



NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

Strategi

Regjeringens maritime strategi

Stø kurs 2020





NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

Strategi

Regjeringens maritime strategi

Stø kurs 2020

Innhold

Forord	4	5 Konkurransedyktige rammebetingelser	21
DEL I - BAKGRUNN	6	5.1. EUs retningslinjer for offentlig støtte til skipsfart ..21	
1 Innledning	6	5.2. Konkurransedyktige rammebetingelser for verft og utstyrsleverandører.....	21
2 Megatrender og globale utviklingstrekk	7	5.2.1. LeaderSHIP 2020	22
2.1. Befolkning.....	7	5.2.2. EUs statsstøttereguleringer for skipsbygging.....	22
2.2. Økonomi og handel.....	7	5.3. Breder tilnærming til «blå vekst»	23
2.3. Energi.....	8	5.3.1. Oppfølging av EUs havpolitikk - «Blue Growth»- initiativet	23
2.4. Andre naturressurser.....	8	5.3.2. OECDs «The Future of Ocean Economy»	23
2.5. Klimaendringer.....	8	5.4. Eksportfinansiering og garantier.....	23
3 Beskrivelse av den norske maritime næring	10	6 Markedsadgang, bilateralt samarbeid og profilering	24
3.1. Nøkkeltall.....	10	6.1. Verdens handelsorganisasjon (WTO).....	24
3.2. Skipsfartsmarkedene	11	6.2. Frihandelsavtaler.....	25
3.3. Den norske rederinæringen.....	11	6.3. Bilaterale avtaler og initiativer.....	25
3.4. Verftsindustrien.....	12	6.4. Profilering av de maritime næringene.....	26
3.5. Maritime utstyrsleverandører	13	6.5. Muligheter og utfordringer frem mot 2020.....	26
3.6. Maritime tjenesteleverandører.....	13	6.6. Tiltak.....	26
3.7. Ettermarkedet.....	14	DEL III - INNSATSONMRÅDER	28
3.8. Tilknyttede sektorer.....	14	7 Miljøvennlige maritime næringer	28
3.8.1. Fiskeflåten	14	7.1. Nye krav i internasjonale konvensjoner	28
3.8.2. Reiseliv.....	14	7.1.1. Krav til rensing av ballastvann.....	28
3.9. Utviklingstrekk.....	14	7.1.2. Resirkulering av skip.....	29
DEL II - GLOBALISERING OG KONKURRANSEDYKTIGE RAMMEBETINGELSER	16	7.2. Klima – energieffektivisering.....	29
4 Pådrivere for kvalitetsskipsfart	16	7.3. Hvordan redusere utslippene av NOx, SOx og partikler.....	30
4.1. Regelverk for miljø og sikkerhet.....	16	7.3.1. NO _x -fondet.....	30
4.2. Høy sikkerhet	16	7.3.2. Økt bruk av flytende naturgass (LNG).....	30
4.2.1. Styrking av redningshelikopterberedskapen.....	17	7.3.3. Batteri- og hybridløsninger	31
4.2.2. Tiltak mot piratvirksomhet.....	17	7.3.4. Landstrøm.....	31
4.3. Styrking av sjøfolks arbeids- og levevilkår.....	18		
4.4. Norge som fortsatt attraktiv flaggstat.....	19		

7.4. Nærskipsfart.....	32	10.3.1. Regelverk.....	48
7.5. Handlingsplan for grønn skipsfart.....	33	10.3.2. Satellittbasert infrastruktur.....	48
7.6. Muligheter og utfordringer frem mot 2020.....	33	10.3.3. Beredskap.....	49
7.7. Tiltak.....	33	10.3.4. Kartlegging av havområdene	50
8 En kunnskaps- og kompetansebasert maritim næring	34	10.4. Forskning og innovasjon.....	50
8.1. Utviklingen i maritim utdanning og rekruttering.....	34	10.5. Kompetanse	51
8.2. En mangfoldig maritim utdanning.....	35	10.6. Muligheter og utfordringer frem mot 2020.....	51
8.2.1. Kvalitetsutfordringen.....	35	10.7. Tiltak.....	51
8.3. Operativ og spesialisert kompetanse	36	11 Vedlegg – virkemiddelapparatet	52
8.3.1. Satsing på realfag.....	36		
8.3.2. Satsing på yrkesfag.....	36		
8.3.3. Samspill med arbeidslivet	37		
8.4. Høyere utdanning.....	37		
8.4.1. Doktorgradstudenter.....	38		
8.5. MARKOM2020-prosjektet	38		
8.6. Muligheter og utfordringer frem mot 2020.....	39		
8.7. Tiltak.....	40		
9 Maritim forskning og innovasjon	41		
9.1. Styrket innsats for maritim forskning, innovasjon og utvikling.....	41		
9.2. Godstransport og økt nærskipsfart.....	42		
9.3. Internasjonalt samarbeid.....	43		
9.4. Havrommet og forskningsinfrastruktur for havromsteknologi.....	43		
9.5. Muligheter og utfordringer frem mot 2020.....	44		
9.6. Tiltak.....	45		
10 Det maritime nord	46		
10.1. Maritim næringsvirksomhet.....	46		
10.2. Skipstrafikk.....	47		
10.3. Sikkerhet og miljø.....	48		

Forord



Foto: Morten Krogvold

I Soria Moria-erklæringen er maritim næring ett av fem områder regjeringen satser spesielt på i næringspolitikken. Norge har en lang og stolt skipsfartshistorie. Samtidig er den maritime næringen blant Norges mest innovative og fremtidsrettede næringer. I 2007 la regjeringen frem sin første maritime strategi, «Stø kurs». Strategien har bidratt til en positiv utvikling i maritim næring og stabile rammebetingelser. Den norske maritime næringen gir i dag arbeid til om lag 100 000 nordmenn og skaper verdier for til sammen 145 milliarder kroner. Norge er en av verdens største sjøfartsnasjoner, og det norske maritime miljøet er blant de mest komplette i bredden av tjenester, produkter og ekspertise. Næringen har også vesentlig betydning for den lokale og regionale verdiskapningen og sysselsettingen i Norge.

Regjeringen presenterer med dette en oppdatert og fornyet maritim strategi. Ambisjonen er at Norge skal

være en verdensledende maritim nasjon og et attraktivt maritimt vertsland. Den norske maritime næring skal også levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden. Strategien er regjeringens overordnede svar på hvordan vi vil nå dette målet og gir retning for arbeidet videre.

De politiske hovedmålsettingene som trekkes opp i strategien er:

- å bidra til global regulering av maritim næring, fremme markedsadgang og miljøvennlige løsninger og samtidig trygge arbeidsvilkår for de ansatte,
- at norsk maritim næring skal være verdens mest miljøvennlige,
- at Norge skal være verdensledende på maritim kompetanse og på maritim forskning og innovasjon,
- at Norge skal være verdensledende på effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport og innovativ og verdiskapende maritim næringsvirksomhet i nord.

Den maritime næringen er en global næring. Norge skal fortsatt være pådriver for global regulering av maritim næring gjennom internasjonale organisasjoner for å bidra til markedsadgang for norsk maritim næring, strenge krav til sjøsikkerhet, miljø og sosiale standarder. Samtidig vil vi bidra internasjonalt for å hindre subsidie- og skattekonkurransen.

Norsk maritim næring skal gå foran i utviklingen av miljøvennlig skipsfart. En av våre viktigste

«Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og et attraktivt maritimt vertsland. Den norske maritime næring skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden»

utfordringer er å skape innovative og konkurransedyktige løsninger for miljøvennlig skipsfart. Omleggingen mot miljøvennlig drivstoff vil bli helt avgjørende i tiden fremover.

Maritime leveranser fra Norge er teknologi- og kompetansebaserte, og sammen med riktig pris har det bidratt til å ta næringen til det nivået vi har i dag. Norge har et av verdens største og mest komplette maritime næringsmiljøer. Tilgangen på kompetanse er avgjørende for å opprettholde og utvikle maritim konkurranse- og verdiskapingssevne.

For å hevde seg i en stadig tiltagende internasjonal konkurranse må norske bedrifter kontinuerlig ha evne til å utvikle nye produkter og tjenester. Derfor legger regjeringen stor vekt på forsknings- og innovasjonsinnsatsen i maritim næring. Norges forskningsråd og Innovasjon Norge er sentrale deler av virkemiddelapparatet i dette arbeidet.

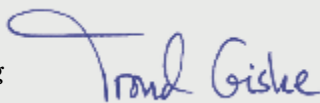
Nordområdene er regjeringens viktigste strategiske satsingsområde. Klimaendringene medfører at tidligere islagte farvann i disse områdene gradvis gjøres mer tilgjengelig for internasjonal skipsfart. Disse

endringene sammen med økt petroleumsaktivitet gir både muligheter og utfordringer for maritim næring i nord.

Samlet utgjør dette områder som regjeringen må arbeide aktivt med dersom Norge skal bevare sin posisjon som maritim stormakt.

Den maritime strategien peker på en rekke tiltak for å følge opp hovedprioriteringene. Tiltakene spenner over et bredt felt og virkemidler. Jeg vil følge opp strategien i tett dialog med næringen, slik at vi sammen når målet om at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon også i fremtiden.

God lesning!



Trond Giske
Nærings- og handelsminister
August, 2013

1 Innledning

Det overordnede målet for nærings- og handelspolitikken er størst mulig samlet verdiskaping i norsk økonomi og arbeid til alle. Det oppnår vi når ressursene anvendes der de skaper størst verdier. I dag har vi en internasjonalt ledende maritim industri, med konkurransedyktige bedrifter innenfor hele bredden av maritim sektor. Maritim næring har stor betydning for bosetting, verdiskaping og sysselsetting, særlig i distriktene.

Maritim næring er et satsingsområde i regjeringens næringspolitikk. Visjonen er at:

«Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og et attraktivt maritimt vertsland. De norske maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden.»

