

Innspill til Maritim Stortingsmelding

Basert på møte med Næringsminister og politiske rådgivere i Bergen

25.10.2019



Arrangert

av

Maritime Bergen & Bergens Rederiforening

Bakgrunn

Næringsdepartementet, ved Næringsminister Torbjørn Røe-Isaksen sammen med rådgiver Hannah Attic besøkte Bergen 25 oktober. Hensikten med møtet var å møte ulike aktører fra maritim næring, samt få innspill til en ny maritim stortingsmelding.

Maritime Bergen var arrangør på vegne av Næringsdepartementet og inviterte bredden av den maritime klyngen i Bergensregionen. Innspill fra møtet er oppsummert under.

Del 1. Internasjonal handel; muligheter og utfordringer

Norge har verdens femte største skipsflåte målt i verdi, samt blir vurdert som en av verdens ledende skipsnasjoner.

Hva konkret trenger vi fra AS Norge og regjeringen for å kunne opprettholde vår maritime og globale posisjon samt lykkes med en grønn omstilling og ny vekst i alle segment?

Innspill gitt fra DOF Subsea, Utkilen, Seatrans, KG Jebsen, Wilson, Marine Benefits (Norwegian Hull Club) og Rolls Royce Bergen Engines (Kongsberg Maritime)

- Skal næring lykkes fremover ble det lagt vekt på nasjonal langsiktighet og løsninger → forutsigbarhet
- Shipping skal redusere sine utslipp med 50 prosent innen 2050. Kapital og tilgang kapital er derfor vektlagt siden det å eie skip er ekstremt kapitalintensivt. Deltagerne ønsker derfor større fokus og konstruktiv dialog på hvordan lykkes også i fremtiden med eierskap og drift fra Norge.
 - Deltagerne ønsker en debatt om endringer i formueskatten på arbeidende kapitalt. Begrunnelse er b.a. behovet for flåtefornyelse fremover hvor en reduksjon kan være mulig dersom man velger å investere i ny teknologi og/ eller skip som vil bidra til Norges og IMOs klimamål
- Deltagerne ønsker tydeligere krav fra IMO og vektla viktigheten av å få på plass et globalt regelverk fremfor særnorske krav. Det ble derfor oppmuntret til å bruke sin posisjon i IMO til å påvirke regelverket. Sistnevnt vil bidra til å svekk Norske eieres konkurransekraft
- Nærskipsfart flåten har en gjennomsnittsalder på nærmere 30 år, noe som indikerer en enorm fornyelse behov. Dessverre har dette segmentet slitt med lave marginer siden finanskrisen i 2009.
 - Det ble derfor lagt vekt på å ivareta norsk industri dersom nærskipsfarten skal lykkes med den grønne omstilling. Dette siden det er mye import og eksport langs kysten.
 - Store deler av norsk industri er under stort press på råvarepriser samt produksjon.
 - Dette truer Norsk nærskipsfart og overgangen til ny teknologi da markedet har negativ utsikter og har lav betjeningsevne / presser prisene på frakten ned.

Del 2. Det grønne skiftet

Maritim næring er i en grønn omstilling hvor krav fra myndigheter (FN – IMO, EU og Norge), finansielle institusjoner og vår yngre generasjon er noe av driverne. Vi som en maritim nasjon ligger i førerretet hvor vi i dag har verdens største elektrifiserte fergeflåte. Overgangen til en utslippsfri skipsflåte (større skip) er imidlertid mer utfordrende, men vi er på gang. Vi spurte derfor våre maritime bedrifter hva trenger de fra regjeringen for å lykkes med en grønn omstilling?

Innspill gitt fra: Misje, Norske Verft, Utkilen og Kystrederiene

- Næringen og bygging av nye skip er kapitalintensivt, hvor man til tider blir møtt med krav til egenkapital på oppimot 50 prosent. Det er derfor et sterkt ønske om å forbedre finansieringsordningene ved bygging av nye grønne skip, eller ombygging av eldre fossile skip
- Enkelte bankene krever i dag opp mot 40-50% egenkapital ved nybygg. Dette er svært krevende og gjør at mange ikke klarer å løfte nybyggingsprosjekt. Næringen ønsker derfor å få et tilbud ala toppfinansieringsordning (gjørne da igjennom Innovasjon Norge) som kan stå for 10 til 20 prosent av total EK krav.
 - Forslaget er at dette kan være bygget på risikolån modellen til Innovasjon Norge, hvor lånet blir tilbudt til markedsrater med en nedbetalingsprofil som representerer prosjektets varighet
- Finansiering igjennom GIEK (Eksportkreditt) igjennom sektoravtalen for skip, bør i større grad reflektere prosjektets og skipets levetid. I dag tilbys det 12 års nedbetalingstid. 12 års nedbetalingsprofil er vanskelig for nærskipsfartsprosjekter å gå inn på, da de ikke operer med lavere marginer enn til sammenligning offshore næringen som høstet godt av ordningen før 2014.
 - Foreslår å finansiere grønne skip under Klimasektoravtalen til GIEK. Den har en nedbetalingsramme på 18 år.
- Scrubbere bidrar ikke til å redusere CO2 nivået og bør derfor ikke få fordelaktig bunkers pris. Dette bør adresseres i IMO
- Næringen ønsker utbygging av ladestrøm nasjonalt. MEN – dersom dette kommer er det viktig med helhetlig og nasjonal strategi med standardiserte lade og løsninger. Her bør man også se til Norden og Europa da mange av skipene seiler mellom Norge og Europa
 - Samferdselsdepartementet, Næringsdepartementet og Klima og Miljø departementet bør her koordinere innspill og samarbeide om en overordnet strategi ala Havinor
- Grønne skip bør honoreres med lavere avgifter i havner, nasjonalt. Innspill er også at man bør forsøke å få til forenklede og internasjonale modeller, da flere havner samt land opererer med ulike modeller.
- Støtte fra ENOVA støtte bør være teknologinøytral hvor klimagassreduksjon bør være målet. Per i dag støtter ENOVA kun prosjekter som er batterihybride.
 - Flere av rederiene i Bergensregionen informerte om at batteri er ikke en effektiv løsning for deres skip, da deres skip har slik størrelse at batterienes kapasitet ikkeer bærekraftig (max seilingstid er ca 20 - 30 minutt på batteri)

