

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Deres ref.
15/764-1

Arkiv/Saksnr.
163/15/00082-2

Oslo
2. juni 2015

TS
1808

Høring - NOU 2015: 1 - Produktivitet - grunnlag for vekst og velferd

Norges Rederiforbund viser til brev fra Finansdepartementet datert 3. mars 2015 der produktivitetskommisjonens første rapport, *NOU 2015: 1 Produktivitet – grunnlag for vekst og velferd*, sendes på høring. I det følgende gir vi våre synspunkter på kommisjonens rapport, samt Norges Rederiforbunds innspill til kommisjonens videre arbeid.

Norges Rederiforbund vil gi anerkjennelse til regjeringen for å prioritere arbeidet med produktivitet og vekstevne høyt. For å opprettholde den internasjonale konkurranseevnen er Norge avhengig av høy produktivitetsvekst. Norges Rederiforbund mener det er viktig at Regjeringen har et bredt perspektiv for å legge til rette for verdiskaping og sysselsetting. Produktivitet er en av flere faktorer som avgjør konkurransekraften, men ikke den eneste. Norges Rederiforbund mener det er viktig at regjeringen hele tiden vurderer tiltak som kan bidra til å styrke norsk næringslivs konkurransekraft. Vi mener dette vil bidra positivt til å lette nødvendige omstillinger i norsk økonomi.

1. En krevende markedssituasjon

Skipsfarten representerer en gjennomglobalisert næringskjede. Hendelser, trender og utviklingstrekk i verdensbildet treffer den maritime næringen direkte, og den internasjonale skipsfarten spesielt. Siden sommeren 2014 har vi opplevd et dramatisk fall i oljeprisen. Dette kraftige fallet er ikke bare et resultat av den rikelige tilgangen på olje. Det er også et sterkt uttrykk for den bekymring og usikkerhet som nå råder om verdens politiske og økonomiske utvikling. Samtidig er lavere oljepris en kraftig driver for strukturelle og økonomiske endringer både globalt og her hjemme.

Om lag halvparten av Norges Rederiforbunds medlemmer har hoveddelen av sin virksomhet knyttet til offshore olje og gass. Disse er direkte eksponert mot operatørselskapenes omfattende tiltak for å opprettholde kontantstrøm og utbyttebetalinger

i en situasjon der topplinjen faller og kostnadene øker. Investeringer og leting reduseres, modifikasjon og vedlikehold utsettes og det iverksettes stadig nye tiltak for kostnads- og aktivitetsreduksjoner.

Fallende oljepriser kan ha positive sider for de av Norges Rederiforbunds medlemmer som opererer i mer tradisjonelle skipsfartssegmenter. Lavere oljepris betyr lavere bunkerskostnader. Markedssituasjonen i disse segmentene er imidlertid heller ikke uten videre positive. Fraktratene i tørrbulk er nå på et historisk lavt nivå. Samtidig er det i dag et helt annet kostnadsnivå, både hva gjelder operasjonskostnader og prisen for å bygge skip. Fallende oljepriser er derfor ikke nødvendigvis bra, når prisfallet blant annet skyldes svak etterspørselsvekst.

Mot den uro og usikkerhet som nå preger det globale omgivelsesbildet, og et Europa som halter med svekket drahjelp fra fremvoksende økonomier, er det ekstra viktig med robuste, forutsigbare og konkurransedyktige rammevilkår for hele den maritime næringen.

2. Rederienes produktivitet

Rederienes rolle i den maritime næring

Maritim næring har vokst raskt de siste ti årene og skaper verdier for 175 milliarder kroner i året

Norge er en stormakt på havet og en av verdens største skipsfartsnasjoner. Målt i markedsverdi på skipene kontrollerer norske rederier verdens sjette største flåte. Våre markedsandeler er størst innen de mest avanserte og kompetanseintensive segmentene. Norske rederier kontrollerer verdens nest største og mest moderne maritime offshoreflåte.

Vår sterke internasjonale posisjon forsterkes ved at Norge som et av svært få land har et komplett maritimt miljø, med internasjonalt ledende aktører innen de fleste områder. 110 000 ansatte i maritim næring skaper verdier for nærmere 175 milliarder kroner årlig. Rederienes samlede verdiskaping overstiger 100 mrd. kroner.

Veksten har vært høy gjennom hele 2000-tallet. Fra 2004 til 2013 vokste næringens samlede verdiskaping med nesten 150 prosent. Nedgangen i verdensøkonomien som følge av finanskrisen i 2008-2009, samtidig med en betydelig vekst i verdens skipsflåte, medførte en lengre periode preget av overkapasitet og fall i ratene i de tradisjonelle skipsfartssegmentene. Etterdønningene etter finanskrisen merkes ennå i flere tradisjonelle segmenter. Det siste årets kraftige reduksjon i oljepris og en påfølgende avdemping av globale petroleumsinvesteringer medfører at også fremtiden i de mer offshorerettede delene av maritim næring ser mer usikker ut. Til tross for dette vokste norske rederiers samlede omsetning med 5,5 prosent i 2014, og det forventes en vekst i 2015 på 2,3 prosent (Rederiforbundets Konjunkturrapport 2015).

Rederiene spiller en nøkkelrolle i den maritime klyngen i Norge

Rederinæringen er kjernen i den norske maritime næringen, og langt på vei en forutsetning for utvikling av det øvrige maritime næringslivet i Norge. Det skyldes blant annet rederienes betydelige investeringer i varer og tjenester i Norge, for eksempel bestillinger av skip ved norske verft.

De indirekte effektene kan imidlertid på lang sikt være minst like viktige. Det er godt dokumentert at rederienes rolle som krevende kunder er den viktigste kilden til innovasjon (Jakobsen og Espelien, 2010). Rederiene gir markedsbaserte innovasjonsimpulser til skipsdesignere, verft, utstysprodusenter og tjenesteleverandører. I tillegg er innovasjonsprosesser i maritim næring ofte nettverksbasert, hvor rederiene som krevende kunder jobber sammen med leverandører om teknologi- og produktutvikling. Norske rederier trekker også med seg det øvrige maritime næringsmiljøet ut i verden, blant annet ved å kontrahere skip i andre land med utstyr levert fra Norge. En tredje rolle er knyttet til kompetanse. I alle deler av maritim næring finner vi en betydelig andel ansatte med operativ erfaring fra skip. Uten rederienes lokomotivfunksjoner – krevende kunde i innovasjonsprosesser, internasjonalisering og kompetansespredning – ville produktivitetsutviklingen og den internasjonale konkurranseevnen til verft, utstys- og tjenesteprodusenter blitt vesentlig svekket.

Høy produktivitet er en forutsetning for å opprettholde konkurranseevnen

For at norske rederier skal fortsette å spille en sentral rolle i norsk maritimt næringsliv må to forutsetninger være oppfylt: for det første må rammebetingelsene for rederivirksomhet være tilstrekkelig gode til at rederiene, som er internasjonalt mobile, velger å lokalisere virksomheten sin i Norge fremfor andre land. Dette kommer vi tilbake til senere. For det andre må rederivirksomhet være tilstrekkelig attraktivt for kapitaleiere og kompetanse (individens karrierevalg). Det forutsetter igjen at produktivitetsutviklingen i næringen er tilstrekkelig høy til at avkastningen på kompetanse og kapital er konkurransedyktig. Den høye verdiskapingsveksten i maritim næring generelt, og i rederivirksomhet spesielt, tyder på at kompetanse- og kapitaleiere opplever at avkastningen er konkurransedyktig. Imidlertid kan det tenkes at næringens attraktivitet overfor kompetanse- og kapitaleiere skyldes at prisnivået har økt kraftig og maskert en svak produktivitetsutvikling. Hvis det er tilfelle, vil næringens evne til å tiltrekke kapital og kompetanse svekkes kraftig når prisene nå har falt kraftig. Det er derfor viktig å undersøke om rederienes produktivitetsutvikling har vært tilstrekkelig sterk til å opprettholde konkurranseevnen i årene som kommer.

Produktivitetsutvikling i norsk skipsfart

Produktivitetskommisjonens rapport omhandler ikke produktivitetsutviklingen i utenriks skipsfart. Kun innenriks skipsfart er inkludert i en bredere gruppe kalt innenlands transport. Dette skyldes trolig at forskning om produktivitet normalt fokuserer på fastlandsøkonomien. Det foreligger derfor ingen grundige analyser av produktivitetsutviklingen for rederinæringen. Like fullt har tidligere offentlige utredninger om politikk rettet mot norsk rederivirksomhet (blant annet Rederiskatteutvalget, NOU 2006: 4) i stor grad bygget sine konklusjoner på næringens evne til å øke produktiviteten og næringens evne til å avlønne innsatsfaktorene arbeidskraft og kapital. Det har eksplisitt blitt trukket frem at nasjonalregnskapet viser at næringen opererer med lav produktivitsvekst og lav kapitalavkastning. Rederiskatteutvalget fremhevet at dette nettopp kan være et resultat av at arbeidskraften og kapitalen er subsidiert gjennom statlige støtteordninger og lav overskuddsbeskatning. Siden politikkanbefalinger baseres på analyser av skipsfartens produktivitet og lønnsomhet, er det svært viktig at analysene gir et riktig bilde av den faktiske utviklingen.

Menon Business Economics (heretter Menon) har på oppdrag fra Norges Rederiforbund analysert produktivitetsutviklingen i norsk rederivirksomhet i perioden 2001 til 2012.

Tre sentrale utfordringer knyttet til produktivetsmåling

Menon har løftet frem tre utfordringer forbundet med å måle produktiviteten i rederinæringen; beregne riktig prisdeflator, måle kvalitetsendringer, samt å korrigere for endring i segmentsammensetting.

Den første utfordringen handler om å vaske ut prisendringer som egentlig ikke sier noe om næringens produktivitet. I analyser av produktivetsutvikling over tid fokuserer man gjerne på volumer (antall enheter inn i produksjonen og antall enheter ut av produksjonen). Når man måler utviklingen i produktivitet over tid, tar man gjerne utgangspunkt i fastpristall, fordi man vil rendyrke produktivitetseffektene og skille ut priseffektene. Produktivetsmåling er derfor tuftet på hvor mye verdiskaping man får ut målt i faste priser. Tradisjonell produktivetsmåling er med andre volumfokustert. Produktivetsvekst handler da om hvorvidt produksjonsprosessene har blitt mer effektive.

Den andre utfordringen handler om å måle produktivitet i næringer som endrer sin sammensetting av varer og tjenester vesentlig gjennom en periode. For rederinæringen er dette viktig fordi sammensettingen av skipsflåten har endret seg kraftig siden århundreskiftet, både fra deepsea til offshore og fra standardiserte skip som opererer i spotmarkeder til spesialfartøy som opererer på lange kontrakter. Dersom prisdeflatoren ikke tar dette inn over seg risikerer man å ikke fange opp den nytteøkning som kommer av at ressursene som benyttes av næringen så rettes mot en annen og høyere verdsatt tjenesteproduksjon.