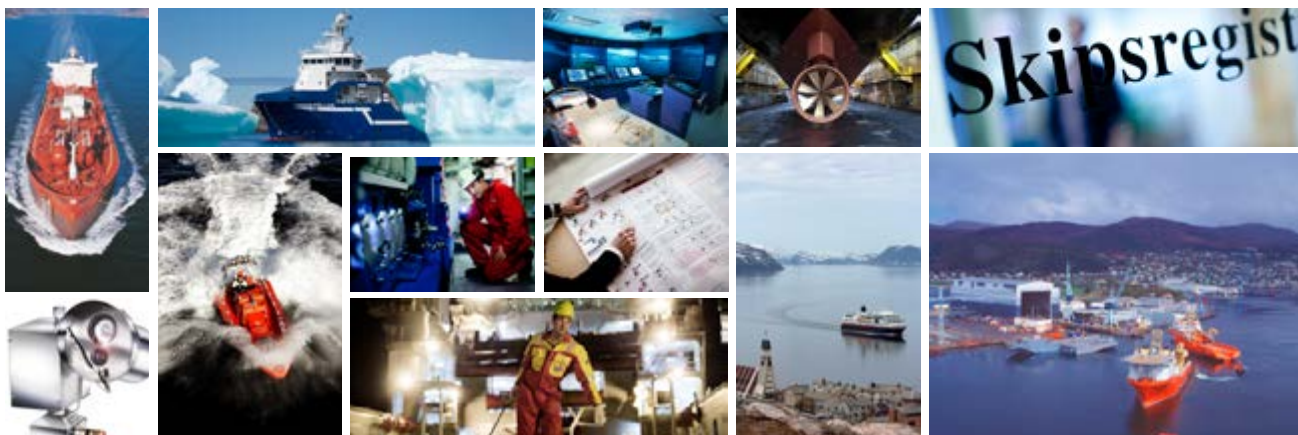
Verden er i stadig endring. For å være i forkant av disse endringene må vi søke å frembringe innovasjoner og ønsket omstilling. Globale og teknologiske utviklingstrekk skaper nye maritime muligheter og

behov for videreføring og videreutvikling av regjeringens maritime politikk. Denne strategien viderefører og styrker innsatsen som er gjennomført gjennom regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime næringer, «Stø kurs», fra 2007.

Det er behov for en videreutvikling av politikken med sikte på å sikre fortsatt konkurransekraft og utnyttelse av nye muligheter for maritim næring slik at næringen blir best mulig rustet til å møte mulige utfordringer.

For å gjennomføre hovedmålsettingene i politikken har regjeringen formulert fem overordnede strategiske innsatsområder. Disse er:

1. Global regulering og konkurransedyktige rammevilkår
2. Miljøvennlige maritime næringer
3. En kompetansebasert maritim næring
4. Maritim forskning og innovasjon
5. Det maritime nord



Det norske maritime miljøet er blant de mest komplette i bredden av tjenester, produkter og ekspertise. Foto, fra øverst til venstre; Oddfell, Troms Offshore, Kongsberg Maritime, Brunvoll, Haakon Nordvik/Sjøfartsdirektoratet, Hernis, Norsafe, Haakon Nordvik/Sjøfartsdirektoratet, Haakon Nordvik/Sjøfartsdirektoratet, Farstad Shipping, Roy Ervin Solstad, Maritim Logg/LO Media, Ulstein Verft.

2 Megatrender og globale utviklingstrekk

Den norske maritime næringens utfordringer og muligheter bestemmes i stor grad av globale utviklingstrekk. Noen megatrender knyttet til demografisk utvikling, økonomi og handel, energi, naturressurser og klimaendringer vil gi retning for utviklingen. Disse trendene er med på å påvirke muligheter og utfordringer for de maritime næringer frem mot 2020 og i et lengre perspektiv.

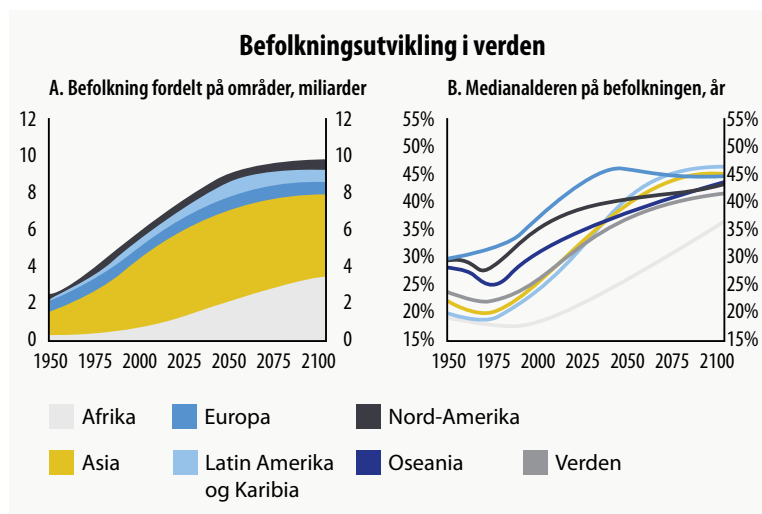
2.1. Befolkning

Verdens befolkning øker raskt. I 2020 ventes den å passere 7,5 milliarder, og i 2050 vil det være mer enn 9 milliarder mennesker i verden. Veksten vil i hovedsak skje i Asia og Afrika¹. I dag bor 70 prosent av verdens befolkning i disse delene av verden.

Demografi har betydelige konsekvenser for økonomien. En stor yrkesaktiv befolkning skaper muligheter for økonomisk vekst. Fremover vil stigende levealder og fallende fødselsrate føre til stadig høyere gjennomsnittsalder for verdens befolkning. Særlig i Japan, Europa og Kina reduseres andelen personer i yrkesaktiv alder raskt. Dette innebærer press på pensjonssystemer og helsevesen, men også en eldre og mindre arbeidsstyrke.

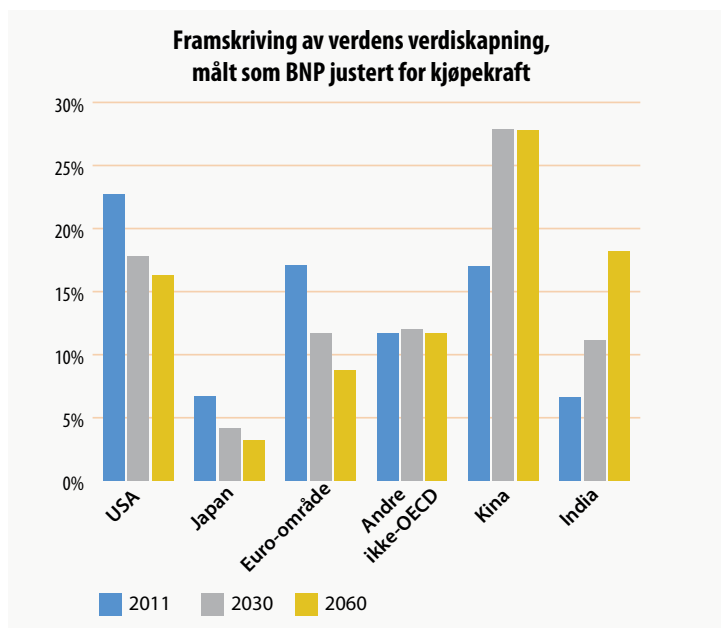
2.2. Økonomi og handel

Det økonomiske tyngdepunktet forskyver seg fra vest til sør og øst. De såkalte BRICS-landene, som består av



Figur 1: Befolkningsutvikling i verden
Kilde: Perspektivmeldingen 2013/ FN (2010).

¹ FNs Befolkningsframskrivninger, 2010, middelalternativet.



Figur 2: Framskrivning av verdens verdiskaping
Kilde: OECD

Brasil, Russland, India, Kina og Sør-Afrika, står i dag for om lag en firedel av verdens samlede produksjon. Denne andelen vil øke markant frem mot 2060. Den viktigste drivkraften bak dette er en stor arbeidsstyrke kombinert med vekst i produktiviteten som følge av teknologisk gjeninnhenting. Også andre land i Latin-Amerika samt folkerike land i Asia vil over tid bli viktigere produsenter av industrivarer. Frem mot 2060 vil veksten derfor være klart høyere i fremvoksende økonomier og utviklingsland enn i de tradisjonelle industrilandene.

OECD² anslår at Kina kommer til å stå for om lag en firedel av verdens samlede verdiskaping i både 2030 og 2060, opp fra 17 prosent i dag. India forventes å vokse enda raskere – fra 7 prosent av verdens BNP i dag til 18 prosent i 2060. I samlet verdiskaping forventes Kina og India å gå forbi G7-landene i 2025 og være 1,5 gang større enn G7 i 2060.

Langsiktig økonomisk vekst og vedvarende globalisering bidrar til økt handel gjennom spesialisering og utvikling av

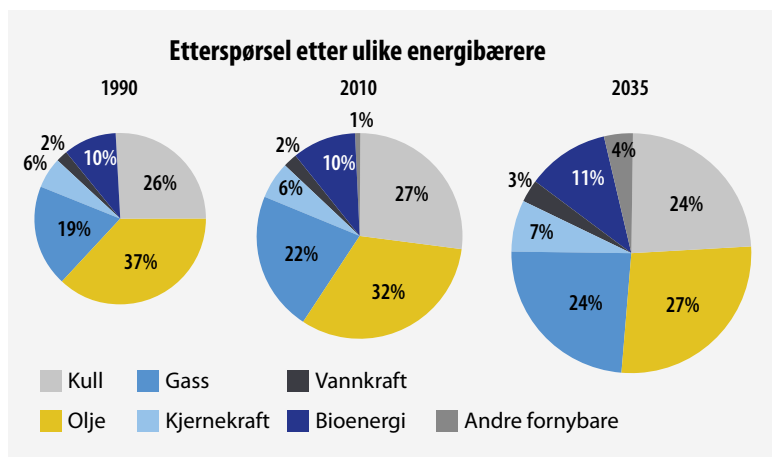
² OECD, 2012, «Looking to 2060: Long-term growth prospects for the world»

vertikale produksjonskjeder mellom land. Dette skaper nye markedsmuligheter for internasjonal skipsfart og øvrige maritime næringer.

Forskryning i verdens økonomiske tyngdepunkt påvirker handels- og transportmønstre og bidrar til fremvekst av nye markeder, men også nye konkurrenter for norske maritime bedrifter. Samtidig kan virkemåten til internasjonale myndighets- og samarbeidsorganisasjoner av betydning for de maritime næringer endres ved at fremvoksende økonomier gradvis øker sin innflytelse.

2.3. Energi

Det internasjonale energibyrået (IEA) anslår i sitt hovedscenario i World Energy Outlook 2012 at verdens energietterspørsel vil stige med om lag 1 ¼ prosent i året frem til 2035. Oppgangen drives særlig av vekst i land utenfor OECD. IEA anslår at fossilt brensel vil fortsette å dominere verdens energiforsyning, selv om andelen vil avta noe frem til 2035.



Figur 3: Global etterspørsel etter ulike energibærere
Kilde: Perspektivmeldingen 2013/International Energy Agency (2012).

På lang sikt bestemmes oljeprisen av fundamentale forhold på tilbuds- og etterspørselsiden i oljemarkedet. På kort sikt kan det imidlertid være store svingninger. IEA legger i sitt hovedscenario til grunn at oljeprisen vil stige jevnt mot et nivå på 125 USD per fat i 2035, målt ved faste 2011-priser. En betydelig andel av olje- og gassressursene finnes offshore. Med ny teknologi blir ressurser på stadig dypere vann og under krevende forhold tilgjengelig for forsvarlig utvikling. Dette representerer betydelige muligheter for maritim offshorevirksomhet.

