12/930-8 654.10/OLLI

Dato:
Oslo, 27.04.2012

Evaluering av maritim strategi Stø Kurs

Høringssvaret oversendes med forbehold om endelig godkjenning i LOs sekretariat, 7. mai d.å.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til ovennevnte høring.

LO mener den maritime strategien er og har vært viktig for utviklingen i en av de viktigste næringene vi har. Den maritime næringen er en sterk og dynamisk næring. Den har stor betydning for arbeidsplasser i hele Norge, ikke minst langs kysten. Beregningene av sysselsettingen viser at næringen sysselsetter om lag 100.000 fordelt på rederier, utstørsleverandører, verft, skipsdesign og de andre tjenesteytende virksomhetene.

Det petroleumsrelaterte innslaget i næringen har økt i omfang de senere årene. Denne sektoren har behov for avanserte skip til krevende maritime operasjoner. Det er et segment der Norge har en sterk posisjon. Regnet i verdi er over 85 prosent av skip bygget i perioden 2009-2013 petroleumsrelatert.

Rapporten "Et kunnskapsbasert Norge" pekte ut næringen som en av de tre næringene i Norge som kan betegnes som et globalt kunnskapsnav. Det er betegnende for kystnasjonen Norge at de to andre næringene i denne klassen petroleum og sjømat er havbasert og har nære relasjoner til den maritime klyngen. En sterk maritim og havrelatert kompetanse innen disse tre næringene bidrar til gjensidig innovasjon og utvikling. Det har stor betydning for den konkurransekraft vi er i stand til å opprettholde innen disse næringene.

LO mener at regjeringens "Stø kurs" har bidratt til en positiv utvikling og at det er viktig og riktig at den maritime strategien evalueres og fornyes med jevne mellomrom. Regjeringens tidfesting av evalueringen kommer om lag fem år etter at den ble vedtatt. En rulleringsperiode der strategien blir gjenstand for en omfattende evaluering og fornyelse hvert femte år er en fornuftig tidsplan. Kursjusteringer som følge av større endringer må uansett gjennomføres på

kontinuerlig basis. Det er viktig at hovedlinjene i politikken ligger fast, slik at aktørene opplever forutsigbarhet for konkurransedyktige vilkår i Norge.

LO vil trekke frem betydningen av ordningene for eksportfinansiering og GIEK med blant annet byggelånsgarantiordningen. I den internasjonale konkurransen som oppleves innen denne næringen, er det helt avgjørende at disse ordningene eksisterer og har gode og konkurransedyktige vilkår. Finansiering er et stadig mer krevende område, spesielt etter finanskrisen og den aktuelle situasjonen i Europa. Den nye statlige finansieringsordningen som skal fortsette det tilbudet som hittil er gitt gjennom Eksportfinans, må være minst like god.

LO er tilfreds med den prioriteringen denne saken har fått fra Næringsdepartementet. Norge må ha gode tilbud på finansieringsløsninger. Det er i mange prosjekter en avgjørende faktor for om norske leverandører vinner kontrakter eller ikke.

Det er i landskapet mellom den praktiske erfaringen i rederiene, verft og utstysleverandører og forskning/laboratoriene vi finner årsaken til at Norge fremheves spesielt som en pioner med skaperevne til nye løsninger. Hele bransjen har deltatt aktivt i utviklingen av Maritim 21 som peker på viktige forskningsutfordringer. LO mener det er viktig at forskning og infrastruktur fortsatt prioriteres høyt i strategien.

Styrken i næringen ligger i tilgang til kompetent arbeidskraft og et nært samspill med forskningsinstitusjonene og laboratoriene. Her er en fornyelse av de tekniske laboratoriene slik planen er skissert i "Ocean Space Senter" viktig.

EUs retningslinjer for statsstøtte åpner for at medlemslandene som følge av den globale konkurransesituasjonen kan innføre spesielle ordninger for skipsfart og sjøfolk. Norge er omfattet av retningslinjene gjennom EØS-avtalen og har innført rederiskatt og en refusjonsordning for sjøfolk (nettlønn).

LO mener det er viktig i den pågående evalueringen av retningslinjene at Norge arbeider for å opprettholde ordningen uten innstramninger.