Det tredje elementet handler om at offentlig statistikk har en svakhet fordi fastpristallene ikke tar høyde for kvalitetsforbedringer. Dermed justerer man også bort kvalitetsforbedringer som jo er noe samfunnet setter pris på. Dette er særlig viktig dersom forbedringer i en næring hviler på produktinnovasjon som bidrar til høyere kvalitet. Analyser av produktivetsutviklingen som bygger på offentlig statistikk vil følgelig undervurdere produktivetsutviklingen, fordi de ikke tar innover seg at kvaliteten på tjenester og varer stadig er i endring, som regel til det bedre. Med andre ord vil offentlig statistikk egne seg til å beskrive den volumbaserte produktivetsutviklingen, ikke den kvalitetsbaserte produktivetsutviklingen, som da må komme i tillegg.

Gjennom 2000-tallet har det vært en jevn strøm av innovasjoner som leder til produktforbedringer i rederinæringen. Utviklingen har særlig vært sterk innenfor offshore-segmentet, noe som blant annet skyldes at feltutvikling og drift i økende grad foregår på havbunnen fordi feltene ligger på dypt vann i krevende omgivelser. Det krever større fartøy med mer avansert utstyr. Norske skipsdesignere, verft og rederier er verdensledende på utvikling, bygging og operasjon av avanserte offshorefartøy. At prisene på maritime operasjoner øker, skyldes derfor i stor grad at skipene kan utføre operasjoner som tidligere ikke var mulig eller som ville kreve langt mer tid. Også innenfor deepsea og shortsea har det vært mange viktige produktinnovasjoner i senere år, blant annet knyttet til fremdriftssystemer, håndtering av ballastvann og andre miljøforbedrende tiltak. Denne type kvalitetsendringer kan medføre prisøkninger.

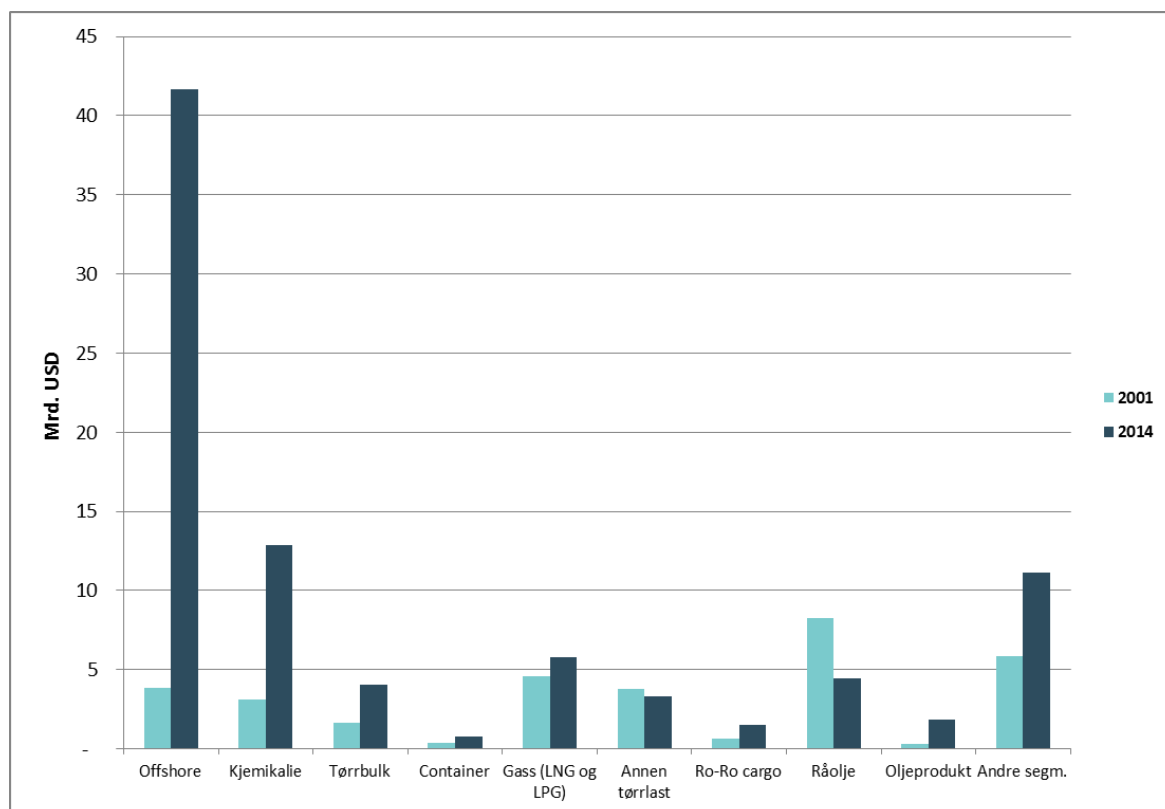
Valg av prisdeflator har avgjørende betydning for beregning av produktivetsutvikling

For å beregne en nærings produktivitet trenger man informasjon om næringens samlede verdiskaping og samlet innsats av arbeid og kapital. I tillegg trenger vi informasjon om

prisutviklingen på innsatsfaktorene og på næringens produkter (det vil si rateutviklingen på ulike typer frakt og maritime operasjoner). Hvis prisene på innsatsfaktorene faller og ratene stiger, styrkes rederienes bytteforhold, noe som kan føre til betydelig verdiskapingsvekst.

Relativt små prisforskjeller kan få store utslag i bytteforholdet, og dermed i differansen mellom verdiskaping i løpende og faste priser. Det innebærer at beregning av prisdeflatorer er helt avgjørende for konklusjoner om produktivitetsutviklingen i en næring. Rederier opererer i ulike typer markeder med svært ulik prisutvikling. Hovedskillet går mellom deepsea, shortsea og offshore, men også innenfor disse tre gruppene kan prisutviklingen variere betydelig. For eksempel har rateutviklingen innenfor frakt av olje, tørrbulk og gass vært svært forskjellig i senere år. For å være sikker på at man bruker riktig prisdeflator må man ha nøyaktig oversikt over segments sammensetningen av flåten og hvordan prisene har utviklet seg innenfor hvert av disse. Det er ikke minst viktig fordi sammensetningen av flåten kan endres kraftig over en kort periode. Figuren nedenfor viser hvordan den norsk-kontrollerte skipsflåten var sammensatt i 2001 og i 2014 (målt i markedsverdien på skipene). Mens offshoreflåten 10-doblet seg i verdi i perioden sank verdien av oljetankskip med rundt 50 prosent.

Figur 1: Sammensetningen av den norsk-kontrollerte skipsflåten i 2001 og 2014 målt i flåtens markedsverdi (mrd. USD)



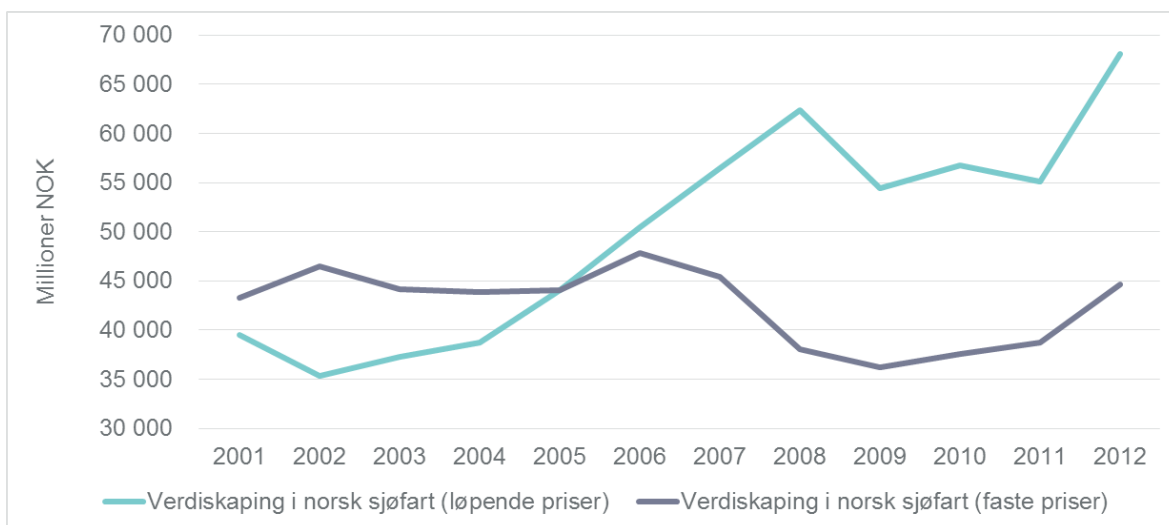
Kilde: Menon

Figuren nedenfor viser utviklingen i rederienes samlede verdiskaping i løpende og faste kroner – hvor faste priser er basert på SSBs deflatorer. Som figuren viser faller verdiskapingen i faste kroner fra 2006 til 2008 mens den stiger kraftig i løpende priser. Faktisk er det 0-vekst i verdiskapingen i 12-årsperioden i faste priser. Det skyldes at rederienes bytteforhold, i følge SSBs tall, ble styrket med 64 prosent fra 2005 til 2008.

Siden 2009 har det ligget relativt stabilt, noe som fører til at differansen mellom verdiskaping i løpende og faste priser har endret seg lite.

Vi har ikke tilgang til SSBs beregningsgrunnlag for sine deflatorer og kan derfor ikke vurdere disse direkte. Vi mener imidlertid at det er god grunn til å tro at deflatorne ikke i tilstrekkelig grad fanger opp den kraftige aktivitetsendringen fra deepsea til offshore og den økte kvaliteten på skipene innenfor flere segmenter. Det er viktig å understreke at dersom deflatorene er misvisende, vil også beregningen av produktivitetsutviklingen bli feil.

Figur 2: Verdiskaping i norsk rederinæring fra 2001 til 2012 i løpende og faste priser (mill. NOK). Basisår=2005



Kilde: Menon

Antall ansatte i rederiene har vært stabilt gjennom det meste av perioden, så verdiskaping per ansatt, det vil si arbeidskraftproduktiviteten, har fulgt omtrent samme bane som den totale verdiskapingen har gjort – både i løpende og faste priser.

Total faktorproduktivet

I Produktivitetskommisjonens arbeid har man primært fokusert på arbeidskraftens produktivitet. Siden rederivirksomhet er svært kapitalintensivt og kapitalintensiteten varierer mellom ulike segmenter, gir ikke arbeidskraftproduktivet et dekkende bilde av produktivitetsutviklingen. Hvis for eksempel sammensetningen av skip vris i en mer kapitalintensiv retning, vil det fremstå som om arbeidskraftens produktivitet øker, mens det eneste som har skjedd er at det står mer kapital bak hver arbeidstime. Det er derfor naturlig å analysere utviklingen i totalfaktorproduktivet. Med total faktorproduktivet (heretter: TFP) forsøker man å identifisere hvor mye arbeidskraften og kapital sammen kaster av seg av verdiskaping målt i faste priser. Man tar med andre ord både hensyn til arbeidskraftens produktivitet og kapitalens produktivitet.