Fornybare energikilder vokser raskt. IEA anslår at

vindkraft alene kan stå for 12 prosent av verdens energibehov i 2050 – vindkraft produsert offshore utgjør en tredjedel av dette.³ Utvikling av offshore fornybar energiproduksjon ventes å kreve betydelig maritim kompetanse, teknologi og tjenester.

2.4. Andre naturressurser

Flere mennesker på jorden og høyere levestandard setter jordens ressurser under press. Ferskvann og dyrkbar jord blir i økende grad knapphetsgoder, men det samme gjelder tilgang til verdifulle mineraler. Det er derfor økende interesse for utvinning av mineralforekomster på havbunnen. Norsk maritim næring og offshorekompetanse kan spille en rolle i utvikling av et fremtidig marked for teknologi til leting, undersøkelse og eventuell utvinning av slike forekomster.

2.5. Klimaendringer

Klimaproblemet og konsekvensene av klimaendringer er blant de største utfordringene verden står overfor i dag. Stigende globale gjennomsnittstemperaturer henger sammen med at konsentrasjonen av klimagasser i atmosfæren har økt sterkt gjennom flere tiår.

Klimaproblemet er globalt og kan bare løses gjennom bred internasjonal samhandling. Målet for den globale innsatsen i regi av FN er å begrense temperaturstigningen til under 2 °C sammenlignet med førindustrielt nivå. Det vil ifølge FNs klimapanel kreve at verdens klimagassutslipp reduseres med 50–85 prosent frem mot 2050, sammenlignet med nivået i 2000.

Så store utslippskutt vil kun være mulig hvis alle store land og sektorer reduserer utslippene betydelig. Det vil blant annet kreve økt produksjon av fornybar energi, mer energieffektivisering, mindre bruk av fossil energi og stans i avskogingen. For at en slik utvikling skal være realistisk, må utslipp av klimagasser prises.

Internasjonal skipsfart står for om lag 3 prosent av de globale utslippene. Økt internasjonal handel vil isolert sett bidra til å øke utslippene. Rammebetingelsene og

³ IEA, 2009, «Wind Energy 2009 Annual Report».

prosessene med å få på plass reguleringer drives av internasjonalt arbeid. Hoveddelen av arbeidet foregår i FNs internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Norge har vært en pådriver for å få plass globale reguleringer av sjøfartsnæringen gjennom IMO.

Utvikling av energieffektiv, klima- og miljøvennlig teknologi og tjenester gir muligheter for verdiskaping i norsk maritim næring. Samtidig kan ismeltingen i Arktis føre til økt tilgang på ressurser og nye transportmuligheter i nordområdene.

3 Beskrivelse av den norske maritime næring

I *Et kunnskapsbasert Norge* defineres maritim næring som virksomheter som designer, utvikler, bygger, leverer, vedlikeholder, modifiserer, eier, opererer og omsetter skip, utstyr og spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter⁴. Når næringen defineres så bredt inkluderes store deler av de kunnskapsbaserte tjenestenæringene, og maritim næring får en betydelig overlapp med offshorenæringen.

3.1. Nøkkeltall

Basert på definisjonen av maritim næring i *Et kunnskapsbasert Norge* hadde den norske maritime næringen i 2011, en verdiskaping på til sammen 145 milliarder kroner⁵ og er landets største eksportnæring etter olje- og gassnæringen. Verdiskapingen, fordeler seg på om lag 10,4 milliarder kroner blant skips- og offshoreverft, om lag 22,2 milliarder kroner for maritime utstyrsprodusenter og om lag 34,1 milliarder kroner for maritime tjenesteytere.⁶ Rederier og riggselskaper hadde den største verdiskapingen på om lag 78 milliarder kroner.⁷

Basert på den samme definisjonen av maritim næring arbeidet hver 25. sysselsatte i Norge, tilsvarende 100 000 arbeidstakere, i maritim næring i 2011. Den maritime næringen har vesentlig betydning for den lokale og regionale verdiskapingen og sysselsettingen i Norge. Ikke medregnet offentlige ansatte i kommunene Ulstein, Hyllestad, Herøy og Haram er mer enn 50 prosent av arbeidsstyrken sysselsatt i maritim sektor. I 62 norske kommuner jobber mer enn 10 prosent av arbeidstakerne i maritim industri. I 2011 var det om lag 18 800 norske sjøfolk som hadde sitt arbeid om bord på norskregistrerte skip⁸. Disse kommer fra alle landets fylker.

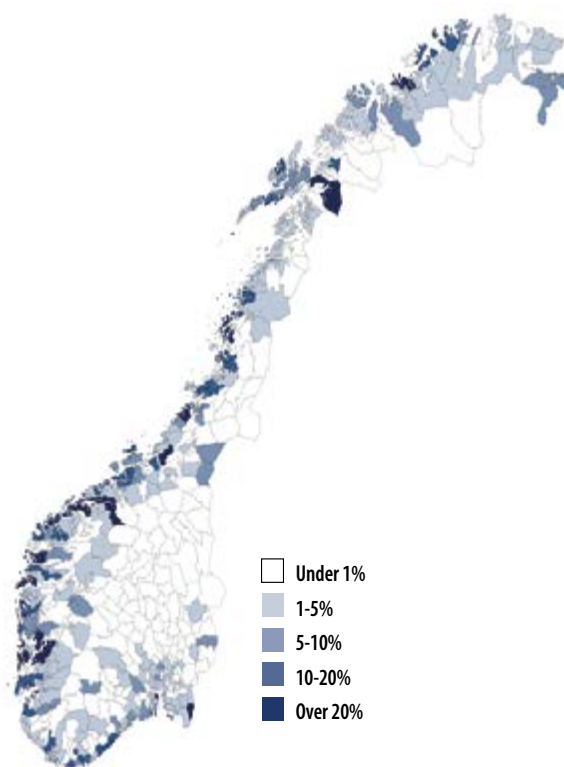
⁴ Reve, T. og Sasson, A., 2012, «Et kunnskapsbasert Norge». I disse tallene inngår bedrifter som har mer enn 50 % av sin omsetning i den maritime næringen. Mange av disse bedriftene har leveranser også til andre bransjer og særlig offshorenæringen.

⁵ Menon Business Economics, 2012, «Maritim verdiskapingsbok».

⁶ I Maritim verdiskapingsbok 2012 er verdiskaping definert som bedriftenes omsetning fratrukket kjøpte varer og tjenester, dvs. summen av lønnskostnader og driftsresultat før avskrivninger og nedskrivninger (EBITDA).

⁷ Selskaper som driver og/eller eier mobile offshoreinnretninger.

⁸ NAV, 2012, Maritimt AA-register.



Figur 4: Maritim nærings andel av total sysselsetting i næringslivet i 2011, kommunefordelt.

Kilde: Menon Business Economics

Et kunnskapsbasert Norge beskriver lokalisering av sentrale deler av maritim virksomhet slik:

- Det forskningsmessige tyngdepunktet innen maritim teknologi ligger i Trondheim, som er et maritimt kunnskapssenter i verdensklasse. Her finner man de fremste forskningsmiljøene innenfor blant annet hydrodynamikk.
- Maritimt Møre har design, bygging og operasjon av offshorefartøy som sine tre industrielle tyngdepunkter. Her leveres produkter og tjenester med høyt teknologiinnhold til verft og rederier lokalt så vel som globalt.
- Offshore Vestlandet er et kjerneområde for alle maritime aktiviteter knyttet til leting, utvikling, drift og distribusjon av petroleum. Flere av verdens største rederier innen spesialsegment som kjemikalier og tørrbulk opererer fra Bergen.
- Boreklyngen på Sørlandet leverer alt fra komplette plattformløsninger til høyteknologisk utstyr for bruk om bord i plattformer og skip. Flere store ledende offshore-rederier drives også fra regionen.

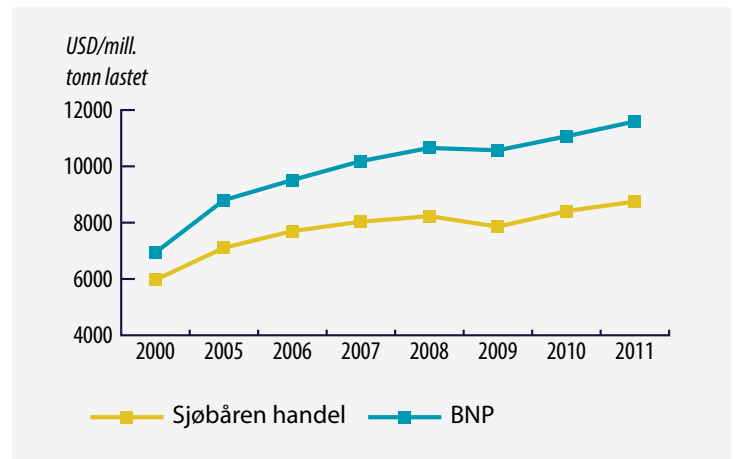
- Buskerud-, Telemark- og Vestfold-regionen har en sterk posisjon for levering av verdensledende høyteknologisk maritim elektronikk, styringssystemer og subsea-utstyr.
- Oslo-området representerer det finansielle og kommersielle tyngdepunktet, men har også noen av verdens største rederier innen deepsea-shipping. Nor-Shipping, verdens største maritime messe, arrangeres annethvert år i Oslo.

Å måle en nærings størrelse er ikke en eksakt øvelse. Vanligvis trekkes grensene rundt en næring etter internasjonalt standardiserte bransjekoder (NACE-koder). Nasjonalregnskapets næringsinndeling er en aggregert utgave av NACE-kodene, og bedrifter sorteres etter næring ut fra deres karakteristiske produksjon eller produkt. Maritim næring er ikke et begrep i nasjonalregnskapet. Tradisjonelt har definisjonen av maritim næring vært konsentrert rundt utenriks sjøfart (deep sea), mens offshorerettede maritime aktiviteter har vært definert som en del av olje- og gassnæringen. Dersom en legger en slik definisjon til grunn, blir næringens verdiskaping og sysselsettingen i næringen lavere.

3.2. Skipsfartsmarkedene

Skipsfart kjennetegnes av fire markedssegmenter som omfatter et skips livsløp. Dette er markedene for nybygging av skip, markedet for brukte skip, fraktmarkedene og markedene for skipsopphugging.

Markedene er nært knyttet til veksten i verdenshandelen og den til enhver tid internasjonale politiske situasjonen. Historisk har markedene vært preget av store svingninger. Hvert av disse markedene har undersegmenter som kan ha ulike drivere. For eksempel fraktmarkedet for tørrbulk drives av internasjonal etterspørsel etter råvarer, mens markedet for offshore supplyskip drives av investeringene i oljesektoren.



Figur 5: Korrelasjonen mellom verdensøkonomien (BNP per innbygger på verdensbasis, målt i USD justert for kjøpekraftsparitet (PPP)) og skipsfartsmarkedet (millioner tonn lastet).

