

MEDLEMSUNDERSØKELSE

NORGES REDERIFORBUND

2024

KONSEKVENSKARTLEGGING

NORSKE LØNNSVILKÅR

Foto: Lars Martin Hillestad / Simon Møkster Shipping AS



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

SAMMENDRAG

Rederiforbundets konsekvenskartlegging viser at regjeringens lovforslag vil ha omfattende negative konsekvenser på sysselsetting, klimautslipp, flåteutnyttelse, kostnadsnivå for industrien og norsk maritim nærings konkurransekraft.

Konsekvensene av regjeringens forslag til endringer i allmenngjøringsloven og sektorlovgivning med hensyn til skipsfart er lite utredet i høringsnotatet.

Derfor har Rederiforbundet gjennomført en konsekvenskartlegging av lovforslaget.

Kartleggingen viser at konsekvensene av forslagene er svært omfattende, og treffer direkte norske sjøfolk, rederiene, industrien, klimaet og en samlet maritim næring hardt.

Hovedfunn i undersøkelsen:

1. Konkurransen til den maritime næringen og det norske flagget reduseres
2. Sysselsettingen av norske sjøfolk vil bli redusert
3. Norsk industri vil få betydelig økte kostnader
4. Klimautslippene vil øke betraktelig
5. Utnyttelsen av flåten vil bli dårligere

Rederiforbundet gjennomførte i 2022 en undersøkelse blant medlemmer som opererer innen nærskipfart, offshore, bøyelast, cruise og bil- og passasjertransport, for å undersøke konsekvensene av regjeringens forslag om lov om norske lønns- og arbeidsvilkår på norsk sokkel og norske farvann. Undersøkelsen er representativ for de rederier som går i utenriksfart som blir truffet av forslaget. I 2024 er deler av undersøkelsen blitt oppdatert.

KONKURRANSEKRAFT

Konkurransen til norsk maritim næring vil svekkes vesentlig av lovforslaget. Det gjelder både konkurransen mellom rederier med norske sjøfolk opp mot de med lite innslag av norske sjøfolk, norske rederier mot utenlandske, og konkurransen til de norske flagget.

Norsk maritim næring er blant de fremste i verden på å tilby høyteknologisk tonnasje både innen offshore, lasteskip, passasjertransport og cruise, havvind og en rekke andre segmenter der det er behov for høy grad av ekspertise og innovasjon.

Noe av den norske suksessen skyldes at Norge har en komplett maritim klynge. I sentrum av denne utviklingen står norske ambisiøse rederier som bestiller, drifter og utvikler skip i verdensklasse, og som ansetter norske sjøfolk. Rederiene bygger opp maritim kompetanse som senere tar jobb på land og tar del i innovasjonskraften i norsk leverandørindustri.

Det er kun norske rederier som ansetter norske sjøfolk. En betydelig svekkelse av konkurransen til norske rederier vil også bety en betydelig svekkelse av arbeidsmarkedet for norske sjøfolk.

Som følge av at det foreslåtte kontrollregimet i lovforslaget er lagt opp slik at det blir vesentlig mer krevende å kontrollere utenlandske rederier enn norske, er det grunn til å anta at norske seriøse rederier vil få en betydelig konkurranseulempa opp mot utenlandske useriøse aktører.

En svekkelse av rederienes konkurransekraft vil bety en svekkelse av konkurransen til en samlet maritim næring.

Hvordan lovforslaget slår ut på konkurransen:



SYSSELSETTING

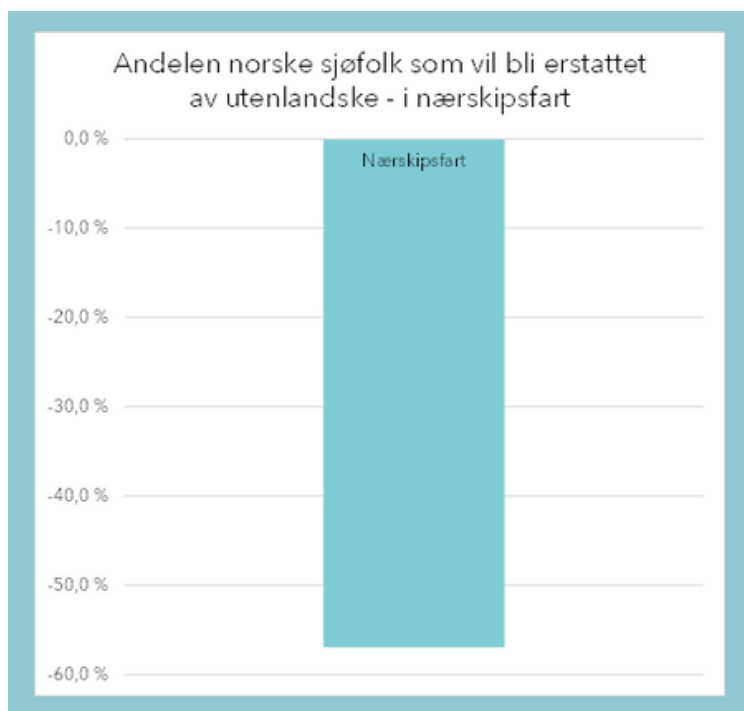
Syssetlsettlngen av norske sjøfolk vil bli redusert som følge av lovforslaget. Dette gjelder særlig innen nærsklpsfart, der over halvparten av dagens norske sjøfolk vil bli erstattet av utenlandske.

Rederlene anslår at lovforslaget til regjeringen vil ha en negativ syssetlsettingseffekt. Særlig innen nærsklpsfart vil den negative syssetlsettingseffekten være betydelig. I dette segmentet oppgir rederlene at over halvparten av de norske sjøfolkene vil bli erstattet med utenlandske. Dette skyldes de vesentlige merklpnadene som påføres rederlene i de periodene de unntaksvis opererer i norsk farvann. For å håndtere merklpnaden i norsk farvann må klpnadene i internasjonalt farvann reduseres.

Norske sjøfolk jobber under norske vlkår uavhengig om de er i norsk eller utenlandsk farvann. Dette utgljør en betydelig merklpnad, og eliminering av denne merklpnaden vil være blant de klpnadsreduserende tiltakene rederlene må se seg nødt til å gjennomføre for å redusere den store konkurranseulempen de vil bli påført av lovforslaget.

Flere rederier peker også på at både nettolønn- og skatteordninger i andre land er bedre enn i Norge. Dersom det innføres et krav om at utenlandske sjøfolk skal tilkjennes norsk lønn i den perioden de befinner seg i norsk

farvann, vil det i praksis føre til at de vil få høyere nettolønn enn norske sjøfolk. Dette vil medføre voldsom internasjonal konkurranse om stillinger på skip som opererer i norske farvann og potensielt svekke norsk kompetanse ytterligere.



KOSTNADER

Prisen vil øke markant for norsk næringslivs kjøp av transporttjenester. Skipsfarten er norsk industris hovedfartsåre til og fra Europa, og en konkurransedyktig pris på transport er avgjørende for å sikre en konkurransedyktig næring. Norsk olje- og gassnæring er avhengig av tilgjengelig og konkurransedyktig tonnasje for å opprettholde aktiviteten, verdiskapingen og sysselsettingen.