SSBs datagrunnlag avviker fra Menons på flere måter. For det første er Menons populasjon av rederier større, noe som primært skyldes at Menons data inneholder rederivirksomhet som i SSBs næringsstatistikk er gruppert under oljeservice. Det gjelder for eksempel seismikk-rederier og undervannsentreprenører. Dette medfører samtidig at offshoreandelen

er betydelig større i Menons enn i SSBs data. Samtidig er antall ansatte og den samlede realkapitalen i rederiene større i Menons database, noe som fører til at beregningen av TFP blir relativt lik.

Aktivitetsjustert TFP

Ovenfor påpekte vi at næringen gjennom analyseperioden har dreiet aktiviteten kraftig i retning av tjenesteproduksjon for olje- og gassnæringen. Denne dreiningen er i begrenset grad fanget opp i næringens prisdeflator fra SSB. Den prisøkningen som er fanget opp i SSBs deflator vil da inneholde en tung komponent knyttet til den faktiske eller reelle merverdi som skapes fordi man tilbyr nye tjenester til et marked som får større nytte av tjenestene.

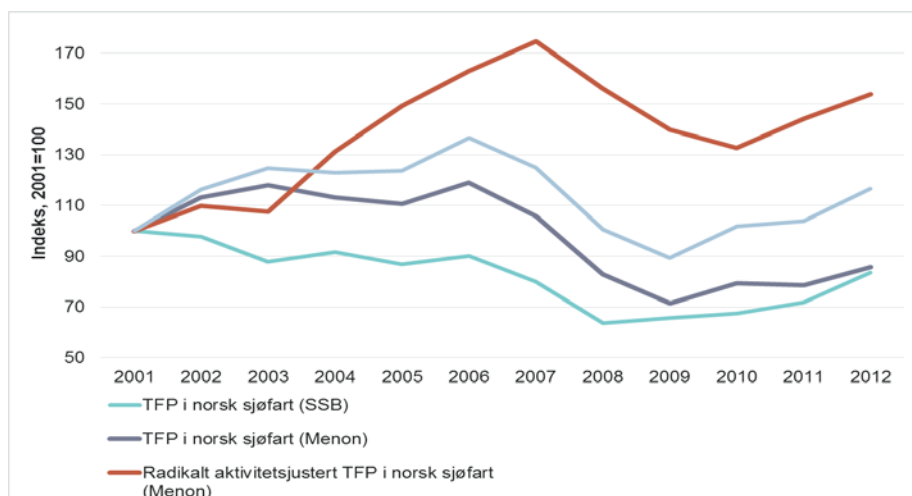
Spørsmålet er da om det er mulig å justere for denne dreiningen i tjenesteproduksjon, slik at TFP-tallene blir mer riktige. I følge Menon er dette mulig, gjennom å benytte en såkalt markedsverdideflator basert på hvordan markedet verdsetter kapital i ulike segmenter av næringen. Når tonnasje eller dødvektstønnet øker i markedsverdi, så sier dette noe eksplisitt om den verdien som tjenesten skaper for kundene. Vi kan derfor se på forholdet mellom flåtens markedsverdi på den ene siden og flåtens volumstørrelse målt i dødvektstonn og bruttotonnasje på den andre siden, for så si noe om verdiøkningen av å vri aktiviteten mot offshore. Denne deflatoren reflekterer i stor grad kvalitetsforbedringer i næringen, noe det skal tas høyde for i TFP-målet. Deflatoren reflekterer imidlertid også prisutviklingen. I analysen med vår aktivitetsbaserte TFP-målet foretar Menon derfor både en beregning der markedsverdideflatoren fullt ut reflekterer TFP og en beregning der markedsverdi-deflatoren reflekterer både pris og kvalitet med lik vektning mellom de to komponentene.

I tabellen under presenterer vi tall for hvor mye prisene blir påvirket av at vi aktivitetskorrigerer tallene. I første kolonne tilskrives all vekst i markedsverdi per kapitalvolum til aktivitetsdreiningen. Vi kaller dette et radikalt anslag. Da ser vi at den reelle verdiskapingen neste dobler seg. I nederste kolonne antar vi at bare halvparten av verdiøkningen kan tilskrives aktivitetsdreiningen, men resten er drevet av oljeprisøkningen. Da blir den reelle verdiøkningen 40 prosent høyere.

År	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Radikal aktivitetsjusteringsfaktor	1.00	0.97	0.91	1.16	1.35	1.37	1.65	1.89	1.96	1.68	1.84	1.79	1.94
Moderat aktivitetsjusteringsfaktor	1.00	1.03	1.06	1.09	1.12	1.15	1.18	1.22	1.25	1.29	1.32	1.36	1.40

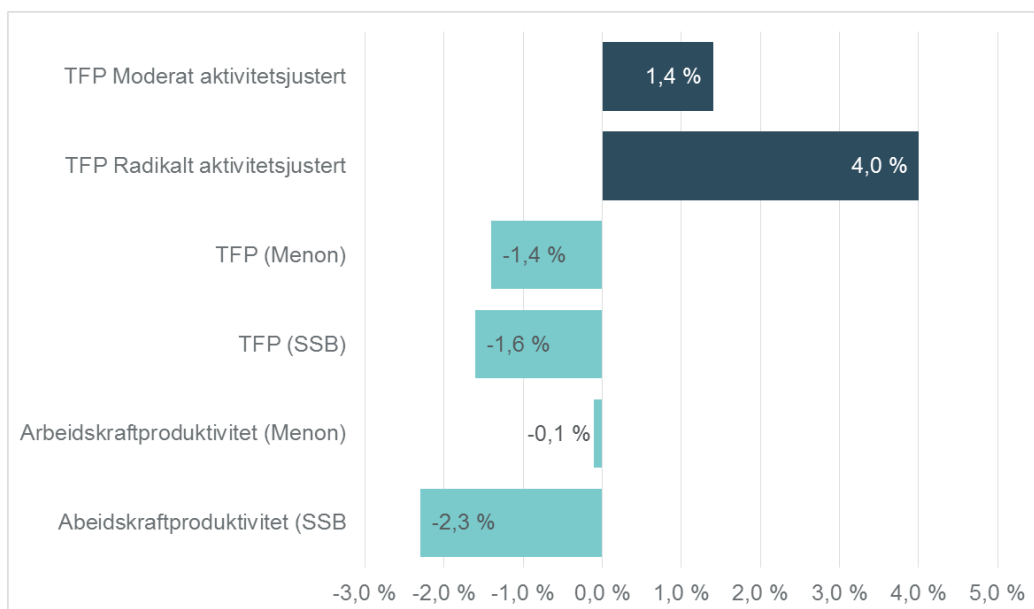
Kilde: Menon

Figuren nedenfor viser utviklingen i norske skipsrederiers samlede TFP målt på fire ulike måter. Den oransje kurven viser TFP basert på Menons datagrunnlag og SSBs deflator. Den gult og den lyseblå kurven viser hvordan TFP blir endret som følge av at vi aktivitetsjusterer tallene, henholdsvis moderat (gult) og radikalt (lyseblått). For sammenligning har vi også inkludert utviklingen i TFP basert på SSBs egne tall og uten aktivitetsjustering.

Figur 3: Utvikling i aktivitetsjustert og standard TFP i norsk sjøfart

Kilde: SSB (2015) og Menon (2015)

Figuren nedenfor oppsummerer Menons beregninger av både arbeidskraft- og totalfaktorproduktivitet. Vi ser at anslagene spriker kraftig, fra en årlig reduksjon på 2,3 prosent i arbeidskraftproduktivitet med SSBs data, til en årlig økning i TFP basert på Menons tall med en radikal aktivitetsjustering. For å gi sikrere og mer presise produktivetsberegninger er det behov for en grundig gjennomgang av SSB deflatorer. Det er grunn til å tro – som følge av vridning fra deepsea til offshore og mer avanserte og miljøvennlige skip i begge hovedsegmenter – at den faktiske produktivetsutviklingen er betydelig høyere enn SSBs beregninger viser.

Figur 4: Ulike mål for gjennomsnittlig årlig produktivetsvekst i norsk sjøfart fra 2001 til 2012

Kilde: Menon (2015)

3. Høy kompetanse gir høy produktivitet i maritim næring

Ovenfor drøftet og analyserte vi produktivitetsutviklingen i maritim næring. Et sentralt poeng var at en næring ikke kan vokse over tid hvis den ikke kan tilby attraktiv lønn til de ansatte og kapitalavkastning til eierne. Antall ansatte i næringen har vokst fra 80.000 til 110.000 de siste 10 årene, og lønnsnivået har vokst raskere enn i norsk næringsliv generelt. Dette er uttrykk for at de ansatte har høy produktivitet og at næringen har et lønnsnivå som oppleves som attraktivt for personer med høy produktivitet. I det følgende vil vi argumentere for at det høye kompetanse- og produktivetsnivået i maritim næring har stor verdi norsk økonomi.

Maritim virksomhet blir stadig mer kunnskapsbasert. Flere prosesser bidrar til denne utviklingen. For det første står maritime bedrifter, både rederier, utstysprodusenter, verft og tjenesteytere, sentralt i den uhyre avanserte teknologiutviklingen i olje- og gassnæringen. Spesialskip, posisjoneringssystemer og styringssystemer er noen eksempler på kunnskapsområder hvor den norske næringen leder an.

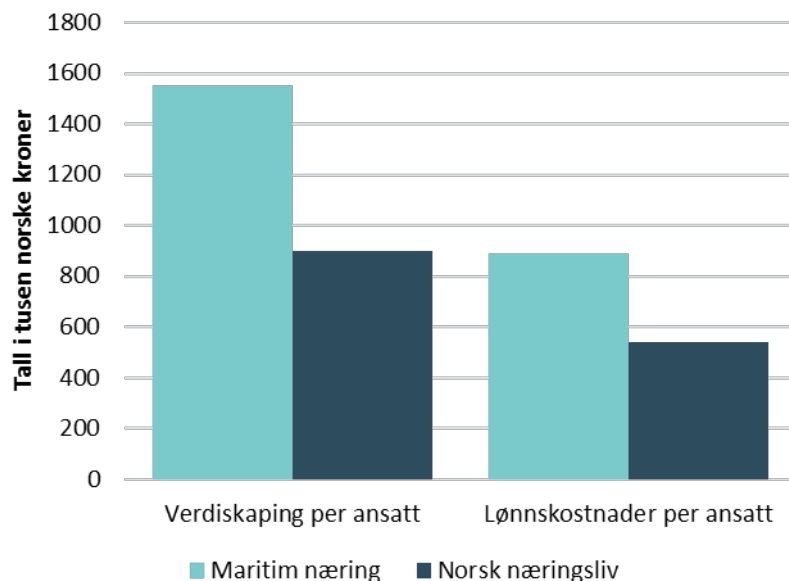
For det andre blir skipsfart i økende grad en del av komplekse internasjonale logistikksystemer, noe som krever avanserte databaser, overvåkningssystemer og kommunikasjonsformer. Norske aktører som Wilh. Wilhelmsen Group, Kongsberg Maritime og DNV GL står sentralt i denne utviklingen.

For det tredje stilles det stadig høyere krav til sikkerhet og miljø, hvilket fører til kontinuerlige innovasjoner og teknologiutvikling, for eksempel knyttet til skipsdesign, fremdriftssystemer og ballastvann. Eksempler for dette er Ulstein Design, Eidesvik og OceanSaver.