Kilde: UNCTAD, 2012, «Review of Maritime Transport 2012».

3.3. Den norske rederinæringen

Den norske flåten foretok 63 800 skipsanløp i 2011. Av dette var 38 271 anløp til havner i Europa utenom Norge, mens om lag 10 200 anløp var til havner i

Norge i internasjonal skipsfart¹:

1. Norge er verdens sjetteste største skipsfartsnasjon målt i antall skip, med 1992 skip i 2012².
2. Målt i tonnasje er Norge verdens åttende største nasjon, og kontrollerer 3,1 prosent av verdens tonnasje.
3. Verdien av den norske flåten er den fjerde høyeste etter Japan, Tyskland og Hellas³.
4. Norske rederier har særlig store interesser innenfor kjemikalie-, roro- og offshoreskip.
5. De 10 største skipsfartsnasjonene rangert etter antall kontrollerte skip er: Tyskland, Japan, Kina, Hellas, USA, Norge, Russland, Sør Korea, Tyrkia og Singapore.
6. Om lag 71,5 prosent av verdensflåten er i dag registrert under utenlandsk flagg, det vil

si et flagg som ikke samsvarer med eierens nasjonalitet.

7. De største flaggstatene i verden er Panama, Liberia, Marshall Islands, Hong Kong og Singapore. Disse fem registrene registrerer i underkant av 55 prosent av verdens samlede flåte over 1000 bt. Denne andelen har vært økende de siste årene.
8. Norsk Internasjonalt Skipsregister, NIS, er nummer 16 på listen over verdens største registre i 2012, og har 1,17 prosent av verdensflåten i sitt register.

¹ UNCTAD, 2012, «Review of Maritime Transport 2012».

² UNCTAD, 2012, «Review of Maritime Transport 2012».

³ Menon Business Economics, 2011, Estimert verdi av handelsflåten basert på eiers nasjonalitet per 31. desember 2010.



Gjennom robotisering bygger Kleven Verft en større del av skipsskrog i Norge.

Foto: Kleven Verft

Asia. I Nord-Amerika var det om lag 6 800 anløp⁹. I de tradisjonelle oversjøiske fraktmarkedene, deep sea-markedene, er store og internasjonalt fremtredende aktører som Wilh. Wilhelmsen, Odfjell, Høegh, Grieg og Klaveness drevet fra Norge. Disse opererer i segmenter som tank, bulk, kjemikalietransport, biler og annen last på hjul. Nærskipsfarten omfatter linjefart og transporter på kontrakt mellom havner i Norge og mellom havner i Norge og Europa. Denne flåten frakter i stor grad gods i tank og bulk, men også som stykkgoods i konkurranse med veitransport.

Norge har verdens nest største offshoreflåte etter USA¹⁰ og anses som den mest avanserte. Rederiene yter i økende grad støttetjenester til offshoreoperasjoner som seismikk, kabel-/rørlegging og andre havbunnsoperasjoner, samt oljevernberedskap og redning. I dag utvikles også nye, avanserte tjenester knyttet til anleggsvirksomhet på havbunnen.

Sentrale norske offshorerederier er blant andre Solstad Offshore, Farstad Shipping, Simon Møkster Rederi,

Eidesvik, Siem Offshore, DOF og Bourbon Offshore Norway. På subsea-siden dominerer Subsea 7 og DOF.

Norske riggselskaper kontrollerer 9 prosent av verdens riggmarked og er en viktig oppdragsgiver for norske offshorerederier og utstyrsleverandører¹¹.

3.4. Verftsindustrien

Asia er den regionen som bygger flest skip. På slutten av 2011 var om lag 90 prosent¹² av ordrene plassert ved asiatiske verft, målt i kompenserte bruttotonn, cgt¹³, mens ordrene ved norske verft representerte i underkant av 0,5 prosent av verdens ordrebok. Norge har imidlertid flere verdensledende skipsverft for bygging og utrustning av spesialiserte offshoreskip. De største verftene på området er VARD (tidligere STX OSV), Ulstein Verft, Havyard Group og Kleven. Disse bygger offshorefartøy og andre spesialfartøy. I tillegg finnes det en rekke verft som bygger mindre spesialfartøy og fritidsbåter. Disse utfører vesentlig design og teknologisk utvikling, og utstrakt samarbeid med tjeneste- og utstyrsleverandører. I tillegg bygges fiskefartøy og ferger ved norske verft. I alt finnes om lag 30 nybyggingsverft og en rekke mindre reparasjons- og ombyggingsverft langs kysten.

Norske rederier står for om lag 79 prosent av verdien av ordrene ved norske skipsverft. Offshoreskip har i gjennomsnitt de siste fem årene utgjort om lag 84 prosent av produksjonen¹⁴. Ordresituasjonen ved norske skipsverft har vært god til tross for finanskrisen. Ordreinngangen var svært liten de første årene etter finanskrisen, men tok seg opp i 2010.

Styrken til norske skipsverft er tett samarbeid med rederi, skipsdesignere og utstyrsprodusenter, samt evne til innovasjon og nyskaping. Norske verft bygger i stor grad spesialiserte skip og har liten masseproduksjon.

Verft for bygging og vedlikehold av

⁹ SSB (2012).

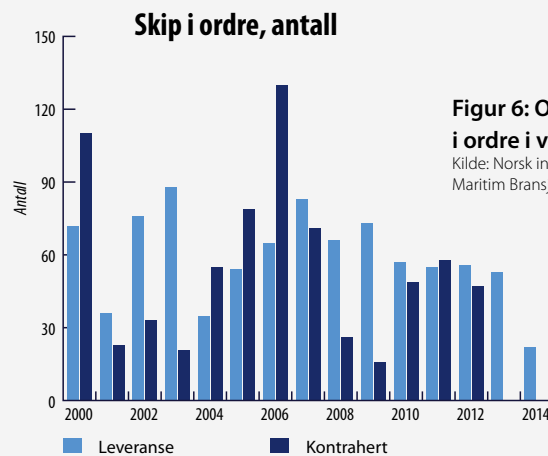
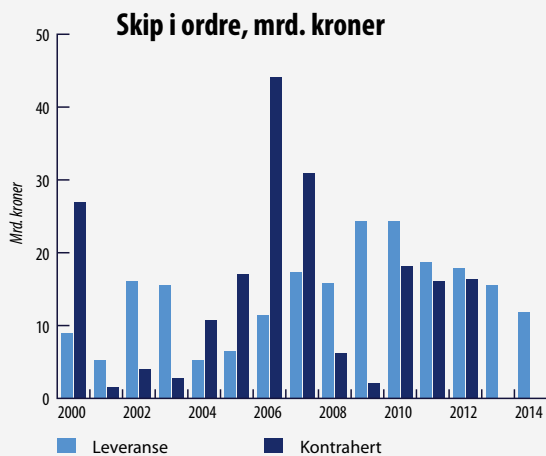
¹⁰ IHS Fairplay World Fleet Statistics (2012).

¹¹ Rigzone (2012).

¹² OECD WP6, 2012, «Analysis of shipyard orderbooks and vessel prices».

¹³ Compensated gross tonnes, en indikator for nødvendig arbeidsmengde ved bygging av en gitt skipstype.

¹⁴ Norsk Industri – Maritim bransjeforening (2012).



Figur 6: Oversikt over skip i ordre i verdi og antall
Kilde: Norsk industri, Maritim Bransjeforening (2012)

offshoreinstallasjoner på norsk sokkel er fremtredende i den norske verftsindustrien. Offshorervertene betjener et stort marked, hovedsakelig på norsk sokkel i Nordsjøen, men eksporterer også teknologi og nisjeprodukter til petroleumsvirksomhet.

3.5. Maritime utstysleverandører

Maritime utstysleverandører produserer og leverer utstyr til skip og flytende innretninger. Dette er eksempelvis propeller, kraner, tauverk og vinsjer og håndteringsutstyr, styremaskiner, kompressorer, utstyr for dynamisk posisjonering, navigasjonsutstyr, brannslukking, pumper, systemer for ventilasjon og luftbehandling, ballastvannsystemer, telekommunikasjon, elektroanlegg, redningsredskaper, kjøkkenutstyr, toaletter, medisinsk utstyr, møbler og mye annet.

Norske maritime utstysleverandører er innovative produsenter av nye løsninger i sine utstyssegmenter og innen maritim offshore, og har en økende eksponering internasjonalt. Norske maritime eksportører (NME) anslår at om lag 70 prosent av utstysproduksjonen eksporteres. Særlig viktige markeder er

de store skipsbyggingslandene som Kina, Korea, Singapore, Brasil og Japan. Maritime utstysleverandørers kunder er verft som bygger skip og rigger/ flytende innretninger for petroleumproduksjon.

Ifølge Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK) blir norsk utstyr benyttet i et stort antall innretninger for petroleumsutvinning som nå er under bygging i en rekke land. Av GIEKs engasjementer, særlig ved innretninger som boreskip, rigger og avanserte konstruksjonsfartøy, utgjør norsk maritimt utstyr om lag 30–40 prosent av kostpris for innretningen. Disse bygges for både norske og internasjonale rederier og operatører. Konkurransen, særlig fra produsenter i større skipsbyggingsland, forventes å tilta.

3.6. Maritime tjenesteleverandører

Norge er blant de største leverandørene av maritime tjenester, og norske selskaper er blant de største og mest betydningsfulle på flere områder. Maritim tjenesteyting har hatt en positiv utvikling de siste årene. Tjenestene omfatter blant annet skipsdesignere, skips- og fraktmeglere, skipsforsikring, finansielle og

Skipsfinansiering og ledende norske miljøer innen forsikring

DNB og Nordea, begge med hovedkontor for skipsfart i Norge, er de to største tilretteleggerne av skipsfinansiering i verden. Til sammen tilrettela de to bankene for 25 prosent av verdensmarkedets syndikerte lån i 2011¹.

Platou, Norges største skipsmeglerselskap, har hovedkontor i Oslo, men er også etablert i

Singapore, Aberdeen, London, Houston, Moskva, Accra, Cape Town, Rio de Janeiro, Shanghai, Pireus, Genève, Dubai, Perth, Sydney, Melbourne og New York.

Målt i antall noterte selskaper er Oslo Børs den største shippingbørsen i Europa og nest størst i verden².

¹ Marine Money Offshore (2012).

² Oslo Børs Shipping Index (2013).



Ro-Ro skipet «Tysla» er designet for effektiv transport og håndtering av biler, høy og tung last. Norske rederier er ledende i spesialiserte skipsfartssegmenter.

Foto: Wilh. Wilhelmsen

juridiske tjenester, klassifisering, havne- og logistikk-tjenester, ingeniørtjenester, installatører av maritimt utstyr og skipsutstysforhandlere.