Rederiskatten og nettolønnsordningen for sjøfolk har vært viktige virkemidler for å beholde rederier i Norge og for sysselsetting av norske sjøfolk. Det er en nær sammenheng mellom norske rederier og aktiviteten i den øvrige klyngen. Om lag 74 % av skip levert fra norske verft går til norske rederier. Den sterke internasjonale konkurransen, blant annet gjennom skattekonkurransen mellom flaggstatene utfordrer de norske rederiene i internasjonal og nasjonal skipsfart. En stor del av den flåten som trafikkerer norske havner er flagget under bekvemmelighetsflagg som tillater lønns- og arbeidsvilkår langt under det som er nivået for norske arbeidstakere.

Nettolønnsordningen er det viktigste virkemiddelet for at rederier som sysselsetter norske sjøfolk skal være konkurransedyktige. Den sjøbaserte maritime kompetansen som norske sjøfolk besitter er av stor betydning for hele den maritime klyngen. Det at vi i Norge har

verdensledende maritim kompetanse i alle ledd i verdikjeden er grunnlaget for næringens sterke innovative kraft.

Det er bred enighet om at norske sjøfolk i på alle nivåer er viktig for den maritime næringsklyngen. For at Norge skal sikre nødvendig tilgang til operativ personell må vi ha en solid rekrutteringsbase til disse stillingene. Alle deler av den maritime næringen gjør seg bruk av den praktiske erfaringen som norske sjøfolk representerer; rederier, verft, utstysleverandører, maritime tjenesteytere og offentlige institusjoner. Næringen skaper positive ringvirkninger med stor betydning i alle deler av landet og i tilknyttede næringer som reiseliv, fiskeri og petroleum.

LO er opptatt av at nettolønnsordningen må utvikles dersom norske sjøfolk skal være konkurransedyktige med annet europeisk mannskap. Ifm. behandlingen av Revidert budsjett i 2008 ble det innført et statisk tak i ordningen. Siden dette taket ikke er regulert mht. lønns- eller prisutvikling har i realiteten ordningen tapt konkurransekraft vis-a-vis andre europeiske ordninger siden 2008. LO er bekymret for effekten av innføringen av taket i ordningen.

Vi ser tendensen til at rederiene flagger ut stadig flere skip med begrunnelse i kostnadsforskjellene for mannskapet.

Den økte aktiviteten i nordområdene vil stille nye krav til innovasjon i den maritime næringen. Barentshavet er utpekt som den nye petroleumsprovinsen på norsk sokkel med funnene Skrugard og Havis. Isforholdene i Nordøstpassasjen åpner en ny korridor fra Europa til Asia. Aktiviteten i disse områdene stiller nye krav til kompetanse og innovasjon for å sikre aktiviteten og ikke minst mannskap i et krevende arbeidsmiljø.

Norsk industri og næringsliv har behov for kostnadseffektive transporttjenester for å nå ut til markedet med sine produkter. Målet om å flytte gods fra vei til sjø og bane har vært et politisk mål i mange år. Økt transport på sjø og bane vil gi en positiv klimaeffekt og bedre miljø. Det er et krevende mål fordi det er transportkundene som velger transportform basert på en kombinasjon av kvalitet og pris.

Dersom sjøen skal ta markedsandeler fra veitransporten krever det utvikling av effektive knutepunkter mellom sjø, vei og bane. En spesialisering av havnene der noen havner utvikles som nav i transportsystemet, er et viktig skritt i riktig retning. Effektive og rasjonelle omlastingshavner er en forutsetning for høy kvalitet i leveransene.

En endring av avgiftene slik at sjøtransportens konkurransevne styrkes er nødvendig. De sammenligninger av rammevilkår som er utarbeidet mellom sjø, vei og bane viser at sjøtransporten i antall har nærmere tre ganger så mange avgifter som de andre transportformene.

Utskiftning av flåten til nyere mer miljøvennlige og mer effektive skip er et tredje element. En stor del av frakteflåten er gamle skip. Samtidig er mange rederier små og opererer ett skip.

Den økonomiske situasjonen til rederiene medfører at fornyelsen av frakteflåten tar tid. Det er en viktig del av den maritime strategien å meisle ut nye virkemidler for en fornyelse av frakteflåten til mer effektive og miljøvennlige skip.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Gerd Kristiansen
(sign.)

Olav H. Lie
(sign.)

Saksbeh: Olav H. Lie

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.