Det høye kompetanseinnholdet i maritim næring lar seg lese ut av bedriftenes lønnskostnader per ansatt. Disse er et uttrykk for arbeidskraftens produktivitet og representerer et minimumsnivå for de ansattes gjennomsnittlige bidrag til bedriftenes verdiskaping. Dersom lønnskostnader per ansatt er høyere enn de ansattes bidrag til verdiskaping vil bedriftene tape penger og på sikt bli konkurrert ut av markedet.

Gjennomsnittlige lønnskostnader per ansatt (inkludert arbeidsgiveravgift og pensjonskostnader) var i perioden 2011 til 2013 på 867 000 kroner i maritim næring mens det i norsk næringsliv som helhet var 524 000 kroner per ansatt. Lønnsnivået er med andre ord mer enn 64 prosent høyere enn gjennomsnittet i norsk næringsliv, noe som er et tegn på at kompetanse og produktivitet blant de ansatte er meget høy. Høye lønnskostnader og verdiskaping betyr også at skatteinntektene fra næringen er langt høyere enn det antall ansatte skulle tilsi. Med det norske progressive skattesystemet er skatteinngangen fra lønnsinntekter 80 prosent høyere per ansatt i maritim næring enn i privat næringsliv ellers. I neste avsnitt viser vi hvordan denne forskjellen er beregnet.

Figur 5: Verdiskaping og lønnskostnader per ansatt – maritim næring sammenliknet med norsk næringsliv (2013). Tall i tusen norske kroner.



Kilde: Menon

Myndighetenes skatteinntekter fra maritim næring

Lønnskostnadene i maritim næring var i 2013 på 100 milliarder kroner, mens lønnskostnadene i hele norsk næringsliv var på 915 milliarder kroner. Maritim næring står med andre ord for i overkant av 10 prosent av lønnskostnadene i næringslivet. Næringens bidrag til statens og kommunenes skatteinntekter er imidlertid langt høyere enn denne andelen skulle tilsi. Det skyldes at lønnskostnader per ansatt er på 890 000 kroner i maritim næring, mens lønnskostnadene i resten av næringslivet kun er på 540 000 kroner per ansatt. Tallene inkluderer arbeidsgiveravgift og pensjonskostnader. Lønnsdifferansen innebærer at en ansatt i maritim næring i gjennomsnitt bidrar med 44 000 kroner mer i arbeidsgiveravgift enn en gjennomsnittsansatt i resten av norsk næringsliv. Det høres ikke så mye ut, men med over 110 000 ansatte blir det 4,9 milliarder kroner mer i arbeidsgiveravgift. Som vi redegjør for i avsnittet under, er forskjellene i inntektsskatt enda større.

Med en inntekt på om lag 890 000 kroner i maritim næring vil en ansatt i gjennomsnitt i 2013 betale rundt 380 000 kroner i skatt, mens en gjennomsnittsansatt i resten av norsk næringsliv vil betale om lag 200 000 kroner i skatt. Maritimt ansatte betaler med andre ord 180 000 kroner mer i skatt. Summerer vi denne forskjellen for alle ansatte, betyr det at ansatte i maritim næring til sammen bidrar med 15 milliarder kroner mer i skatteinntekter for staten enn om de hadde vært en gjennomsnittsansatt i norsk næringsliv. Legger vi sammen arbeidsgiveravgift og inntektsskatt tyder vår beregning på at kommunenes og statens inntekter fra lønnskostnader i maritim næring i 2013 var omkring 20 milliarder kroner høyere enn de ville vært med et lønnsnivå som tilsvarte gjennomsnittet i øvrig norsk næringsliv. Fra dette beløpet må vi trekke sysselsettingsordningene for sjøfolk. I 2013 ble det bevilget 1,7 milliarder kroner til tiltak for sysselsetting av sjøfolk om bord på skip i Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), med andre ord mindre enn 10 prosent av differansen i beregnede skatteinntekter. Trolig er den reelle forskjellen enda høyere, fordi vi ikke har hensyntatt til spredning i lønnsinntekt innad i næringene eller til variasjoner i arbeidsgiveravgift mellom regioner.

Differansen i skatteinntekter i favør maritim næring kan riktignok ikke tolkes direkte som en samfunnsøkonomisk mergevinst. Det skyldes at den enkle beregningen ikke tar hensyn til at de ansattes alternativverdi kan være høyere enn gjennomsnittslønnen i norsk næringsliv tilsier. For å vurdere den samfunnsøkonomiske gevinsten er det nødvendig å vurdere den alternative anvendelsen av kompetansen i maritim næring.¹ De høye skatteinntektene er likevel et faktum som viser at maritim næring er svært viktig for skatteinntekter og økonomisk velferd i Norge.

4. Rederienes rammebetingelser

Uten rederier med hovedkontor og aktive eiere i Norge og et betydelig antall norske sjøfolk, vil grunnlaget for den maritime næringens sterke innovasjonsevne falle bort. En strategi og politikk for innovasjon i den maritime næringen må dermed basere seg på konkurransedyktige vilkår for henholdsvis rederier, deres eiere og sjøfolk.

En konkurransedyktig rederibeskatning

Uten norske rederier mister den maritime næringen den viktigste innovasjons- og nyskappingsdriveren. Innføringen av den nye rederibeskatningen i 2007 gjorde tilstedeværelse i Norge attraktivt og konkurransedyktig for rederier. Et konkurransedyktig nivå på rederibeskatningen må opprettholdes og vedlikeholdes for å sikre at rederiene forblir i Norge.

En konkurransedyktig nettolønnsordning for sjøfolk

De norske sjøfolkene er en svært viktig del av innovasjons- og nyskappingsprosessene i den maritime næringen – som bærer av praktisk kunnskap og behovsinformasjon. Nettolønnsordningen er nødvendig for å gjøre det mulig å ansette norske sjøfolk. Ordningen er en god investering i innovasjon og kompetanse. Men ordningen er ikke lenger konkurransedyktig med dagens utforming. Blant annet må taket i ordningen fjernes.

Et konkurransedyktig skipsregister/flagg

Et konkurransedyktig skipsregister og norsk flagg er viktig for å vedlikeholde vår posisjon og identitet som en stormakt på havet. Det gir innflytelse i internasjonale fora hvor fremtidige krav og rammebetingelser for skipsfarten bestemmes. Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) har posisjon som et internasjonalt kvalitetsregister i dag. Det er viktig at konkurransekraften til registeret utvikles videre. Blant annet er det viktig at skip i NIS også kan gå i fart langs norskekysten og på norsk sokkel, slik alle andre skipsregistre i verden kan, utenom NIS.

¹ Det kan også tenkes at rederienes fravær av selskapsskatt (erstattet av tonnasjeskatt) har bidratt til å øke lønnsnivået i rederiene. I Scheel-utvalget kapittel 13 drøftes en slik problematikk. I den grad dette er tilfellet må en samfunnsøkonomisk vurdering korrigere for skatteeffekten en slik overvelting får på skattebidraget i maritim næring. Det er imidlertid liten grunn til å tro at denne overveltingseffekten er stor, siden lønnsnivået i rederiene settes i et internasjonalt arbeidsmarked.

Konkurransedyktige eksportfinansieringsordninger

Rederinæringen er mer kapitalintensiv, med-syklisk og internasjonalt eksponert enn de fleste andre sektorer i Norge. Endringer i de globale kapitalmarkedene merkes derfor raskt. I tillegg har næringen typisk lang leveringstid fra en investeringsbeslutning blir tatt til investeringen er gjort. Det tilsier at behovet for langsiktig finansiering er stort.

Norske rederier representerer en betydelig del av ordremassen ved norske verft, og skaper store verdier for lokalsamfunnene langs kysten. Til hvert skip som bestilles er det typisk mellom 70 og 100 norske underleverandører. Denne virksomheten er avgjørende for å sikre norske arbeidsplasser langs hele kysten – ofte lokalisert til steder med få alternative kompetansearbeidsplasser.

Velfungerende eksportfinansierings- og garantiordninger sikrer tilgang til finansiering av svært kapitalkrevende investeringer, noe som er avgjørende for den maritime næringens konkurransekraft og sysselsetting. Formålet med ordningene er å sikre at norske eksportører kan konkurrere på like vilkår som eksportører fra land med tilgang på nasjonale eksportkredittdordninger.

Dersom ordningene avvikles eller svekkes vil dette redusere konkurransekraften til norsk maritim næring. Norges Rederiforbund er derfor uenig med produktivitetskommissjonen i at denne formen for støtteordninger motvirker innovasjon og omstilling i økonomien. Ordningene bidrar til å gi aktører i den norske maritime næringen de samme konkurransevilkårene, herunder tilgang på kapital, som aktører i andre land.

En konkurransedyktig eierbeskatning

Aktive private eiere er viktig for å opprettholde en sterk rederinæring og for å tilføre hele den maritime næringen sentrale innovasjonsimpulser. Innovasjonen og nyskapingen i den norske rederinæringen er i stor grad drevet av entreprenørskap. Dagens eierbeskatning er ikke konkurransedyktig. Det er nødvendig å fjerne den særnorske formuesskatten for å gjøre Norge til et attraktivt land for aktive eiere. Vi har gitt en nærmere redegjørelse for betydningen av et sterkt norsk privat eierskap nedenfor.

Rammevilkår for eierskap

Sterkt norsk privat eierskap er viktig for omstilling og innovasjon

Det private norske eierskapet er bærebjelken for verdiskaping i næringslivet. God eierskapspolitikk er derfor god næringspolitikk. Vi mener at det aktive private eierskapet er leverandør av vesentlig merverdi til hele samfunnet. Rederinæringen er den næringen i Norge som har størst innslag av privat personlig eierskap. Den maritime næringen er en viktig ressurs for Norge, den representerer tusenvis av arbeidsplasser og vil fortsette å skape muligheter og livskvalitet langs hele den norske kysten. Næringen er preget av privat norsk eierskap som på grunn av tradisjoner, historie og erfaringskunnskap har sett seg tjent med å bli i Norge. Disse bedriftene er en viktig grunn til at en stor del av eierskapet fremdeles er styrt fra Norge.

Få land, om noen, har hatt bedre forutsetninger for å sikre verdiskaping, velferd og økonomisk trygghet for fremtidige generasjoner enn det Norge har i dag. Norsk næringsliv

er en bærende del av disse forutsetningene, og blant de viktigste i næringslivet er norske rederier og maritime virksomheter. De har meget sterke globale posisjoner – posisjoner som direkte omsettes i verdiskaping, sysselsetting, innovasjon og næringsutvikling over hele landet. Vi har en ambisjon om at våre rederier også om 20 og 50 år skal være sterke leverandører av innovasjonskraft, kompetanseutvikling, global konkurranseevne og nasjonal verdiskaping.

Samfunnsmessig merverdi av norsk privat eierskap

Eierskapsrapportene som Menon har utarbeidet på oppdrag fra Norges Rederiforbund og Næringslivets Hovedorganisasjon gir dokumentasjon på det norske private eierskapets samfunnsmessige merverdi.

