



• Det danske skipsverftet Karstensens Skibsværft har spesialisert seg på fiskefartøyer. En rekke norske redere bygger nå sine nye båter der. Foto: Karstensens Skibsværft

Dansk verft håver inn kontrakter fra norske redere

Den maritime næringen i Norge frykter at verftene står i fare for å miste grepet om nybygg.

Arnfinn Mauren

Verftsområdet i Skagen i Danmark illustrerer oppdragsmengden for Karstensens Skibsværft. Fiskefartøyer under utrustning og reparasjon ligger på rekke og rad. Mange av dem er bestilt av norske redere.

– Jeg visste at produktet de leverer er bra. Og når prisen er 40 millioner kroner, eller 12-13 prosent, lavere enn norske verft, var jeg ikke i tvil om valget.

Det sier fiskebåtredere Henning Veibust i Ålesund etter å ha bestilt en 75 meter lang ringnotsnurper ved verftet. Han er ikke den eneste. Verftet skal bygge 11 norske fiskebåter de neste tre årene.

– Sammen med gode og dyktige kunder har vi designet og bygget skip som har fungert godt. Det legges merke til i bransjen, for-

klarer verftsdirektør Kent Damgaard i en e-post til E24.

En skygge av hva den var. Ordreboken til Karstensens-verftet i Danmark står i sterk kontrast til situasjonen ved mange norske verft. Ifølge bransjeorganisasjonen Norske Skipsverft har verftene i Norge inngått kontrakter i år på 20 fartøyer til en samlet verdi av 4,5 milliarder kroner. Det utgjør en brøkdell av toppnivået for åtte-ni år siden.

Enkelte norske verft har ingen nybygg i ordreboken. Det gjelder blant annet Myklebust Verft på Søre-Sunnmøre. Verftsdirektør Lars Conradi Andersen mener det er en fare for at norske verft kan ende opp som service- og reparasjonsverft.

– Med særnorske regler må vi konkurrere mot verft i land som



Når prisen er 40 millioner kroner, eller 12-13 prosent, lavere enn norske verft, var jeg ikke i tvil om valget

Fiskebåtredere Henning Veibust har bestilt ny båt i Danmark

bruker helt andre ressurser på å bygge opp verftsindustrien sin enn det Norge gjør, sier han.

Bransjen understreker at de ikke ønsker konkurrentenes lønns- og arbeidsvilkår. Med bedre rammevilkår mener de blant annet statlige garantiordninger som kan gi redere og verft konkurransedyktig finansiering.

– Vi har foreslått en forskuddsgarantiordning. Redere inngår ikke kontrakter med verft som sliter med å stille garantier for redernes forskudd i byggeperioden, mener Asle B. Strønen i bransjeorganisasjonen Norske Skipsverft.

Bygger flere båter i utlandet.

Trenden de siste årene er tydelig. Norske rederier legger en stadig større andel av nybyggkontraktene utenfor Norge – og spesielt til Tyrkia.

Tall fra konsultentselskapet Menon viser at 70-80 prosent av tonnasje som er blitt bestilt fra norske redere i 2022 skal bygges ved utenlandske verft. I 2019 var det rundt 40 prosent.

Selv rederne på Mørekysten, som tidligere var nærmest 100 prosent lojale til verftene i regionen, bygger nå flere og flere fartøyer i utlandet.

Under Verftskonferansen i Ålesund denne uken var 500-600 ledere og ansatte fra næringen samlet. Det ble ikke spart på kruttet.

Regjeringens forslag om grunnrenteskatt, økt arbeidsgiveravgift og formues- og utbytteskatt vil etter næringens mening forverre verftenes evne til å konkurrere med utenlandske verft.

– Statsbudsjettet var total solformørkelse. Det traff oss under beltestedet tre ganger, sa Geir Bjørkeli, styreleder i Maritim Bransjeforening i næringsorganisasjonen Norsk Industri.

– EUs strategi var mislykket.

Sammenligningen med det danske verftet Karstensens gir bare et bruddstykke av bildet. Verft i hele Europa taper nå mot Tyrkia, Kina og Sør-Korea. De to sistnevnte har med massiv statlig hjelp satset på skipsbygging.

– EUs strategi om at europeiske arbeidsforhold og regler ville bli fulgt opp av resten av verden, og vi ville få globalt marked som konkurrerte på like vilkår, var mislykket. Asia fulgte ikke opp.

Det sier Christophe Tytgat, direktør i den europeiske verftsorganisasjonen SEA Europe.

Alt ser likevel ikke mørkt ut for den maritime industrien. Det meste av utstyret om bord i de norske båtene som bygges i utlandet, er levert av norske selskaper.

Utstyrproducenter frykter at denne utviklingen vil bremse opp, dersom det ikke blir bygd båter i Norge. Verftene har vært et utstillingsvindu for alt fra styringssystemer og kraner til avanserte instrumenter og møbler.

Flere faktorer kan snu den nedadgående spiralen. Norge har ledet an i det grønne skiftet, men markedet for nullutslippsskip har ennå ikke tatt av.

– Det går altfor tregt. Men dersom vi får i gang flere prosjekter, hadde vi fått ballen til å rulle, sier Narve Mjøs, leder for Grønt Skipsfartsprogram.