3.7. Ettermarkedet

Ettermarkedet for norske maritime utstys- og tjenesteleverandører omfatter service, opplæring, oppgradering, ombygginger, salg av reservedeler og utskifting av systemer, og legger vekt på å redusere kundens kostnader knyttet til driftsstans. For mange bedrifter utgjør ettermarkedet 20–40 prosent av total omsetning. Viktigheten av god markedsføring omfatter også ettermarkedet, og mange norske leverandører har etablert avtaler og nettverk med kundene, noe som styrker relasjonen mellom kunde og leverandør. Responstid og kompetanse er viktige faktorer, og ettermarkedet omfatter både norske spesialister og lokalt servicepersonell. Viktigheten av ettermarkedet har økt de senere årene, særlig etter tilbakegangen i skipsfartsmarkedene som følge av finanskrisen i 2008. Ettermarkedet er mindre konjunkturavhengig enn leveranser til skipsbygging og virker stabiliserende for driften til maritime tjeneste- og utstysleverandører.

3.8. Tilknyttede sektorer

3.8.1. Fiskeflåten

Fiskeflåten er en viktig del av den norske maritime næringen, både historisk og teknologisk. Fiskeflåten har bidratt til en lang tradisjon for skipsbygging i Norge, og den norske fiskeflåten har vært tidlig ute med å ta i bruk ny teknologi, både konstruksjons- og fangstmessig. I 2011 hadde 12 791 personer fiske som hoved- eller tilleggsyrke i Norge¹⁵.

¹⁵ Fiskeridirektoratet (2012).

3.8.2. Reiseliv

Reiselivsnæringen er en av verdens raskest voksende næringer. Norge har gode muligheter for å ta del i den internasjonale veksten. Reiseliv er nært knyttet til maritim næring, hovedsakelig gjennom utenlandsfergene, Hurtigruten og cruise. Norge går mot å bli en helårsdestinasjon for cruiseturisme. I regjeringens reiselivsstrategi «Destinasjon Norge» fra 2012 varsles det en økt vektlegging av cruiseturisme. Innovasjon Norge har igangsatt et cruiseprosjekt som har som formål å utnytte en allerede økende cruiseturisme til Norge med mål om å øke verdiskapingen for den landbaserte reiselivsnæringen. Cruiseturismen kan imidlertid skape logistikk- og kapasitetsutfordringer i mange norske havnebyer ved at mange tilreisende ankommer reisemålet samtidig.

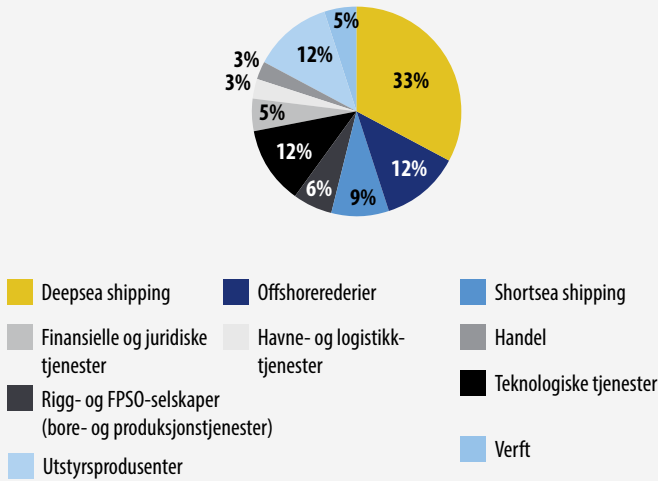
3.9. Utviklingstrekk

Internasjonal skipsfart er en viktig forutsetning for globaliseringen. I takt med økt globalisering har etterspørselen etter internasjonal skipsfart økt betydelig. Om lag 90 prosent av internasjonal varehandel transporteres på skip.

Siden 1970 er mengden varer transportert sjøveien mer enn tredoblet¹⁶. EU, Japan og USAs andel av verdens sjøtransport er redusert fra cirka 60 prosent i år 2000 til 50 prosent i 2010. Tilsvarende har de fremvoksende økonomienes andel økt fra 10 prosent til cirka 30 prosent (særlig BRIKS-landene). De tradisjonelle fraktmarkedene for skipsfart og særlig markedene for frakt av tank- og bulklaster er i dag preget av en overkapasitet av skip, tilhørende lave fraktrater og en

¹⁶ UNCTAD, 2012, «Review of Maritime Transport 2012».

Maritim verdiskaping 2004, 70 mrd. kroner



Figur 7: Maritim verdiskaping i 2004 i mrd. kroner

Kilde: Menon Business Economics. Maritim verdiskapingsbok 2012. Definisjonen av maritim sektor er tilsvarende Reve og Sasson (2012), jf kapittel 3.

utnyttelsesgrad av flåten som ikke er optimal. I 2012 har ratene vært svært lave, og det laveste siden midten av 2002. Det forventes ikke at ratene vil øke i nær fremtid.

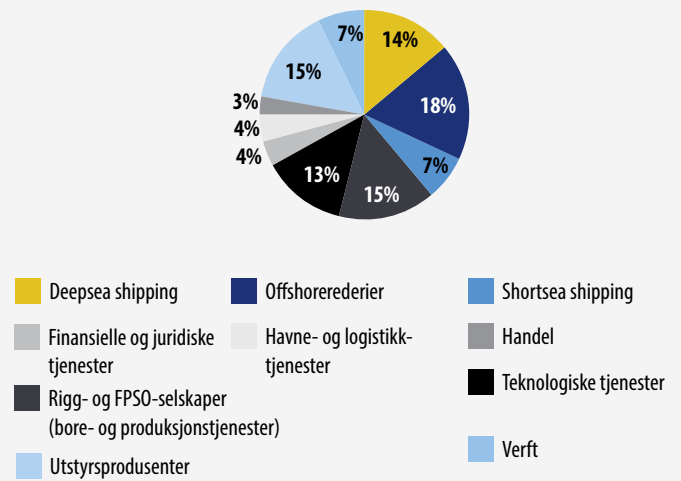
Ifølge Menon Business Economics, som har publisert jevnligte analyser av verdiskapingen i norsk maritim sektor, har offshorerederier, utstyrproducenter og norske skipsverft hatt særlig sterk verdiskapingsvekst fra 2004 til 2011, mens tradisjonell skipsfart har opprettholdt sin verdiskaping i Norge. Dette skyldes global vekst i offshore olje- og gassvirksomhet og en dreining i den norske maritime næringen mot tjenesteproduksjon og leveranser til offshore olje- og gassvirksomhet, samtidig som de fleste segmenter i tradisjonell internasjonal skipsfart er rammet av etterdønningene av finanskrisen. Spesielløsninger og krav til avansert teknologi er en viktig utviklingsfaktor for norske maritime næringer.



Nærskipsflåten er viktig for transport og næringsvirksomhet langs kysten. «With Junior» er et laste- og kjøleskip.

Foto: Fraktestyretenes Rederiforening

Maritim verdiskaping 2011, 145 mrd. kroner



Figur 8: Maritim verdiskaping 2011 i mrd. kroner

Den norske maritime næringen opererer i internasjonale markeder. Dette har ført til at stadig flere bedrifter etablerer seg fysisk i andre deler av verden, i internasjonale knutepunkter som Singapore, Houston, London, Shanghai og Rio de Janeiro.

Siden 2007 har også utenlandske aktører gjort investeringer i det norske maritime miljøet. Ikke minst har dette vært synlig i verftsindustrien med salget av Aker Yards til den koreanske STX-gruppen, en andel som i 2012 kom på italienske hender ved verftsgruppen Fincantieri (nå VARD). Maritim utstyr- og tjenesteindustri har også vært interessant for utenlandske eiere, der Rolls-Royce og Wärtsilä er tydelige eksempler. Eksempler på utenlandske bedrifter som har etablert seg i Norge, er Sinopacific og EMAS AMC. Haugesundrederiet Knutsen og japanske NYK etablerte i 2010 et felles selskap med 50 prosent eierandel hver, Knutsen NYK Offshore Tankers (KNOT).



Norge er verdensledende i bruk av gass som drivstoff til skip. MF «Bergensfjord» er en av Fjord1s seks gassferger.

Foto: Harald M Valderhaug

4 Pådriver for kvalitets skipsfart

Mål: Regjeringens mål er å bidra til global regulering av de maritime næringer for å hindre subsidie- og skattekonkurransen, fremme markedsadgang og miljøvennlige løsninger og samtidig trygge arbeidsvilkår for de ansatte.

Internasjonal skipsfart er en globalisert næring. Norge har lang tradisjon for å fremme global regulering av skipsfart og maritime næringer gjennom internasjonale organisasjoner. I disse organisasjonene arbeider Norge for åpne markeder, frihandel og strenge krav til sjøsikkerhet, miljø og sosiale standarder. Norske myndigheter har et nært samarbeid med næringen i dette arbeidet.

4.1. Regelverk for miljø og sikkerhet

Norge arbeider aktivt for sikker og miljøvennlig skipsfart ved enhetlig og bindende globale reguleringer gjennom FNs internasjonale maritime organisasjon (IMO). Norge har vært representert i IMOs styre (Council) siden organisasjonen ble etablert i 1948. Regjeringen legger til grunn at Norge også i fremtiden skal være pådriver i IMO for fastsettelse av globale krav. Status for aktuelle IMO-miljøkonvensjoner omtales nærmere i kapittel 7.

EU har siden midten av 1980-tallet arbeidet aktivt med maritim politikk. Bakgrunnen var behov for regler og tiltak for å etablere og utvikle det indre marked for skipsfart, samt å ivareta sikkerhet og miljø til sjøs gjennom en harmonisert gjennomføring av EU-krav og internasjonalt sjøsikkerhets- og miljøregelverk. Norske myndigheter samarbeider nært med Europakommisjonen, det europeiske sjøfartsdirektoratet, European Maritime Safety Agency (EMSA) og EU-medlemslandene. Samarbeidet foregår innenfor rammene av EØS-avtalen, men også bilateralt. I dette

arbeidet vektlegges fra norsk side at utforming av EØS-regelverk er i tråd med relevante standarder i IMO- og i FNs internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO).

Nasjonale særkrav for skip som seiler internasjonalt, anses på denne bakgrunn som lite hensiktsmessig. For å oppnå et harmonisert sikkerhets- og miljønivå er det også viktig at det internasjonale regelverket praktiseres så likt som mulig. Det er derfor viktig at Sjøfartsdirektoratet fortsetter å anvende det internasjonale regelverket på tilsvarende måte som andre relevante flaggstater.

Det er også viktig å stille høye sikkerhets- og miljøstandarder til skip som ikke omfattes av internasjonale krav. Regjeringen ønsker i fremtiden at utviklingen av regelverket i enda større grad tar utgangspunkt i risikovurderinger og kost-nytteanalyser, og at disse utføres i samarbeid med næringen.