Hovedkonklusjonene fra rapporten om eierskapet i vår maritime næring, "*På norske hender*", er tydelige:

- *For det første* - det industrielle og langsiktige forvalteransvaret er et vesentlig kjennetegn ved det norske maritime eierskapet. Det er en næring hvor langsiktig verdiskaping står i fokus, ofte gjennom generasjoner. Det er et eierskap preget av kompetanse, risikovilje og skarp konkurranse - med utgangspunkt i forretningsstrategier som skal være bærekraftige over tid. Det er eierskap preget av sterk personlig tilknytning og tilhørighet til det samfunn selskapene er en integrert del av.
- *For det andre* - det maritime eierskapet har sine røtter langs hele vår langstrakte kystlinje og er drivkraft for verdiskaping, sysselsetting og næringsutvikling over store deler av landet. Ikke bare er rederiene viktige verdiskapere i seg selv - det maritime private eierskapet er - som Menon dokumenterer - en generator for innovasjon, knoppskyting og støtte til etablering av ny næringsvirksomhet langt utover egen kjernevirksomhet.
- *For det tredje* - det maritime eierskapet driver frem en verdifull og helt nødvendig teknologisk og kompetansemessig utvikling. Historien har nok av eksempler på råvareleverandører som er blitt etterlatt som verdikjedens tapere på grunn av manglende videreforedling og kompetanseutvikling.
- *For det fjerde* - den langsiktige og offensive eiersatsingen på det vi fra Rederiforbundets side har gitt fellesbenevnelsen kvalitetsskipsfart, har lagt grunnlaget for en sterk internasjonal posisjon hvor norske rederier både er vinnere i den globale konkurransen og har utviklet et næringsmiljø som i kraft av sine samlede kvaliteter trekker internasjonal virksomhet og investeringer til Norge, og dermed skaper verdier lokalt.

Menon viser i sin rapport at innslaget av utenlandske eiere i maritim næring har økt. Utenlandske eiere gir viktige bidrag til norsk verdiskaping. En sterk og attraktiv maritim klynge er helt avgjørende forutsetning for disse etableringene. Uten et sterkt norskeid maritimt miljø ville denne tiltrekningskraften manglet.

Vi trenger aktive private norske eiere for å utvikle næringslivet. Norsk verdiskaping henger utvetydig sammen med vilkårene for næringslivets konkurransekraft.

Formuesskatten bør trappes ytterligere ned

Den særnorske formuesskatten gjør det mer kostbart, og mindre attraktivt, for private norske eiere å investere i norske bedrifter.

- Den er en belastende særskatt som systematisk diskriminerer private norske eiere i forhold til det offentlige og utenlandske eiergrupper.
- Den gjør det mindre lønnsomt for private norske eiere å investere i mer moderne, effektive og miljøvennlige driftsmidler.
- Den utmåles uavhengig av selskapets lønnsomhet og likviditet, og er særlig belastende i krevende økonomiske tider.

I statsbudsjettet for 2015 ble den statlige satsen i formuesskatten redusert med 0,25 pst., slik at samlet formuesskattesats blir 0,75 pst. I tillegg ble bunnfradraget i formuesskatten økt fra 1 mill. kroner til 1,2 mill. kroner. Denne reduksjonen i formuesskatten er et skritt i riktig retning for å styrke rammebetingelsene for privat norsk eierskap.

Norges Rederiforbund mener formuesskatten bør avvikles i sin helhet. På veien mot en endelig avvikling bør satsreduksjoner prioriteres fremfor en økning av bunnfradraget. Det sentrale elementet i en avvikling av formuesskatten er at næringsrelatert kapital fritas for formuesskatt. Som et alternativ til en avvikling stiller derfor Norges Rederiforbund seg bak endringer som innebærer at næringsrelatert kapital fritas for formuesskatt.

Reglene om skattemessig bosted må harmoniseres

Dagens regelverk for skattemessig bosted er tilpasset et skille mellom norsk og internasjonalt næringsliv som ikke lenger eksisterer. Vi er enige i at det må være en skattemessig grense som skiller de som bor og skatter til Norge, fra de som ikke gjør det. Denne grensen må imidlertid ikke hindre at eiere som av ulike grunner har sitt bosted i utlandet kan ivareta et aktivt og industrielt eierskap i Norge.

De norske reglene om skattemessig bosted skaper betydelige utfordringer for internasjonale eiere med virksomhet i Norge. Dette gjelder særlig kravet om at gjennomsnittlig oppholdstid i Norge er begrenset til 90 dager i året over en tre års periode, dersom eieren skal unngå å anses skattemessig bosatt i Norge. I sammenlignbare land, herunder de nordiske land, er denne grensen på 183 dager i løpet av en tolv månedersperiode. Den særnorske regelen om 90 dager oppleves som for kort oppholdstid for eierne til at de forsvarlig kan ivareta eierposisjoner og virksomhet i norske selskaper. Særlig gjelder dette for bedrifter med et aktivt og industrielt fokusert eierskap.

For å gjøre Norge til et attraktivt lokaliseringssted for den maritime næringen, mener vi at reglene om skattemessig bosted må endres, slik at de blir på linje med det som gjelder ellers i Europa.

Norges Rederiforbund mener det kompetente private eierskapet er en vesentlig kilde til vekst og velstand i Norge. Vi mener det er positivt at regjeringen i stortingsmeldingen "*Et mangfoldig og verdiskapende eierskap*" uttrykker en tydelig ambisjon om å legge til rette for å styrke det private eierskapet. Vi trenger et robust og vitalt norsk næringsliv – på norske hender.

For å styrke det private norske eierskapet, vil Rederiforbundet særlig peke på at avvikling av formueskatten må prioriteres. Den er en belastende særskatt som systematisk diskriminerer private norske eiere i forhold til det offentlige og utenlandske eiergrupper. Dette har uheldige effekter for sammensetningen av eierskapet i norsk næringsliv.

For det videre arbeidet, vil Norges Rederiforbund oppfordre produktivitetskommisjonen til å utrede nærmere betydningen av norsk privat eierskap for verdiskapingen, sysselsettingen, herunder den betydelige negative effekten formuesskatten har på norsk privat eierskap.

Arbeidstidsordninger i petroleumssektoren

Produktivitetskommisjonen viser til at arbeidstidsordninger i petroleumssektoren gir høyere kostnader i norsk oljevirksomhet enn for eksempel på britisk sokkel, og dermed svakere konkurransevne for norsk oljenæring. Kommisjonen viser til at dette kan bidra til å redusere andelen av norske petroleumsressurser som blir utvunnet. Kommisjonen støtter derfor riggutvalgets anbefaling om at partene i norsk arbeidsliv gjennomgår arbeidstidsordningene for offshore personell på norsk sokkel, med sikte på å redusere det særnorske kostnadsnivået.

Norges Rederiforbund er enig med produktivitetskommisjonen i at arbeidstidsordningene for offshorepersonell bør gjennomgås. Dette er imidlertid ikke ordninger som partene i næringen kan gjøre vesentlige endringer i uten regulatoriske bidrag fra myndighetene. Vi savner at produktivitetskommisjonen synliggjør hvordan myndighetene har satt premisene for den lave arbeidstiden gjennom utforming av spesielle bestemmelser i sokkelstatsregelverket. Vi vil redegjøre nærmere for dette samspillet nedenfor.

Arbeidstidsreglene i rammeforskriften

De første sikkerhetsforskrifter for undersøkelse og boring etter undersjøiske petroleumsforekomster på norsk kontinental sokkel ble fastsatt ved kongelig resolusjon av 25. august 1967. Datidens arbeidervernlov av 1956 var naturlig nok ikke tilpasset petroleumsvirksomhet til havs. Med hensyn til arbeidstid, het det at "inntil spesielle forskrifter for arbeidstiden er fastsatt, kommer bestemmelsene i kapittel 3, arbeidstid, i lov om arbeidervern ... til anvendelse".

Under arbeidet med ny arbeidsmiljølov i 1975-76 manglet fremdeles et fullstendig regelverk for kontinental sokkelen. Kommunaldepartementet mente at arbeidsmiljøloven burde omfatte petroleumsvirksomheten til havs. Man fant det riktig at "arbeidsmiljøet i disse virksomheter bør undergis den strengere vurdering og prioritering som landets øvrige næringsliv må gjennomgå etter en vedtakelse av arbeidsmiljøloven" samtidig som departementet erkjente at "spesielle forhold kan gjøre det nødvendig å unnta enkelte av arbeidsmiljølovens regler for disse virksomheter", jf. Ot.prp. nr. 3 (1975-76).

Spørsmålet om virksomheten på sokkelen helt eller delvis skulle unntas fra arbeidsmiljølovens virkeområde ble utredet av Halden-utvalget i NOU 1976: 40. Utvalget gjennomgikk punkt for punkt utkastet til arbeidsmiljølov, identifiserte nødvendige unntak og foreslo særregler. Anbefalingene ble fulgt opp ved fastsetting av midlertidige forskrifter av 24. juni 1977, senere avløst ved kongelig resolusjon av 1. juni 1979. Arbeidsmiljøloven og nevnte forskrifter gjaldt de faste produksjonsplattformene, ikke flyttbare innretninger. Tilsvarende bestemmelser ble imidlertid fastsatt for norskregistrerte, mobile boreplattformer

og andre flyttbare innretninger med hjemmel i lov om arbeidstiden for skip. Arbeidsmiljøloven ble senere, på anbefaling fra Bull-utvalget og med virkning fra 1. januar 1993, gjort gjeldende for både norske og utenlandske flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel.

Dagens arbeidstidsregulering på sokkelen er i hovedsak en videreføring av Halden-utvalgets innstilling fra 1976, slik denne ble forskriftsfestet i 1977. I likhet med utvalgets flertallsforslag skal den alminnelige arbeidstiden medregnet hvilepauser ikke overstige tolv timer i døgnet og 36 timer i uken i gjennomsnitt i løpet av en periode på høyst ett år. Innstillingen inneholder ingen nærmere begrunnelse for hvorfor ukearbeidstiden ble satt så lavt som til 36 timer uavhengig av arbeidstidsordning, eller hvorfor man bestemte at hvilepauser skulle regnes som arbeidstid. Utvalget viser kun til det som skal ha vært praksis på Ekofisk-feltet. At hvilepausen skal medregnes i arbeidstiden har vært ordningen siden.

Operatørfagforeningenes Samarbeidsutvalg (OFS) fremmet tidlig krav om at innretningene skulle bemannes med tre personer pr. stilling (eller seks personer for å fylle en døgnkontinuerlig funksjon). Under tariffoppgjøret i 1980 ble det hevdet at arbeidstidsordningen som ble praktisert var i strid med den regulerte arbeidstiden. OFS viste til at 2-3-rotasjon ga et årstimeverk på 1752 timer, hvilket utgjør 19 timer mer enn det maksimale, lovlige årsverket. Oljedirektoratet tolket på dette tidspunktet forskriften slik at man måtte gjøre fradrag for lovfestet ferie, det vil si at maksimalt årsverk ble $48,14 \times 36 = 1733$ timer. Oppgjøret gikk til lønnsnemnd, som henviste spørsmålet tilbake til partene for videre forhandling. Det vises til kjennelse av 8. oktober 1980 i sak nr. 4/1980 (del 1).

