

## Verftsnæringa og finanskrisa

### Fylkesrådmannen rår Vestlandsrådet til å gjere slikt vedtak:

1. Vestlandsrådet vil engasjere seg for at det vert etablert ordningar som bidrar til å motvirke dei negative effektane av redusert etterspørsel og manglande finansiering innanfor verfts- og skipsindustrien. I første omgang vil Vestlandsrådet sende eit skriftleg brev til næringsministeren og be om eit møte. Her vil Vestlandsrådet særleg peike på følgjande aktuelle tiltak :
  - ❑ IFU- kontraktar: utvikling av neste generasjon miljøvennlege offshore fartøy, teknologioverføring frå maritim sektor til klimavennleg kraftproduksjon, miljøvenneleg motor (gass) og framdriftssystem (skrog/propell)
  - ❑ Fornyng av ferjeflåten gjennom statlege løyvingar
  - ❑ Fornyng av kystflåten gjennom sanerings- og finansieringsordningar.
  - ❑ Sjå på nærings- og sysselsettingspotensiale på Vestlandet når det gjeld skroting av utrangerte oljeplattformer
  - ❑ Kompetanseheving

Prenta vedlegg:

Uprenta vedlegg:

## **Saksframstilling**

### **Oppsummering**

Den maritime næringa har vore, og framleis er , viktig for sysselsetting og vekst langs heile vestlandskysten. Denne næringa går no inn i ein vanskeleg periode. Vi må legge til rette for at skadane av den marknadssvikten ein no ser, blir så små som mogleg. Då vil dei maritime næringane også i framtida være gje grunnlag for vekst og verdiskaping langs kysten.

### **Bakgrunn**

Dei siste åra har ein opplevd ein ordreboom i den maritime industrien på vestlandet. Den sterke etterspørselen i skipsmarknaden har gitt positive utslag for heile næringa, og vi kan eksempelvis registrere ei dobling av omsetninga i den maritime klynga i Møre og Romsdal på få år. Det same syner tal frå Norske Skipsverft og Norsk Industri som viser at 2009 blir eit toppår med skipsleveransar til ei verdi av 90 milliardar kroner.

I følge Dagens Næringsliv opplever vi likevel no ein ordresvikt som peikar mot ein total kollaps i industrien. Tal på skip som vert levert til verft i Noreg, kan falle frå 95 ferdigbygde skip i 2009 heilt ned til to skip i 2012 (referert i NRK 27.10.2009).

Den samla ordreserven ved verfta og hos utstyrsleverandørane er redusert siste året grunna ordretørke i marknaden. Lågare etterspurnad med bakgrunn i generelt lågare økonomisk aktivitet globalt, og på petroleumsfronten spesielt, er hovudårsaka til manglande nybygg.

I tillegg vert det rapportert om finansieringsproblem for dei som er i marknaden for nybygg. Møreforsking Molde si ferske kartlegging viser klart at mangel på eigenkapital hos reieria er hovudårsaka til finansieringsproblema. Manglande eigenkapital hos verfta er òg trekt fram som ei utfordring. I denne kartlegginga er Eksportfinans/GIEK også nemnt som ein grunn til finansieringsproblem, men ikkje i like stor grad som manglande eigenkapital hos reiarar og verft.

Både for reieri, skipskonsulentar og utstyrsprodusentar er kontrahering/bygging av nye skip avgjerande for utviklinga framover.

Aktuelle tiltak som vert vist til er m.a.

- ❑ be nasjonale styresmakter om å ta tak i problema omkring finansiering av nye kontraktar til norsk verftsindustri.
- ❑ be nasjonale styresmakter løyve midlar, administrative ressursar og skape rammer slik at disse kan sikre forsvarlig reierifinansiering og byggelånsfinansiering for å møte marknaden framover

slik t.d. Innovasjon Norge Møre og Romsdal har bedt om i vedtak i eige styremøte 20.08.09 om "Finansiering av nybyggingsprosjekt ved norske verft"

### **Vurdering**

Ordre- og marknadssituasjonen for den maritime industrien er alvorleg, og ein kan sjå for seg negative verknader i form av permitteringar og oppseiingar seinast i 2011 dersom utviklinga held fram. Ein skal her merke seg at det kan ta over eitt år frå ein reiar bestemmer seg for å bygge nytt til byggestart.

Slik vi vurderer situasjonen kan ein grovt dele problemstillinga i to:

- Manglande etterspørsel i marknaden
- Manglande finansiering i marknaden

Delar av næringa har dei seinare åra i sterk grad retta sin aktivitet mot petroleumssektoren. Aktiviteten, og etterspørselen etter skip i denne sektoren, er avhengig av forventningar til framtidig oljepris. Eit sannsynleg scenario er at det blir lite nykontrahering i 2010, men at denne marknaden kan ta seg opp i 2011/12. Ein slik situasjon vil vere krevjande for både verft og utstysrleverandørar. Ikkje berre skal ein overleve ein periode med låg aktivitet, men ein skal òg posisjonere seg for nye ordrar både når det gjeld kapasitet og kompetanse. For å medverke til å redusere skadane av marknadssvikten må ulike strategiar vurderast i samarbeid med aktørane. Døme på dette kan vere:

- Kompetanseheving i samarbeid med nasjonale styresmakter
- IFU- kontraktar: utvikling av neste generasjon miljøvennlege offshore fartøy
- Fornyng av ferjeflåten gjennom statlege løyvingar
- IFU- kontraktar: teknologioverføring frå maritim sektor til klimavennleg kraftproduksjon.
- IFU- kontraktar: miljøvenneleg motor (gass) og framdriftssystem (skrog/propell)
- Fornyng av kystflåten gjennom sanerings- og finansieringsordningar.
- Sjå på nærings- og sysselsettingspotensiale på Vestlandet når det gjeld skroting av utrangerte oljeplattformer