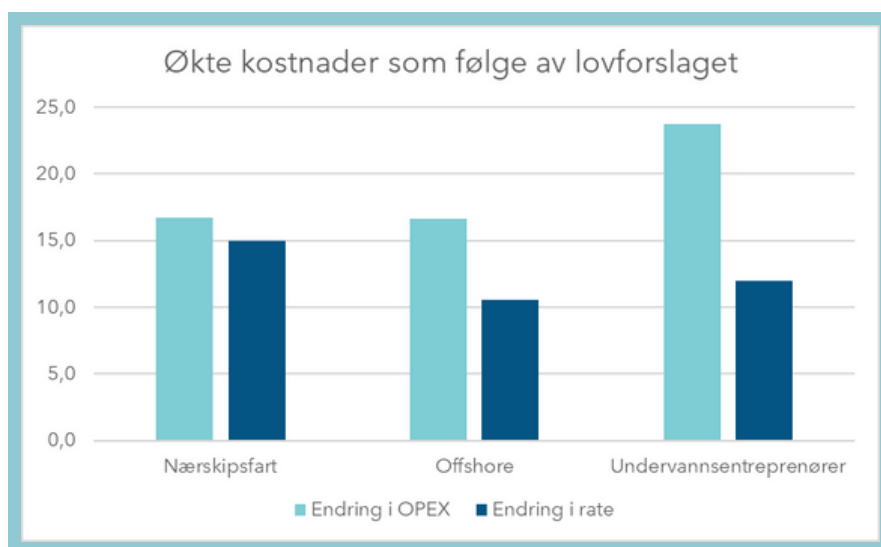
Forslaget vil medføre betydelig økte kostnader for norsk næringsliv. Skipsfarten står for om lag 80 prosent av all godstransport. Det kan være alt fra tømmer, korn, pukk, råvarer til smelteverk, elementer til havvind og liknende. I tillegg er offshoreflåten helt instrumentell for driften av norsk olje- og gassproduksjon. Vesentlige endringer i tilgjengelighet og pris på tonnasje for offshorefartøyer som opererer internasjonalt, vil kunne svekke operatørers evne til effektiv utnyttelse av produksjonspotensialet på sokkelen.

Kostnadene blir stadig mer omfattende jo lenger unna markedet industrien er lokalisert, da det er færre skip tilgjengelig. For å svare ut transportbehovet for industrien som er lokalisert langt fra markedet, tar rederiene innenrikslaster mellom norske havner.

Dette gjelder for eksempel den industrien som ligger langt nord i Norge. Med lovforslaget vil disse innenrikslastene koste svært mye

mer, noe som vil gjøre det vesentlig dyrere å frigjøre kapasitet langt fra markedet (som for eks. i nord). Alternativet til å ta dyre innenrikslaster vil være å gå uten last (ballast). Å gå uten last reduserer utnyttelsesgraden til skipet, og øker kostnadene og klimautslippene per enhet vesentlig.

De økte kostnadene for offshorerederiene og nærskipsfarten vil i stor grad bli skjøvet over på kundene. Særlig gjelder dette innen nærskipsfart, da marginene i dette segmentet er så lave at det ikke lar seg gjøre å absorbere noen av kostnadene i rederiet. Rederiene forventer økte rater på alt fra 10 til 100 prosent avhengig av skipstype, varetype og lokasjon. Det er særlig industrien i nord som vil merke den økte kostnaden hardest.



KLIMAUTSLIPP

Som følge av redusert utnyttelsesgrad av flåten, vil også klimautslippene øke vesentlig. Skip som i dag har 70 - 80 prosent utnyttelsesgrad vil redusere denne til om lag 40 - 50 prosent som følge av økt ballast. I tillegg vil gods som i dag går på skip flyttes over til lastebil, med vesentlig høyere klimautslipp og andre eksterne kostnader.

Rederiene oppgir at regjeringens lovforslag vil føre til vesentlig reduksjon i utnyttelsesgraden i flåten. Det skyldes særlig økt andel ballast mellom norske havner. Rederiene anslår at redusert utnyttelsesgrad vil innebære en negativ klimaeffekt på over 12 prosent. Det er ingen rederier som oppgir at forslaget kan ha en positiv klimaeffekt.

I tillegg til utslippsøkningen som følger av de rent operasjonelle endringene, vil lovforslaget føre til at gods som i dag går på skip, vil flyttes over til lastebil. Dette vil gi økte klimautslipp, natur- og arealinngrep, miljøkonsekvenser, veislitasje, ulykker og en rekke eksterne kostnader for samfunnet.

Dette er i direkte strid med Hurdalsplattformens ambisjoner om å flytte mer gods fra vei til sjø, og mål om at klima og natur skal være rammen rundt all politikk.

Totalt sett vil lovforslaget gi et betydelig tilbakeslag for næringens arbeid med å nå de ambisiøse klimamålene som næringen har satt, og som norske myndigheter har ønsket å bygge opp under. Mye av klimagevinsten som norske rederier får som følge av flåtefornyelse, nye drivstoff og oppgradering av eksisterende flåte vil bli spist opp av dårligere flåteutnyttelse, nye seilingsmønstre og godsoverføring fra sjøtransport til veitransport.