OFS og operatørselskapene kom i oktober 1981 til enighet om en tariffavtale med samme ordlyd som forskriften. OFS brakte forståelsen av denne ordlyden inn for Arbeidsretten, med påstand om at den alminnelige arbeidstiden ikke skulle overstige 1733 timer pr. år; en arbeidstidsordning som overstiger dette timeantall ville i så fall være tariffstridig. OFS fikk imidlertid ikke medhold av Arbeidsretten, som viste til at myndighetene syntes å ha akseptert gjeldende praksis med arbeidstidsordninger som ga 1752 timer på årsbasis – en aksept som ifølge Arbeidsretten synes å hvile på hensynet til et rasjonelt skiftplansystem. Det vises til Arbeidsrettens dom ARD-1982-56.

OFS ville ikke slå seg til ro med dette, men brakte tolkningsspørsmålet inn for de alminnelige domstoler i en sak som gikk helt til Høyesterett, jf. NAD-1988-1127. Igjen ble det prosedert på at man må gjøres fratrukk for ferie ved beregning av forskriftens maksimale årsverk. OFS fikk heller ikke medhold i Høyesterett. Tvert imot mente Høyesterett, på tvers av uttalelsene fra forskriftsgiver, at det ikke var dekning i forskriftens ordlyd for at man skulle måtte gjøre fradrag for lovfestet ferie i beregningen av det alminnelige årstimeverket. Etter dette har det vært lagt til grunn at det forskriftsfestede årsverket er 1877 timer ($36 \text{ timer} \times 365/7$).

Bestemmelsen om at hvilepausen skal medregnes i arbeidstiden ble forsøkt tatt opp under arbeidet i Bull-utvalget. Det fremgår imidlertid kun at det var uenighet blant utvalgets medlemmer. Grunnlaget for å behandle hvilepausen offshore på annen måte enn i industrien på land eller i skipsfarten, hvor hvilepausen defineres som fritid, ble således ikke drøftet.

Som nevnt er det vanskelig å spore en begrunnelse for hvorfor arbeidstiden ble satt til 36 timer pr. uke i gjennomsnitt for alle og hvilepausene skal medregnes i arbeidstiden. Et

flertall av sokkelarbeidere har i dag rene dagstillinger og ville således ha 38 eller 40 timers ukearbeidstid etter arbeidsmiljøloven. Dagens sokkelinstallasjoner har hotellstandard. De ansatte kan forlate sin arbeidsstasjon og avvikle kvalifisert pause.

Tariffavtalene – bakgrunn og utvikling

Den tariffestede ukentlige arbeidstiden i offshoreavtalene fulgte den offentlige arbeidstidsreguleringen på 36 timer pr. uke frem til NHO og LO avtalte den generelle arbeidstidsnedsettelsen i 1987. Den vanlige arbeidstidsordningen offshore var på dette tidspunktet basert på 2-3-rotasjon (eventuelt 2-2-2-4) hvor oppholdsperiodene tilsvarte 2/5 av den totale tid. Denne ordningen ga som nevnt et årsverk på 1752 timer.

I offshoreoppgjøret i 1987 oppsto det spørsmål om hvordan den tverrsektorielle, alminnelige arbeidstidsforkortelsen skulle implementeres i offshoreavtalene. Ifølge enigheten mellom NHO og LO skulle lovens 36-timers uke settes ned til 33,6 timer i tariffavtalene. Arbeidsgiverforeningen for skip og borefartøyer (ASO), som senere ble innlemmet i Norges Rederiforbund, måtte akseptere en tilsvarende arbeidstidsforkortelse, men kom ikke til enighet med fagforeningene om hvordan den skulle gjennomføres. Dette spørsmålet måtte avgjøres ved voldgift.

Under voldgiftsforhandlingene viste ASO til at arbeidstakerne allerede kun arbeidet 33,5 timer i realiteten, ettersom spisepausen var medregnet i arbeidstiden. En arbeidstidsreduksjon burde i så fall tas ut i form av økt fritid om bord, fremfor lengre friperioder i land. Voldgiftsretten fant imidlertid at arbeidstidsreduksjonen måtte medføre økt friperiode i land, og la særlig vekt på hvordan arbeidstidsforkortelsen allerede var gjennomført for arbeidstakerne på faste installasjoner. Avgjørelsen førte til at man innførte en 11-ukers arbeidssyklus med to ukers oppholdsperioder etterfulgt av vekselvis tre og fire uker i land (såkalt 2-3-2-4 og oppholdsperioder på 4/11 av den totale tid).

I 2000 avtalte NHO og LO innføring av den femte ferieuken. For de fleste arbeidstakere på land innebar dette fire nye fridager à 7,5 timer, totalt 30 timer mindre arbeid. Partene ble da enige om å redusere det tariffestede (netto) årsverket fra 1612 til 1582 timer (33,6 x 47 uker). Dette var 11 timer mindre enn de 1593 som følger av 2-3-2-4-rotasjon. Norges Rederiforbund mente at disse 11 timene burde kunne legges inn med fast overtidskompensasjon. Organisasjonene nektet imidlertid å være med på dette og tvang således gjennom overgang til 2-4-rotasjon, som ga en ukentlig arbeidstid på 31,1 timer (28,5 timer eksklusive hvilepausen). 2-4-rotasjon gir et årsverk på 1460 timer. Det er dog anledning til å benytte 1582-timers årsverk mot å betale et påslag på 7 prosent.

Gjennomgangen viser at dagens rotasjonsordning er et produkt av myndighetenes regelverk og de generelle, tverrsektorielle arbeidstids- og feriereformene som har funnet sted etter vedtagelsen av arbeidsmiljøloven i 1977.

Behov for felles, forpliktende trepartssamarbeid

Som vi tidligere har vært inne på, er det vanlig i internasjonal offshorevirksomhet å ha turnusordninger basert på lik tid jobb og fritid, f.eks. 3 uker på og 3 fritid, eller 4 uker på og 4 uker fritid. Ved døgnkontinuerlig operasjon og behov for at enkelte stillinger arbeider på to skift døgnet igjennom, er det behov for fire personer til å dekke to skiftlag. I den norske 2-4-ordningen må man derimot ha seks personer eller 50 prosent flere arbeidstakere.

Internasjonalt dominerer arbeidstidsordninger basert på minimum lik tid med arbeid og fritid. En harmonisering mot andre lands sokler, ville kunne gjøres ved å innføre skipsfartens arbeidstidsordninger som sokkelstatsregelverk. Bruken av skipsfartens arbeidstidsregulering isteden for arbeidsmiljøloven på sokkelen, ville da gjelde for alle innretninger uavhengig av hvor de er registrert, på samme måte som arbeidsmiljøloven gjelder for alle innretninger i dag.

Norges Rederiforbund deltar gjerne i et felles og forpliktende trepartssamarbeid, for å vurdere tiltak knyttet til personellkostnader. Med det rammeverket vi har i dag, er det nødvendig at myndighetene også tar en aktiv rolle i dette arbeidet.

5. Rederienes kompetansegrunnlag

Maritim utdanning og forskning er viktig for næringens produktivitet

Utdanningssystemet er myndighetenes viktigste virkemiddel for å styre landets kunnskapsalmenning. I tillegg kommer virkemidler som staten besitter gjennom det offentlige virkemiddelapparatet, samt innsats fra private aktører som stimulerer til kunnskapsproduksjon.

For å opprettholde vår posisjon som en maritim stormakt, trenger Norge en helhetlig utdanning- og forskningspolitikk med tydelig prioriterte satsingsområder, og som legger til rette for langsiktig og helhetlig forskning basert på samfunnets og næringens behov.

Norges Rederiforbund mener et velfungerende forskningssystem må baseres på følgende:

- Et utdanningssystem som stimulerer og motiverer for videre utdanning og forskning.
- Forskning i verdenstoppen forutsetter tilgang til moderne og relevant infrastruktur.
- For å utnytte kompetanse og infrastrukturene til fulle er det viktig at det settes av økonomiske midler til å utføre den forskningen vi har behov for.

Grepene som foreslås tatt i regjeringens langtidsplan for forskning og høyere utdanning er ambisiøse og målrettete. De langsiktige prioriteringene omfatter områder der Norge allerede i dag har gode forskningsmiljøer og naturgitte forutsetninger for å utvikle og opprettholde en ledende posisjon.

Støttesats

Økt offentlig støtte til FoU-satsing i prioriterte næringer er en god investering og bidrar til å realisere næringenes ambisiøse målsettinger. Virkemiddelapparatet må gis den nødvendige fleksibilitet til å sette langsiktige prioriteringer med tilsvarende langsiktig allokering av midler. Det ligger nedfelt en klar forventning i regjeringens langtidsplan for forskning og høyere utdanning om økt forskning og innovasjon fra næringslivet målt mot BNP. For å sikre økt forskningsaktivitet må det også stilles til rådighet midler for å utøve denne forskningen. Det er positivt at regjeringen nå setter et klart mål for satsing på forskning, og at ambisjonen er å øke innsatsen fra dagens nivå. Vi støtter det syn at økt kapasitet krever økte investeringer som nødvendiggjør et større statlig bidrag. Regjeringen har som mål at 3 % av BNP skal gå til forskning og utvikling, hvorav 1 % skal være offentlige bevilgninger. Vi mener imidlertid at Norge bør ha ambisjoner og innehar kapasitet til å øke innsatsen

ytterligere til nivå likt andre land i Norden som Sverige og Finland, hvor godt over 3 % av BNP går til forskning og utvikling.

De smarte hodene – behov for forskerkompetanse

Det er stor etterspørsel etter forskerkompetanse i arbeidslivet. Slik er det også i maritim industri. Den maritime klyngen i Norge er sammen med leverandørindustrien til olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel unik ettersom den er verdensledende innen en fullstendig global næring. Det feltet hvor vi er spesielt sterke er maritim teknologi. Til tross for at det er mye fokus på utvinning av naturressurser i Norge, enten det er petroleum eller marine ressurser, er det først og fremst teknologiutviklingen rundt denne industrien som er verdensledende.

Selv ved lavere aktivitetsnivå på norsk sokkel eksporterer vi fortsatt offshore og subseateknologi over hele verden. Uansett hvor det bores en dypvannsbrønn finnes det norsk teknologi. Norsk forskning og utvikling innen skipsdesign, skipsutstyr og annen maritim teknologi setter fotavtrykk i nybygg verden over.

En stadig større del av den teknologiske utviklingen i verden foregår i Asia og innen det maritime er det særlig Sør Korea og Kina som utfordrer. Skal Norge kunne fortsette å ha en verdensledende rolle innen maritim teknologi er det helt avgjørende at det satses både på infrastruktur, næringsrettede programmer og forskningsevne i næringslivet. Forskerkompetanse i næringslivet er avgjørende for å øke forskningsevnen til bedriftene.

Sammenlignet med andre nordiske land er det en lavere andel av norske doktorander som velger teknologi. Årsaken til dette er paradoksalt at vi har en sterk teknologisk industri i Norge. Den store mangelen på teknologer i Norge fører til en etterspørsel etter nyutdannede sivilingeniører som er så sterke at nesten ingen velger å ta doktorgrad. Et doktorgradsløp vil i realiteten si å velge å ha under halv lønn av det som er mulig å tjene i næringslivet i 3-4 år.