Med ikrafttreddelsen av skipssikkerhetsloven i 2007 ble det i Norge innført et moderne lovverk som regulerer sikkerhet og miljø for skip. Forskriftsverket som er gitt i medhold av loven, er svært omfattende, noe som i stor grad skyldes et tilsvarende omfattende og detaljert internasjonalt regelverk. Regjeringen vil fortsette arbeidet med å forenkle forskriftsverket slik at det fremstår som mer brukervennlig.

4.2. Høy sikkerhet

Regjeringen har en nullvisjon med hensyn til ulykker til sjøs. Sjøulykker i skipsfarten kan medføre alvorlige konsekvenser i form av tapte menneskeliv, ødelagte materielle verdier og forurensing. Sjøulykker innebærer også en betydelig ressursbruk for det offentlige. En nullvisjon krever målrettet innsats fra næringen selv og det offentlige.

Norske sjøfartsmyndigheter vektlegger derfor å opprettholde og videreutvikle et høyt kvalitetsnivå på skip under norsk flagg, basert på oppfølging og kontroll samt internasjonal regelverksutvikling.

Noen alvorlige ulykker har også rammet Norge, for eksempel ulykkene med passasjerskipene Scandinavian Star og Sleipner. De senere år har vi også opplevd flere miljøforurensninger fra skip i norske farvann, for eksempel fra Server og Full City. Antall sjøulykker i norsk farvann i form av forlis, kollisjoner, grunnstøtinger, brann mv. har økt noe fra år 2000 til i dag. I 2011 ble det registrert 268 sjøulykker, sammenlignet med cirka 200 i år 2000¹⁷. I denne perioden har også skipstrafikken økt. Den dominerende ulykkestypen var grunnstøtinger og kontaktskader, hvor utviklingen har vist en ikke ubetydelig økning de siste årene. Når det gjelder arbeids- og personulykker, har det vært en svært positiv utvikling med markant nedgang fra cirka 1300 rapporterte hendelser i år 2000 til drøyt 200 hendelser i 2011.

For å redusere antall sjøulykker er det avgjørende å ha god kunnskap om hvorfor ulykker skjer. Et viktig tiltak i så måte var at Statens havarikommisjon for transport fra og med 1. juli 2008 fikk ansvar for å undersøke de mest alvorlige sjøulykkene. Arbeidet er basert på internasjonale standarder og EU-standarder og innebærer systematisk og metodisk tilnærming til årsaksforhold og forbedringspotensial som også omfatter myndigheters og regelverkets rolle, noe som blant annet kommer til uttrykk gjennom kommisjonens sikkerhetstilrådninger. Siden 1. juli 2008 har kommisjonen undersøkt over 30 sjøulykker. En rekke tiltak er iverksatt og planlagt iverksatt, på bakgrunn av funn og tilrådninger fra havarikommisjonen. Regjeringen anser det som viktig at havarikommisjonen viderefører dette arbeidet slik at man på denne måten får enda større kunnskap om årsakene til ulykker, og om at målrettede tiltak bidrar til å redusere antallet ulykker. Denne kunnskapen er også nyttig for arbeidet med internasjonal regelverksutvikling.

¹⁷ Ulykker med utenlandske skip i norske farvann er inkludert i statistikken. Også fiskefartøy er omfattet, men ikke fritidsbåter.



Sjøfartsdirektoratet på inspeksjon.

Foto: Håkon Nordvik/ Sjøfartsdirektoratet

4.2.1. Styrking av redningshelikopterberedskapen

Regjeringen har styrket redningshelikopterberedskapen betydelig siden 2005, ved at det er innført full tilstedevakt med lege på alle basene.

I desember 2011 ga Stortinget sitt samtykke til at Justis- og beredskapsdepartementet kan anskaffe inn-til 16 nye søk- og redningshelikoptre, som erstatning for dagens Sea King-redningshelikoptre. De fremtidige helikoptrene for fastlands-Norge vil ha bedre egenskaper for å kunne operere i dårlig vær, høyere hastighet og langt bedre rekkeviddekapasitet en dagens Sea King. Det planlegges for kontraktinngåelse innen 2013 og innfasing av helikoptrene i perioden 2016–2020.

4.2.2. Tiltak mot piratvirksomhet

Som sjøfartsnasjon har Norge vitale interesser knyttet til havenes frihet og sikkerheten til kommersiell skipsfart. I deler av verden er piratvirksomhet en trussel mot fri ferdsel i internasjonale farvann. Piratvirksomheten har økt i omfang de seneste år og har utfordret det internasjonale samfunn med hensyn til effektive mottiltak. Også norsk skipsfart er rammet. Bidrag til å forebygge og redusere piratvirksomhet og til forsvarlig strafferettslig forfølging er derfor viktig for norske myndigheter. Mens antall vellykkede kapringer i Det indiske hav har gått kraftig ned i løpet av 2012, har antall overfall i Guineabukta tiltatt. Pirater utgjør fortsatt en stor trussel.



Stortinget har vedtatt ny skipsarbeidslov som trådte ikraft sammen med MLC i august 2013.

Foto: Haakon Nordvik/Sjøfartsdirektoratet

Norge har en aktiv rolle i arbeidet med å bekjempe piratvirksomhet ved å bedre forholdene på land i regionen gjennom ulike kapasitetsbyggingsprosjekter. Norge har deltatt militært med en fregatt (2009) og et Orion-fly (2011) i Adenbukten og Det indiske hav. Fra og med andre halvdel av 2013 leder Norge operasjonen Ocean Shield og bidrar med en fregatt i farvannet utenfor Afrikas horn. I 2011 vedtok Norge forskrifter som tillater bruk av private bevæpnede vakter på norske skip på visse vilkår. Regjeringen vil videreføre adgangen for norske skip til å ha private vakter i høyrisikoområder. Ordningen vil bli evaluert etter ett år.

4.3. Styrking av sjøfolks arbeids- og levestandarder

Norge vektlegger også arbeidet for gode arbeidsvilkår om bord på skip i form av internasjonale sosiale standarder for skipsfarten gjennom ILO. Norge spilte en sentral rolle i prosessen med å utforme ILOs Maritime Labour Convention (MLC) i 2006 og var det første europeiske landet som ratifiserte konvensjonen. Den trådte i kraft i august 2013.

Ikrafttreddelsen innebærer en vesentlig styrking av rettigheter for sjøfolk globalt sett, blant annet vil det innføres en sertifisering av arbeids- og levestandardene om bord.

Stortinget vedtok i 2008 endringer i sjømannsloven for å bringe norsk rett i samsvar med konvensjonen, herunder innføring av rederiers solidaransvar overfor sjømannen dersom arbeidsgiver ikke oppfyller sine økonomiske forpliktelser. Sjømannsloven oppstiller imidlertid en rekke rettigheter som ikke følger av MLC, og er således en mer omfattende verne Lovgivning.

Vedtaket av MLC innebærer en styrking av alle sjøfolks rettigheter. Et viktig prinsipp i konvensjonen er det såkalte likebehandlingsprinsippet. Dette innebærer at skip som seiler under flagg til en stat som ikke har oppfylt konvensjonen, ved anløp i havn til en stat som har oppfylt den, likevel skal oppfylle hovedprinsippene som der er nedfelt. Konvensjonen regulerer imidlertid ikke lønnsbetingelser eller stillingsvern.

Skipsarbeidslovutvalget fremla den 1. november 2012 utkast til ny skipsarbeidslov som vil erstatte nåværende sjømannslov, jf. NOU 2012:14. Utvalgets utredning ble sendt på høring med frist 1. februar 2013. I utredningen er det foreslått en rekke forslag, blant annet et styrket stillingsvern og utvidede permisjonsrettigheter som samlet sett vil styrke sjøfolks rettigheter. Regjeringen fremla i april 2013 en lovproposisjon med utkast til ny skipsarbeidslov for Stortinget som ble vedtatt av Stortinget i juni 2013. Loven trådte ikraft samtidig med MLC, 20. august 2013. Fra samme tid opphørte ordningen med mønstring av sjøfolk.

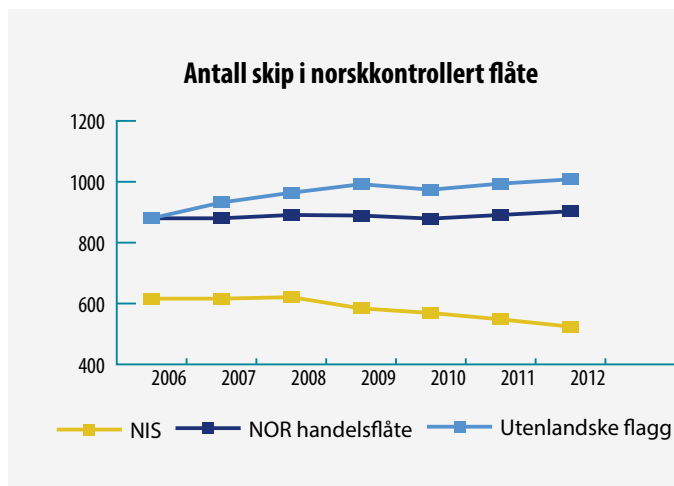
I Soria Moria-erklæringen og «Stø Kurs» 2007 ble det fra 1. mai 2010 innført krav om oppholdstillatelse for utenlandske sjøfolk om bord på utenlandske skip som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner for arbeidsoppdrag som varer mer enn tre måneder. Tiltaket omfatter ikke cruiseskip, virksomhet på norsk sokkel, EØS-registrerte skip og EØS-sjøfolk. Utviklingen de senere årene viser en økning i antall skip registrert i EØS-landene Kypros og Malta.

Skipsfarten er en globalisert sektor hvor risikoen for sosial dumping kan være stor. Deler av norsk skipsfart er ikke omfattet av allmenngjøringsordningen. Bakgrunnen for dette er blant annet at skipsfarten er sterkt regulert gjennom internasjonalt regelverk og avtaler som Norge er bundet av. Regjeringen vil vurdere tiltak mot sosial dumping, herunder allmenngjøring, for den delen av norsk skipsfart som ikke er omfattet av allmenngjøringsloven. Det er i denne forbindelse nødvendig å foreta en grundig gjennomgang av hvilket handlingsrom Norge har, og se på ordninger i andre land. I en slik vurdering vil en også se på aktivitetnivået langs kysten, konkurransesituasjonen med mulige endringer i seilingsmønster og hvor utsatt skipstrafikken er for sosial dumping. Regjeringen ønsker å få vurdert tiltak mot sosial dumping, herunder allmenngjøring, for den delen av norsk skipsfart som ikke er omfattet av allmenngjøringsloven.

4.4. Norge som fortsatt attraktiv flaggstat

Regjeringen ønsker at Norge skal være en attraktiv flaggstat med kvalitetsregistre som er konkurransedyktige. En betydelig flåte under norsk flagg og en kompetent sjøfartsadministrasjon er viktig for norsk innflytelse i internasjonale myndighetsfora. Gjennom en betydelig flåte kan Norge også bidra til raskere ikrafttredelse av nye internasjonale konvensjoner.