Finansieringsproblema synest å ha forsterka den negative marknadssituasjonen. Sjølv om regjeringa har utvida både rammer og verkeområde for Eksportfinans og GIEK, synest ikkje dette å vere tilstrekkeleg. Hovudutfordringa er mindre privat kapital og vilje til å ta risiko i høve til tidlegare. Eigenkapitalsituasjonen hos reieria og verfta er ofte knytt til krav om høgre eigenkapitaldel og/eller mindre vilje til finansiering frå private bankar/finansinstitusjonar. Ei utviding av garantiordningar/statleg medfinansiering kan derfor vere ein måte å møte denne problemstillinga på.

Elles vil satsing på fornybar energi til dømes vindkraft både til lands og til havs kunne gje oppdrag for denne industrien. Ein føresetnad vil her vere betra rammevilkår for denne typen energiproduksjon. Vi vil og understreke den positive miljø og klimamessige verdien av ei slik satsing på langsikt.

Delar av kyst og ferjeflåten er gammal og lite miljøvenleg. Ordningar som stimulerer til innføring av nytt og meir miljøvenleg materiell vil kunne vere samfunnsøkonomisk lønsamt i ei tid der industrien har ledig kapasitet. Ein kan her nemne at bruk av gass som drivstoff kan vere ei bærekraftig løysning.

I den 21 konsesjonsrunden peker Olje- og energiminister Terje Riis Johansen på at det blir gitt tilgang på attraktive områder som er mindre utforska. Mange av desse er på djupt vatn. Desse

---

#### **<sup>1</sup> FOU-kontrakter (IFU/OFU)**

Offentlige og industrielle forsknings- og utviklingskontrakter (OFU/IFU) innebærer et forpliktende og målrettet samarbeid mellom næringslivet og det offentlige. Ordningen skal stimulere til et nært utviklingssamarbeid mellom en krevende kundebedrift/offentlig etat og en eller flere leverandørbedrifter.

kan på lang sikt gje industrien oppdrag, ved utvikling av ny teknologi (subsea-teknologi). Industrien må få rammevilkår til å kunne posisjonere seg til denne marknaden.

Ei ytterligere utfordring er at enkelte land har utvida sine statlege finansieringsordningar for å posisjonere seg i marknaden.

Som det går fram av utgreiinga, er problemstillingane knytt til framtidig marknads- og ordresituasjon mange og ulike. Men noko forenkla kan vi seie at det er viktig både å legge til rette for realisering av planlagde prosjekt gjennom betre finansieringsordningar, sikre at norske finansieringsmodellar er konkurransedyktige med andre land, samt stimulere til auka etterspørsel i marknaden t.d. gjennom IFU kontraktar. Kompetansetiltak kan og vere eit egna verkemiddel for å sikre at den maritime industrien på Vestlandet kjem gjennom ein periode med "ordretørke" med kapasiteten intakt og er posisjonert for nye kontraktar.

Vi vil samtidig understreke at alle dei negative signala som blir sendt ut om situasjonen til dei maritime næringane no, kan vere negative for næringa i eit lengre perspektiv. Alle må derfor vere seg bevist kva uttale som blir gitt, og ha som bakteppe at dette er sterke høgteknologiske næringar som også i framtida skal skape vekst og optimisme langs kysten.

Eit viktig perspektiv er at dei maritime næringane er framtidsretta, men går no inn i ein periode med mindre aktivitet enn ønska. I denne perioden vil det vere viktig å skape grunnlag for ny vekst.

Tilsette frå verftsnæringa som i ein periode blir permitterte må få tilbod om kompetanseoppbygging. Tilbodet må tilpassast dei enkelte sine føresetnader, og spenne frå fagkurs til masterutdanning. Det offentlege må her kunne tilby kompetansepakker.

Den maritime næringa har høg kompetanse. Vi må legge til rette for at denne kompetanse og blir nytta i tilgrensande næringar, slik at desse kan styrkast gjennom nye produkt og ny kompetanse.

### **Framlegg til vedtak**

Vestlandsrådet vil engasjere seg for at det vert etablert ordningar som bidrar til å motvirke dei negative effektane av redusert etterspørsel og manglande finansiering innanfor verfts- og skipsindustrien. I første omgang vil Vestlandsrådet sende eit skriftleg brev til næringsministeren og be om eit møte. Her vil Vestlandsrådet særleg peike på følgjande aktuelle tiltak:

- Kompetanseheving
- IFU- kontraktar<sup>#</sup>: utvikling av neste generasjon miljøvennlege offshore fartøy, teknologioverføring frå maritim sektor til klimavennleg kraftproduksjon, miljøvennleg motor (gass) og framdriftssystem (skrog/propell)
- Fornyng av fergeflåten gjennom statlege løyvingar
- Fornyng av kystflåten gjennom sanerings- og finansieringsordningar.
- Sjø på nærings- og sysselsettingspotensiale på Vestlandet når det gjeld skroting av utrangerte oljeplattformer

---

#### **# FOU-kontrakter (IFU/OFU)**

Offentlige og industrielle forsknings- og utviklingskontrakter (OFU/IFU) innebærer et forpliktende og målrettet samarbeid mellom næringslivet og det offentlige. Ordningen skal stimulere til et nært utviklingssamarbeid mellom en krevende kundebedrift/offentlig etat og en eller flere leverandørbedrifter.

---

Saksbehandlar: Trond Ueland  
Arkivsaksnr.: 09/54

---