Dette er en realitet det er vanskelig å endre på. Vi mener derfor at den viktigste måten å få flere forskere inn i teknologiindustrien er å satse på nærings-ph.d.-ordningen. Over halvparten av nærings-ph.d.ene til nå er innen teknologi. Det er en ordning som gjør at kandidaten får tatt forskerutdanning uten å miste kontakten med sitt arbeidssted og det bygges opp en relasjon mellom bedriften og institusjonen som utsteder doktorgraden.

Global Maritime Knowledge Hub

Maritim næring har gjort en solid innsats for å styrke den maritime forskningen i Norge. 24 bedrifter har gitt 26 gaveprofessorater til maritime forskningsmiljøer i Norge siden 2008. Dette er fullfinansierte heltidsstillinger på professornivå som har ført til en solid styrking av de ulike fagmiljøene. Disse gaveprofessoratene utgjør til sammen gaver på over 150 mill. kr. til norske forskningsmiljøer og har videre utløst i snitt over 20 publikasjoner hver, 62 doktorgradsstudenter/post.doc.er og 400 mill. kr. i ytterligere forskningsprosjekter. Institusjonene rapporterer også at disse gavene har ført til mer forskning, kvalitetsheving i undervisningen og økt samarbeid med industrien.

Solid teknologisk utdanning

Et viktig ledd i å skaffe de gode hodene er en solid teknologisk utdanning. I Norge kommer de teknologiske og maritime utdanningene dårlig ut av finansieringssystemet både på fagskole-, bachelor- og masternivå. Finansieringssystemet må i større grad kompensere for at dette er utdanninger som trenger mye utstyr, store arealer og én til én undervisning. Dette er én av årsakene til at Norge kommer lavt på statistikken i OECD mht satsing på MTN-forskning (matematikk, teknologi og naturvitenskap) og MNT-forskning.

Styrking av norsk forskningsmessig infrastruktur: Realisering av Ocean Space Centre

Skal vi lykkes i å opprettholde og utvikle vår posisjon som en globalt ledende maritim nasjon er det behov for å investere i helt ny og fremtidsrettet infrastruktur for forskning og utvikling. Som en respons på dette behovet har næringen tatt initiativ til å realisere det nasjonale kunnskapssenteret for havromsteknologi, Ocean Space Centre (OSC). Senteret er basert på det verdensledende kunnskapsmiljøet vi allerede har etablert ved Marintek og NTNU i Trondheim. OSC er et marinteknisk kunnskapssenter for fremtiden som vil gi muligheter for å utvikle avansert teknologi knyttet til havrommet og som har stor betydning for miljø og klima, for balansert utnyttelse av marine ressurser og for tilgang til energi og for utvikling i nordområdene. I en situasjon med økende konkurranse og høye ambisjoner fra andre land om å erobre havrommet, er det viktig at Norge investerer i fremtidsrettet infrastruktur for slik å opprettholde vår posisjon som kunnskapsnasjon.

Grensesprengende forskning

Grensesprengende forskning krever forutsigbar og langsiktig satsing på både kvalitet og kvantitet. Mekanismene lagt inn i strukturene Sentre for fremragende forskning (SFF) Sentre for forskningsdrevet innovasjon (SFI) og Sentre for fremragende utdanning (SFU) er alle virkemidler som gir langsiktighet og forutsigbarhet. Rederiforbundet er derfor positive til at ytterligere satsinger på disse mekanismene vil videreføres, og at det legges særlig fokus på videreutvikling av SFF.

Støtte til forskningsinnsats må omfatte både langsiktige mekanismer som blant annet SFF og SFI representerer, og de støttemekanismer som i dag ligger i forskningsrådets programmer. Forskningsrådet har i dag en rekke programmer som er sektorspesifikke samt det mer generelle programmet Brukerstyrt innovasjonsarena (BIA).

De sektorspesifikke programmene er bl.a. opprettet for å ivareta særskilte områder der Norge er verdensledende. Et eksempel på dette er MAROFF-programmet som omfatter teknisk forskning innenfor det maritime felt, offshore og havbruk. Dette er områder regjeringen angir i langtidsplanen å være satsingsområder.

På grunn av maritim nærings posisjon i Norge mener vi MAROFF-programmet er svært velegnet til å nå målene i regjeringens langtidsplan. Bedriftene som søker om støtte i dette programmet har tradisjon for teknologiutvikling og er avhengig av denne typen prosjekter for å kunne konkurrere med Asia i årene fremover. Å gjennomføre næringsrettet teknologiforskning er i realiteten en form for risikoinvestering. Kostnaden vil ikke bli veid opp av den midlertidige fordelen bedriften får av forskningen, fordi teknologien sprer seg så fort at konkurrerende bedrifter raskt vil ta igjen denne fordelen. Likevel er næringen som helhet avhengig av kontinuerlig forskning for å kunne henge med i den internasjonale utviklingen.

Derfor er programmer som MAROFF viktig. De gir en mulighet for risikoavlastning og samarbeid med academia. Samtidig er den maritime næring en av de næringene som har størst potensiale for vekst innen teknologiforskning i årene fremover. Satsingen på MAROFF-programmet er derfor en av de raskeste veiene til målet for regjeringens mål om forskningsinvesteringer fra næringslivet på nivå med to prosent av BNP.

Det er en misforståelse at maritime forskningsprosjekter kan søke støtte gjennom BIA. Mekanismene i forskningsrådet fungerer slik at søknader som faller inn under sektorspesifikke temaer blir overført til disse programmene, og vil ikke bli behandlet gjennom BIA. Det kan argumenteres for å endre prosedyrene i BIA, men det er langt mer kostnadseffektivt å beholde de sektorspesifikke programmene og videreutvikle disse, særlig når programmene er opprettet for aktiviteter som skal ha særskilt prioritet.

Maritim21 ble etablert i 2009 av Nærings- og handelsdepartementet og MARUT for å utvikle og vedlikeholde en helhetlig og prioritert forsknings- og innovasjonsstrategi for norsk maritim næring. Formålet med Maritim21 er å utvikle og vedlikeholde en nasjonal strategi for prioriterte forsknings- og innovasjonsområder for norsk maritim næring og samtidig være en katalysator for etablering av store nasjonale samarbeidsprosjekter for spesielt krevende satsingsområder. Siden oppstarten i 2009 og frem til utgangen av 2013 har Maritim21 vært et formidabelt dugnadsarbeid fra næringen, forskningsmiljøer og offentlige myndigheter. Dette samarbeidet må fortsette for å sikre at næringens felles strategiplattform alltid er tilpasset en verden i endring.

6. Samferdsel og infrastruktur

Sjøtransportens infrastruktur bør prioriteres

I følge transportetatens egen delutredning fra prosjektet *Bred samfunnsanalyse om godstransport*, fraktes det 500 millioner tonn gods til fra og i Norge årlig. Skip utførte 83 prosent av det totale transportarbeidet i 2013, og 53 prosent av innenriks transport. Skipstransporten dominerer utenrikshandelen. Videre heter det i denne delutredningen at en mindre andel av transportvolumet kan overføres mellom veitransport, sjø, tog og bane. Foreløpige beregninger tilsier at 5 til 10 millioner tonn kan overføres til tog eller skip, avhengig av styrken i tiltak som settes i verk.

Norges Rederiforbund mener at dette volumet er vesentlig, og det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å overføre gods fra land til sjø.

Omregnet i antall lastebillass, utgjør dette potensielle overførbare godset over en halv million lastebilkjøring på et allerede overbelastet veinett. I følge delutredningen fra transportetatene kan dette bety at innenriks vegtransportarbeid reduseres fra om lag 17 mrd. tonnkm til i størrelsesorden 14-15 mrd. tonnkm, samtidig som sjø- og banetransporter vil øke fra om lag 25 mrd. tonnkm til i tilsvarende 27-28 mrd. tonnkm. For veitransporten innebærer dette altså en reduksjon på om lag 17 % målt i tonnkm. Dette må anses som en vesentlig reduksjon av godstransport på vei.

Det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å overføre gods fra land til sjø

Norge er en av verdens ledende maritime nasjoner, men vi har et stort uutnyttet potensiale for vekst i vår egen nærskipfart. Sjøtransporten representerer en løsning på Norges

utfordringer i samferdselssektoren. Et skip alene kan løfte 200-400 lastebiler rett av veiene, og seiler på maritime motorveier som allerede ligger der ferdig bygget, brøytet og saltet.

Ved å flytte last fra land til sjø vil dette være med på å:

- Redusere antall ulykker i trafikken,
- Redusere køer og veislitasje,
- Bidra til å redusere skadelige miljøutslipp,
- Bidra til å øke produktiviteten og konkurransekraften til næringslivet.

Rapporter fra TØI viser at det er tungtransporten som står for så godt som all veislitasje på norske veier. Prognosene for økonomien og for befolkningsutviklingen indikerer en vekst i godstransporten på 35-40 % målt i tonnkilometer fram mot 2040. Det forventes sterk relativ vekst i veitransporten, og mindre vekst på sjø. Det er bred politisk enighet om målsettingen om å flytte gods fra land til sjø, og gjennom Nasjonal Transportplan 2014-2023 er det satt av 3 milliarder til å styrke sjøtransporten. Vi har imidlertid ikke sett noen klare tiltak eller resultater. En rapport fra Riksrevisjonen i 2014 bekrefter våre vurderinger om at de politiske ambisjonene ikke blir fulgt opp av handling, eller insentiver. Derfor overtar veinettet en økende andel av et stadig voksende transportarbeid, stikk i strid med en bærekraftig utvikling, sunn fornuft og politiske målsettinger.

Vi har over lengre tid etterlyst en målrettet satsing på sjøtransporten. Norges Rederiforbund mener det må gjøres et helhetlig løft med konkrete tiltak for å styrke sjøtransportens relative konkurransekraft.

- Herunder må avgifter og gebyrer for sjøtransporten reduseres – både i antall og nivå,
- Det må gjøres et helhetlig løft i infrastruktur for sjøtransporten – herunder i form av utbedring av farleder til sjøs og investeringer i vei- og banetilknytning til havnene på landsiden,
- Det er behov for mer effektive havner – tid i havn må reduseres både for lastebil og skip,
- Det må etableres en statlig tilskuddsordning for godsoverføring i favør av sjøtransport,
- Konkrete tiltak for flåtefornyelse må iverksettes.

Det er behov for en mer helhetlig planlegging på tvers av transportformene

Det er behov for en mer helhetlig forståelse av godstransporten på tvers av transportetatene. Oppfølgingen av en helhetlig, nasjonal transportpolitikk har vært lavt prioritert og svakt koordinert. Dette påfører samfunnet store kostnader. Her må myndighetene ta nye grep og vise tydelig gjennomføringskraft. Som et langstrakt, grisegrendt land i utkanten av de store markedene er vi mer enn de fleste andre land avhengige av effektive logistikk- og transportløsninger.