- Foreslår å utvikle flere økonomiske insentiver for å få flere rederier til å gå over til gass (LNG / LPG og naturgass)
 - Fordel med LNG er redusert Co2 utslipp med opp til 30%, samt reduksjon på svoveldioksid (SOX) med nærmere 100%.
 - Ved å velge gass som energidriver blir den økonomiske risikoen til en reder ved investering betydelig redusert da overgang til biogass (LBG), evt Hydrogen eller Ammoniakk er enklere når volumene er store nok
- Det er fremmet et ønske om at staten kan bidra med godsoverføringen ved å velge sjøveien ved offentlige innkjøp
- Vrakpanteordningen (Innovasjon Norge) bør innføres på nytt
- Spansk tax-lease bør undersøkes nærmere og klages inn for EU. I utgangspunktet høster spanske verft godt av denne ordningen da de kan tilby en pris som i prinsippet er 25% lavere enn konkurrerende land (Norge spesielt).
 - Deltagerne mener dette en klar negativ konkurransevidende effekt mot norske verft

Del 3. Det digitale skiftet

Maritim næring befinner seg midt i et digitalt skifte. Satsningen er stor, men usikkerheten til løsninger er også stor. Næringen er derfor avhengig av å tiltrekke seg riktig kompetanse skal de lykkes med overgangen fra analog til digital.

Innspill gitt av: Grieg Star, INSTECH Solutions AS (Norwegian Hull Club), Dataloy, Grieg Logistic, Scanreach og Norges Sjøoffiserforbund i samarbeid med Norges Sjømannsforbund.

Deltagerne har variert bakgrunn (firma og stilling) men alle er unisont enige om utfordringene:

- IT ressurser er mangelvarer, da mange bransjer skal digitaliseres. Rekruttering av yngre generasjon med riktig bakgrunn er utfordrende, da det er stor konkurranse (finans er en stor konkurrent)
 - Forslag om å legge digitale fag – gjerne også koding inn som fag allerede fra grunnskolen
- Det bør legges større fokus på å etablere et videre og etterutdanningstilbud for å ryste eksisterende arbeidstakere til digitale verktøy.
 - Dette vil bidra til å at de som allerede jobber innenfor maritim næring styrker sin kunnskap og kan bidra inn i det digitale skiftet
- Tildeling av prosjektstøtte og midler er ofte tidsstyrt. Næringen ønsker tildeling å være prosjekt styrt, da pilotprosjekter ofte tar lengre tid enn planlagt
- Viktig å fortsette styrkingen av Skattefunn
- Utfordringer rundt ny teknologi som autonome skip er hvordan man kan ivareta sikkerheten når teknologien ligger i forkant av det rettslige rammeverket. Forslag herfra er for Norge å påvirke IMO slik man får et globalt rammeverk (fremfor særnorske regler / Europeiske regler)
- Regjeringen ved Statsminister Erna Solberg har uttalt at Norge skal være verdens ledende havnasjon. Skal vi lykkes er det et behov om å øke kunnskapen omkring maritim næring. Deltagerne ønsker derfor å få flere maritime fag inn på Høyskole og Universitetsnivå for å øke kunnskapen om næringen og de utfordringene vi står ovenfor
 - Økt bevilgning til maritime fag er et krav skal vi lykkes
- Etter hvert som flere skip blir digitale og autonome, er det økende behov for digitale sjøfolk.
 - Viktig å legge til rette for at utdanningsinstitusjoner er i front hvor teknologiske og maritime fag må styrkes og utvikles

Med vennlig hilsen,

Siv Remøy-Vangen

Daglig leder, Maritime Bergen

E-post: siv@maritimebergen.no

Tlf.: +47 959 72 738

Maritime Bergen

Olav Kyrre gate 11

5014 Bergen