Samlet norskeid flåte har vært stabil det siste tiåret (antall skip). Siden 2007 er antall skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) redusert med 89 skip til 529 skip i november 2012. Handelsflåten i det norske ordinære register (NOR) har samtidig økt med 23 skip siden desember 2007 til 903 skip i 2012.



Figur 9: Antall skip i norsk kontrollert flåte

Kilde: Skipsregistrene og Norges Rederiforbund

I samme periode har den norsk kontrollerte flåten under utenlandsk flagg økt fra 878 skip til 1010 skip¹⁸. Regjeringen vil fortsatt legge til rette for en betydelig flåte under norsk flagg.

Sjøfartsdirektoratet er en sentral og viktig myndighetsaktør hvor hovedoppgaven er å bidra til at alle forhold knyttet til sikkerhet, miljø og skipsregistrering ivaretas på en betryggende måte, slik at fartøy kan seile. Sjøfartsdirektoratet skal bidra til utvikling av maritim virksomhet i Norge der det overordnede målet er å være en attraktiv flaggstat med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Som et ledd i dette målet ble Skipsregistrene til en avdeling i Sjøfartsdirektoratet fra 1. januar 2012. Formålet med sammenslåingen er å etablere en enhetlig sjøfartsadministrasjon som er godt rustet til å møte samfunnets krav til sikkerhet, miljø og service på skipsfartsområdet. Sammenslåingen har medført at den norske sjøfartsadministrasjonen fremstår mer helhetlig og brukervennlig, samtidig som kompetansen og de sterke faglige miljøene er beholdt.

For å oppnå målsettingen om å fortsatt være en attraktiv flaggstat er det viktig at Sjøfartsdirektoratet også i tiden fremover fremstår som en moderne sjøfartsadministrasjon som tilbyr gode løsninger for den maritime næringen, der det legges vekt på digitale tjenester, tilgjengelighet og service. Det bør vurderes tiltak som etablering av kundekontaktpunkter som er

¹⁸ Norges Rederiforbund, tall per april 2012.

Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet er et forvaltningsorgan med tilsynsansvar for norskregistrerte og utenlandske fartøy i norske havner. Direktoratet har hovedkontor i Haugesund, en avdeling for skipsregistrene NIS og NOR i Bergen og regionkontorer i Oslo, Stavanger, Bergen, Ålesund, Kristiansund, Sandnessjøen, Svolvær og Hammerfest. Direktoratet administrerer også to velferdsstasjoner for sjøfolk i utlandet. Sjøfartsdirektoratet er underlagt Nærings- og handelsdepartementet og har til sammen 330 ansatte.

Sjøfartsdirektoratets hovedoppgaver:

- Føre tilsyn med arbeids- og levevilkår om bord på fartøy og utstede sertifikater for sjøfolk.
- Føre tilsyn med norskregistrerte fartøy og deres rederier, samt utstede sertifikater til fartøy.
- Føre tilsyn med utenlandske skip i norske havner.
- Utvikle norsk og internasjonalt regelverk.
- Registrering av skip og rettigheter i skip, markedsføre Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).
- Registrering og oppfølging av ulykker.
- Forebyggende og holdningsskapende arbeid innen sjøsikkerhet.

tilgjengelige utenom ordinær arbeidstid (på grunn av internasjonale tidssoner) og økt tilstedeværelse ved nye byggeprosjekter. Evnen til å utvikle innovative teknologiske løsninger er et viktig konkurransefortrinn. Et sentralt mål for regjeringen vil derfor være å sikre at sjøfartsadministrasjonen i fremtiden fremstår som enda mer fleksibel og serviceorientert, samtidig som sikkerheten til sjøs ivaretas.

I tillegg er det et mulig forbedringspotensial i sjølovens regler om nasjonalitet og registrering. Regjeringen vil derfor utrede muligheten for en forenkling av kravene til nasjonalt eierskap i skipseiende selskaper (dersom virksomheten drives fra Norge). Videre vil regjeringen vurdere å tillate såkalt bareboat-registrering¹⁹ i den grad det kan skape økt tilgang på utenlandske markeder.

¹⁹ Mange flaggstater åpner for «bareboat-registrering» hvor registrering av eierskap, pant og sikkerhetsstillelser opprettholdes i opprinnelig register, mens skipet leies ut midlertidig for drift under annet flagg.

5 Konkurransedyktige rammebetingelser

Norge har lange tradisjoner som internasjonal sjøfartsnasjon. Det har bidratt til utviklingen av sterke maritime tjenestenæringer knyttet til skipsdesign og -bygging, utstørsproduksjon, klassifisering og maritimt relatert finansiering, forsikring, megling, juridiske tjenester og havne- og logistikkjenester. Dette kan være selskaper med norske eller utenlandske eiere som i stor grad opererer på det globale markedet. For mange av disse bedriftene legges kompetansemiljøene og en stor andel av verdiskapingen til Norge.

Rammene for den maritime næringspolitikken legges i stor grad gjennom EØS-regelverk. Regjeringen ønsker å legge forholdene til rette for at de maritime næringene fortsatt skal velge Norge som vertsland. For å lykkes med dette må de grunnleggende økonomiske rammebetingelsene være på plass. Høyt utdanningsnivå og gode sosiale ordninger er trekk ved den nordiske samfunnsmodellen som gir omstillingsevne over tid, og som også gjør Norge attraktivt som etableringsland.

Det er viktig å bevare den spesielle kompetansen og dynamikken i det maritime miljøet gjennom eierskap og hovedkontorfunksjoner. Regjeringen vil derfor arbeide for at våre maritime næringer skal sikres god markedsadgang og gode vilkår for å kunne konkurrere med aktører i andre land.

5.1. EUs retningslinjer for offentlig støtte til skipsfart

Europakommisjonen har siden 1989 fastsatt retningslinjer for godkjenning av offentlig støtte til sjøtransport. Retningslinjene gjelder for Norge gjennom vedtak av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Den norske rederiskatteordningen og nettolønnsordningen er notifisert og godkjent av ESA i henhold til disse retningslinjene.

Gjeldende versjon av retningslinjene er fra 2004. Europakommisjonen gjennomførte i 2012 en bred høringsprosess om erfaringene med retningslinjene fra 2004. I det norske høringssvaret til Europakommisjonen fremgår det at retningslinjene

har bidratt til stabile vilkår for skipsfarten i Europa, og at det har vært vekst i norsk maritim næring siden 2004. Samtidig er det behov for en oppdatering av ordlyden i retningslinjene. Det må blant annet klargjøres at virksomheten til spesialskip, inkludert offshoreskip, omfattes av retningslinjene i samsvar med den praksis som kommisjonen har etablert. Det er ventet at Europakommisjonen i løpet av 2013 vil ta stilling til hvordan retningslinjene skal videreføres.

Regjeringen vil videreføre en egen rederiskatteordning etter europeisk modell. Videre vil regjeringen videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk ved å heve taket på og lovfeste ordningen. I denne forbindelse vil regjeringen invitere styret til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse for blant annet å vurdere nivået på midlene, se eget tiltak i kapittel 8. Samtidig vil regjeringen arbeide for et internasjonalt samarbeid mot subsidiering og skattekonkurranse i skipsfartsnæringen og vil invitere EU til samarbeid om å ta dette opp i organisasjoner som Organisasjonen for økonomiske samarbeid og utvikling (OECD) og Verdens handelsorganisasjon (WTO). Dette kom også frem i svarbrevet til Europakommisjonen i juni 2012.

5.2. Konkurransedyktige rammebetingelser for verft og utstørsleverandører

Verftsnæringen er syklisk og har historisk vært preget av subsidier i mange land. Direkte verftssubsidier til verft i Norge og EU ble avvirket i 2005. Norge har gjennom mange år arbeidet for en internasjonal avtale om normale konkurransevilkår for skipsbyggingsindustrien (dvs. avtale om ikke-subsidiering) gjennom OECDs arbeidsgruppe for skipsbygging (Council Working Party on Shipbuilding – WP6). Disse bestrebelsene har så langt ikke ført frem, og forhandlingene, som ble stilt i bero i 2005, ble formelt avsluttet i 2012. Det er utsikter til overkapasitet i internasjonal verftsnæring for de kommende årene, og det kan være fare for fremvekst av nasjonale subsidier. Norge vil derfor arbeide aktivt for videreføring av WP6 og støtte arbeidet for åpenhet og like konkurransevilkår i internasjonal skipsbyggingsindustri.



«Far Solitaire» ble kåret til Ship of the Year 2012 av Skipsrevyen. Skipet er bygget av Vard Langsten for Farstad Supply.

Foto: Farstad Shipping

En aktuell sak er spørsmålet om en fullstendig revisjon av underavtalen om eksportfinansiering av skip («SSU»), som er et vedlegg til det generelle OECD-regelverket «Arrangement on Officially Supported Export Credits («Arrangement»)». SSU er et gammelt regelverk og er på en rekke områder ikke oppdatert i henhold til tilsvarende bestemmelser i Arrangement, særlig når det gjelder minimumspremier. WP6 vurderer derfor om en skal foreta en omfattende revisjon av SSU. Det er enighet blant medlemslandene om at det er avgjørende å involvere Kina, som verdens største skipsbyggingsnasjon, i en slik prosess.

Parallelt med dette har Kina og USA, på amerikansk initiativ, forpliktet seg til å etablere en internasjonal arbeidsgruppe (International Working Group on Export Credits (IWG)) bestående av sentrale tilbydere av eksportkreditt. Formålet er å etablere et sett med internasjonale retningslinjer for eksportkreditter og inngå en avtale innen 2014.

Regjeringen vil bidra til internasjonale prosesser for oppdatering av det internasjonale regelverket for

eksportfinansiering av skip. Det er særlig ønskelig at også Kina, som verdens største skipsbyggingsnasjon, deltar i disse prosessene.

5.2.1. LeaderSHIP 2020

LeaderSHIP 2015-programmet har vært EUs og europeisk verftsindustri oppfølging av Lisboa-prosessen for vekst og sysselsetting²⁰. I februar 2013 ble en ny LeaderSHIP 2020-strategi lansert etter initiativ fra visepresident Tajani i Europakommisjonen. Strategien er basert på innspill fra en arbeidsgruppe fra europeisk verfts- og utstyrsnæring.

Norsk Industri – Maritim Bransjeforening har deltatt aktivt i arbeidet gjennom den europeiske organisasjonen for verft og maritime utstyrsprodusenter, «Sea Europe». Det har også vært uformelle kontakter mellom Europakommisjonen (DG Enterprise) og norske myndigheter om LeaderSHIP-programmet.

I samarbeid med næringen vil regjeringen se på muligheten for og nytten av en mer formalisert medvirkning fra norske myndigheters side i arbeidet med og oppfølgingen av LeaderSHIP 2020-programmet.