Transportpolitikken er i dag preget av svært lite helhetstenkning og samarbeid mellom forvaltningsnivåene. Kommune, fylke og stat har ulike roller og ansvar i transportpolitikken, men beslutningene som tas er fragmenterte og lite helhetlige.

Dette kan eksemplifiseres gjennom Kystverket som transportetat med ansvar for sjøtransporten har ansvar for farledene, sikkerhet og beredskap, mens havnene er i stor grad kommunalt eid, og infrastrukturen på land er ikke Kystverkets ansvar. Statens

Vegvesen, Jernbaneverket, stat og fylkeskommunene som har ansvaret for landbasert infrastruktur, ser i liten grad verdien av å satse på infrastruktur i tilknytning til havnene. Sjøtransporten faller derfor ofte mellom to stoler i samferdselsplanleggingen.

Sjøtransporten må i langt større grad enn i dag ivaretas i den nasjonale samferdselsplanleggingen. Sjøtransporten er avhengig av god flyt mellom transportformene, det må derfor arbeides med å etablere effektiv infrastruktur på land som tilførselsveier og jernbanespor i direkte tilknytning til havnene. En bedre samordning av havner og infrastruktur på land må prioriteres i langt større grad enn i dag. Dette er avgjørende for at vi skal lykkes med å få mer last over fra land til sjø.

For det videre arbeidet, vil Norges Rederiforbund oppfordre produktivitetskommisjonen til å spesielt utrede nærmere effekten av en styrking av sjøtransportens relative konkurransekraft sammenliknet med den konkurrerende landtransporten. Situasjonen i dag er at sjøtransportens infrastruktur og kostnader til sikkerhet er brukerfinansiert for sjøtransporten, dette er ikke tilfellet for landtransporten. Blant annet kan vi peke på at sjøtransporten har mer enn fire ganger så mange avgifter, gebyrer og vederlag å forholde seg til som veitransporten.

7. Klimapolitikken – grønn skipsfart

Produktivitetskommisjonen viser til at klimapolitikken bør være sektorovergripende og kostnadseffektiv. Mål om innenlandske utslippsreduksjoner og sektormål bør unngås. Produktivitetskommisjonen ber om at teknologiutvikling må støttes.

Norges Rederiforbund mener klimautfordringen er vår tids største utfordring. Klimautfordringene kjenner ikke landegrenser og løses derfor best gjennom internasjonale (globale) avtaler og ikke nasjonale særavgifter.

Norges Rederiforbund har en offensiv og ambisiøs "nullvisjon". Målet er at norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. I arbeidet med å redusere klimagassutslippene må også skipsfarten ta sitt ansvar. Vi representerer allerede det mest energieffektive transportalternativet, men jobber kontinuerlig for en renere skipsfart. Som største og viktigste globale transportform mellom kontinentene har skipsfarten et stort ansvar for å bidra til å sikre en bærekraftig utvikling og et godt miljø – 90 prosent av verdens varetransport fraktes på kjøll. Da må vi hele tiden søke etter forbedringer.

Norges rederiforbund mener løsningen på verdens klimautfordringer ligger i en kombinasjon av økende produksjon av fornybar energi og energieffektivisering. Norge spiller en helt sentral rolle som energileverandør. Verden trenger stadig mer energi, og Norge henter ut våre ressurser mer energieffektivt enn de fleste andre olje- og gassprodusenter i verden.

Veien mot nullutslipp er krevende, men det er ingen som er bedre rustet til den seilasen enn norske skip og rederier. Norske rederier ønsker å bidra til å møte verdens klimautfordringer og støtter tiltak i tråd med miljøvisjonen som motvirker klimaendringer og stimulerer til miljøvennlig skipsfart. Som en av verdens mest moderne skipsfartsnasjoner er vår ambisjon å gå i tet for å kutte miljøskadelige utslipp. Norges Rederiforbund mener at;

- Utslipp fra skipsfarten kan og bør reduseres ytterligere og at dette vil være mulig gjennom å ta i bruk tilgjengelig miljøteknologi samt gjennom innovasjon og teknologisk nyskaping.
- Miljøvennlig og energieffektiv skipsfart er en viktig del av løsningen på regionale og internasjonale transport- og klimautfordringer.
- Sjøtransport er allerede i dag det mest energieffektive transportalternativet sammenlignet med vei, bane og luftfart.
- Rundt 90 prosent av den globale varetransporten mellom kontinentene fraktes sjøveien mens skipsfartens prosentvise andel av verdens CO₂-utslipp kun er 2,7 prosent.
- Skipsfarten må reguleres med globale bestemmelser for å beskytte mennesker og miljø. Bestemmelsene må vedtas gjennom FNs International Maritime Organisation (IMO) og være like for alle - lokale og regionale bestemmelser må unngås.

Norges Rederiforbund støtter regjeringens tilnærming om å søke en felles løsning med EU. I arbeidet med å definere klimamål for ikke-kvotepiktig sektor mener vi skipsfartens bidrag til mer miljøvennlige transport- og logistikk-løsninger bør få en sentral rolle og fokus.

Det er bred politisk enighet om å satse på sjøveien for å overføre gods fra vei til sjø. I Sundvollen-plattformen har regjeringen høye ambisjoner og miljøvennlig skipsfart blir ofte nevnt som en av løsningene for å redusere skadelige utslipp av klimagasser. Norges Rederiforbund mener det vil være et betydelig nasjonalt klimatiltak å flytte mer godstrafikk fra vei til sjø ettersom sjøtransporten er mer energieffektiv enn andre transportformer. Ett skip i nærskipsfart kan løfte mellom 200 og 400 trailere av veien. Å flytte gods fra land til sjø vil bidra til reduserte klimautslipp og samfunnet vil totalt sett tjene på dette ved færre køer og ulykker, vesentlig mindre veislitasje, mindre skadelige utslipp til luft, mindre støy og renere byer.

Norge har svært gode forutsetninger for å utvikle fremtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger. Vi har en maritim næring med lang erfaring i å løse krevende transport- og logistikkoppdrag nasjonalt og internasjonalt. Vi har lang erfaring i å utvikle ny og miljøvennlig teknologi. Vår lange kystlinje bør kunne tjene som inkubator for tekniske løsninger som reduserer utslipp av klimagasser. Dette vil være løsninger som siden kan eksporteres og bidra til globale utslippsreduksjoner og samtidig skape nye grønne arbeidsplasser nasjonalt.

En satsing på miljøvennlig skipsfart vil bidra til å:

- Oppfylle nasjonale og globale klimamål.
- Redusere helse- og miljøskadelig luftforurensing.
- Skape grønne arbeidsplasser og innovative, konkurransedyktige teknologier og tjenester.
- Gi eksportmuligheter for norsk maritim næring, energisektoren og leverandørindustrien.
- Virkeliggjøre regjeringens og Stortingets miljøambisjoner og skape lønnsomme, varige utslippskutt.
- Gjøre Norge til verdensleder innen grønn kystfart og skape internasjonal oppmerksomhet.

Norges Rederiforbund anbefaler at følgende konkrete tiltak iverksettes:

- Legge til rette for landstrømsanlegg for skip som et viktig bidrag i å redusere lokale utslipp.
- Stimulere til økt bruk av alternativt drivstoff. Blant annet gjennom å legge til rette for LNG som drivstoff fordi det representerer et viktig bidrag for å redusere utslipp av klimagasser.
- Styrke sjøtransportens relative konkurransekraft. Til forskjell fra landtransporten er sjøtransportens infrastruktur i tilnærmet 100 % brukerfinansiert. Situasjonen i dag er at sjøtransporten har langt flere og høyere avgifter og gebyrer enn landtransporten.
- Det bør etableres en tilskuddsordning ("miljøbonus") til rederi eller vareeier som velger sjøveien.
- Legge til rette for en miljøbegrunnet flåtefornyelse bestående av en midlertidig vrakpantordning, midlertidig økte avskrivingssatser for skip, toppfinansieringsordning og tilsvarende garantier til markedsvilkår fra Eksportkreditt Norge og GIEK.
- Stille krav til lavutslippsteknologi i alle fergeanbud.
- Videreføre NOx-fondet utover 2017.
- Vurdere mulige støtteordninger knyttet til reduksjon i CO₂-utslipp.
- Bidra aktivt til samarbeidet "Grønt Kystfartsprogram".
- Aktivt følge opp EUs arbeid innenfor nærskipfart.

8. Oppsummering og konklusjon

En rekke studier har dokumentert at skipsfarten er en sentral del av den maritime klyngen og Norges Rederiforbund mener det er solid faglig grunnlag for å hevde at betydelig kunnskap vil gå tapt både i skipsfarten isolert og i den maritime næringen som helhet dersom rederivirksomheter flytter ut i vesentlig omfang. Betydelig produktiv kunnskapskapital vil gå tapt.

Det er betydelig overlapping mellom det maritime miljøet og petroleums-klyngen. Rederinæringen har også sterke bånd til finansnæringen, samt den eksportrettede norske IKT-næringen. Det vil derfor være risikabelt å rive vekk deler av denne strukturen.

Vi mener det er uheldig at produktivitetskommissjonen ignorerer klyngeeffekter og kunnskap som tredje produksjonsfaktor når det argumenteres for å avvikle sentrale rammevilkår for den maritime næringen, som nettolønnsordningen for norske sjøfolk.

Den maritime næringens utvikling er drevet av vekst i verdenshandelen, energibehov og internasjonal regelverksutvikling. Næringen representerer store muligheter for de land som evner å utnytte dem. Norge har denne evnen og har benyttet den til å skape en verdensledende maritim klynge. En unik innovasjons- og verdiskapingsevne kjennetegner den norske maritime næringen. Det gjør at det er en næring vi kan leve godt av fremover.

De underliggende forutsetningene i form av kompetanse og nyskapingsevne er til stede og er godt utviklet. For at vi skal kunne realisere de store mulighetene som denne næringen representerer, er derfor det viktigste at næringsaktørene og myndighetene sammen sørger for at forutsetningene for næringens vekstkraft fortsatt er tilstede også fremover.

Det er også behov for å øke næringens vekst- og innovasjonskraft gjennom nye og målrettede tiltak i årene som kommer. Den norske næringen har et kraftfullt utgangspunkt globalt sett. Men det vil være naivt å basere seg på at den norske næringens unike innovasjonsevne ikke kan kopieres av andre. Vi beholder ikke forspranget uten vilje til å satse og investere.

Regjeringen la 29. mai 2015 frem en ny maritim strategi "[Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid](#)". Norges Rederiforbund mener strategien er god og offensiv med viktige grep for å styrke det norske flagget og konkurransekraften til både norske sjøfolk og maritime bedrifter som opererer i en tøff internasjonal konkurranse. Strategien har en bred tilnærming og legger et godt grunnlag for at Norge kan opprettholde en internasjonalt ledende posisjon også gjennom krevende tider.

Norges Rederiforbund står gjerne til disposisjon for å utdype de synspunkter vi har gitt i dette brevet. Vi ser frem mot en konstruktiv dialog om hvordan vekst og utvikling kan skapes i det maritime næringsmiljøet.

Med vennlig hilsen
Norges Rederiforbund



Harald Solberg
Viseadm. direktør