5.2.2. EUs statsstøtteregulering for skipsbygging

EU/EØS-statsstøtteretningslinjer for verftsindustrien, som blant annet åpner for innovasjonsstøtte knyttet til produksjon av prototyper, utløper innen utgangen av 2013. Kommisjonen har varslet at den tar sikte på å innarbeide bestemmelsene i de generelle retningslinjene for offentlig støtte til forskning, utvikling og innovasjon (FoUoI-retningslinjene) med virkning fra 2014. Regjeringen vil ta aktivt del i prosessen i forbindelse med dette arbeidet.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Formålet med tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk er å sikre maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk og i tillegg bidra til at norske rederier gis konkurransedyktige rammevilkår i forhold til vilkårene i andre land. Tilskuddsordningen omfatter en refusjonsordning og en nettolønnsordning. Refusjonsordningen innebærer prosentvis tilskudd (hhv. 9,3 eller 12 prosent av bruttolønn)

for skip i NOR og NIS, mens nettolønnsordningen innebærer at rederiene mottar refusjon tilsvarende innbetalt inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for mannskap på NOR-skip i internasjonal konkurranse. Fra juli 2008 ble det innført en begrensning i refusjonsutbetaling per sysselsatt i nettolønnsordningen på 198 000 kroner per år. Ordningen omfattet i 2012 vel 11 000 sjøfolk.

Den norske rederiskatteordningen

En revidert norsk rederiskatteordning ble innført i 2007 med blant annet endelig fritak for skatt på overskudd fra skipsfartsvirksomhet. Ordningen er på linje med tilsvarende ordninger i andre europeiske land. Antall skip i ordningen er doblet fra 709 skip i 2007 til 1419 skip i 2011.

5.3. Bredere tilnærming til «blå vekst»

I oktober 2007 la Europakommisjonen frem et strategidokument («blåbok») som ledd i en prosess med å utforme en helhetlig maritim politikk. Hovedtemaet var maritim næringsutvikling og vekst, forskning, havovervåking, kartlegging og økt maritim kunnskap. Den maritime blåboken er fulgt opp i form av hvitbøker, rapporter, regelverk og budsjettmidler på ulike fagfelt. Norge har medvirket i dette arbeidet siden starten, der Utenriksdepartementet har hatt ansvaret for å koordinere norsk deltakelse i arbeidet blant annet i styrings- og ekspertgrupper.

EU vedtok i desember 2011 en mer permanent finansiering av arbeidet med en integrert maritim politikk, denne planlegges videreført i langtidsbudsjettet for 2014–2020. Det er avklart at en fra norsk side fortsatt vil medvirke i EUs arbeid med en sak til sak-tilnærming samt i styrings- og ekspertgrupper.

5.3.1. Oppfølging av EUs havpolitikk - «Blue Growth»-initiativet

Kommisjonen har nå særlig søkelys på det som omtales som blå vekst («blue growth»), og en melding om «blue growth» ble fremlagt høsten 2012. Dette er det maritime elementet i Europa 2020-prosjektet for smart, bærekraftig og inkluderende vekst. For å utløse potensialet for bærekraftig maritim vekst og sysselsetting peker kommisjonen på behovet for satsing på marin og maritim forskning, tiltak for små og mellomstore bedrifter, kompetanse og innovasjon. I tillegg til den tradisjonelle maritime sektor vil oppmerksomheten særlig vies vekstpotensialet og tiltak for å utløse dette innen kyst- og cruiseturisme, fornybar energi i og på havet, mineralutvinning på havbunnen, akvakultur

og bioteknologi i havet. Kommisjonen vil i løpet av 2013 og 2014 følge opp med mer konkrete forslag og initiativer på disse områdene. Fra norsk side vil vi på best mulig måte dra nytte av samarbeidet med EU i den konkrete oppfølgingen av næringsutvikling på disse potensielle maritime vekstområdene.

5.3.2. OECDs «The Future of Ocean Economy»

OECD arbeider med en studie av «The Future of the Ocean Economy» frem mot 2030, med særlig vekt på utviklingspotensialet for nye havbaserte næringer som offshore vindkraft, tidevann og bølgekraft, olje- og gassutvinning på dypt hav og under krevende forhold, fiskeoppdrett, marin bioteknologi, mineralutvinning på havbunnen, havrelatert turisme og fritidsaktiviteter samt havovervåking.

Spesiell oppmerksomhet vil bli viet risiko og usikkerhet rundt fremtidig utvikling, nødvendig kunnskaps- og teknologiutvikling, investeringsbehov, miljøkonsekvenser, bidrag til grønn vekst, sektorovergripende avhengighetsforhold og potensielle synergier. Videre ønskes implikasjoner for havregulering, -planlegging og -forvaltning belyst samt politik kvalg for verdiskapende og bærekraftig utvikling. Norge vil bidra til prosjektet som planlegges å løpe fra våren 2013 til 2015.

5.4. Eksportfinansiering og garantier

Gjennom Eksportkreditt Norge AS og GIEK får norske eksportører tilbud om konkurransedyktige finansieringsvilkår, slik at konkurransen med øvrige tilbydere kan skje på bakgrunn av pris og kvalitet – og ikke finansieringsvilkår. Eksportkreditt Norge gir lån, mens GIEK utsteder garantier. Vilkårene for lånene og garantiene er blant annet regulert i den OECD-baserte avtalen «Arrangement on Officially Supported Export Credits» (Arrangement). Maritim sektor utgjør sammen med olje- og gassektoren den største brukergruppen av statens eksportfinansieringstilbud. I tillegg tilbyr GIEK en egen byggelånsgarantiordning for skip. Regjeringen vil videreføre Eksportkreditt Norge og GIEK som viktige instrument for et konkurransedyktig eksportfinansieringstilbud.

6 Markedsadgang, bilateralt samarbeid og profilering

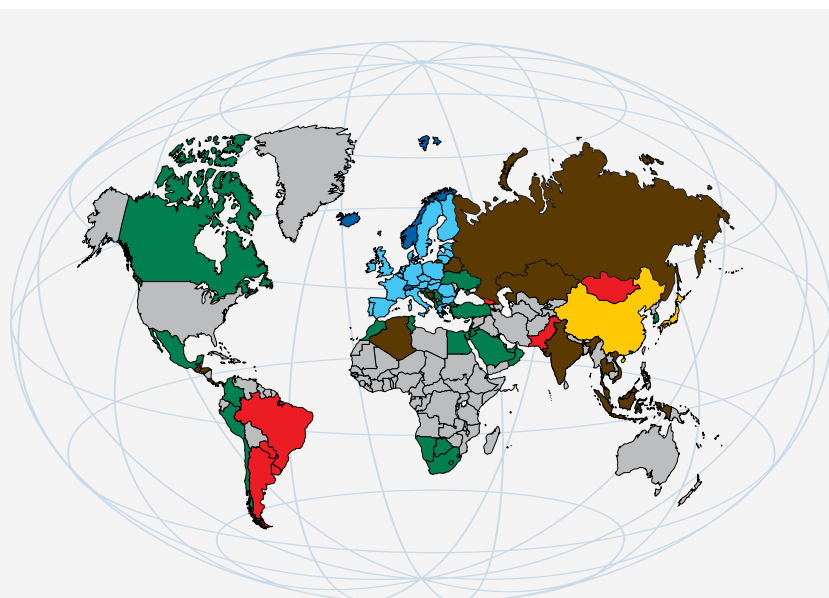
Regjeringen arbeider aktivt for å sikre markedsadgang og forutsigbare rammer internasjonalt for maritim næring gjennom forhandlinger i Verdens handelsorganisasjon (WTO), EFTA frihandelsavtaler og bilaterale skipsfartsavtaler. Land som Kina, Korea, Japan, Brasil, Russland, USA, India og Singapore er særlig viktige for Norge på det maritime området.

6.1. Verdens handelsorganisasjon (WTO)

Internasjonal skipsfart står i en særstilling i WTO. Det sentrale «bestevilkårsprinsippet», som sikrer likebehandling av alle WTO-land, er suspendert for skipsfartssektoren. For skipsfart gjelder bestevilkårsprinsippet bare mellom medlemsland som har

på tatt seg forpliktelser på skipsfartsområdet. Til tross for at 36 land, inkludert Norge, har tatt slike forpliktelser har WTO-avtalen derfor begrenset betydning for skipsfartssektoren. Sentrale WTO-medlemmer som USA, EU, India og Brasil har ikke på tatt seg forpliktelser på internasjonal skipsfart, til tross for at markedene i praksis er åpne.

Regjeringen arbeider for at andre land skal ta forpliktelser om skipsfart i WTO. Hovedformålet er å sikre at norske skipsfartsinteresser sikres forutsigbarhet om at markedet for internasjonal skipsfart forblir åpent, og å sikre at man har et regelverk å forholde seg til ved eventuelle regelbrudd.



EFTA-statene 4 (Frihandelsforbund)	Frihandelsavtaler individuelle EFTA-land Kina, Færøyene og Japan.
Den europeiske union 27 (Frihandelspartner)	Samarbeidserklæringer Georgia, Mauritius, MERCOSUR (Argentina, Brasil, Paraguay og Uruguay), Mongolia og Pakistan.
EFTA frihandelsavtaler 24 Albania, Canada, Chile, Colombia, Kroatia, Egypt, Gulf Cooperation Council (GCC: Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia og Emiratene), Hong Kong, Israel, Jordan, Sør-Korea, Libanon, Makedonia, Mexcio, Montenegro, Marokko, De Palestinske selvstyremyndighetene, Peru, Serbia, Singapore, Southern African Customs Union (SACU: Botswana, Lesotho, Namibia, Sør-Afrika og Swaziland), Tunisia og Ukraina.	Pågående forhandlinger Algerie, Bosnia og Herzegovina, Mellom-Amerika (Costa Rica, Guatemala, Honduras og Panama), India, Indonesia, Malaysia, RUBEKA (tollunionen mellom Russland, Hviterussland og Kasakhstan), Thailand og Vietnam.

Offshoreskip er i mange land omfattet av regelverket for innenrikstrafikk (kabotasje) og stengt for utenlandske aktører. Fra norsk side arbeides det derfor for å oppnå markedsadgang for norske offshoreskip i markeder der disse tjenestene etterspørres. Det arbeides også for å gi maritime utstyrs- og tjenesteleverandører markedsadgang og likebehandling i disse markedene.

På WTOs ministermøte i desember 2011 ble det konstatert at Doha-forhandlingene står i stampe og at det ikke er sannsynlig at en kan ferdigforhandle alle forhandlingsområdene i en samlet pakke i nær fremtid. Det ble derfor i 2012 tatt initiativ til såkalte plurilaterale forhandlinger mellom WTO-medlemmer som ønsker mer omfattende avtaleforpliktelser for handel med tjenester. Sentrale pådrivere i forhandlingene er USA, EU, Canada og Australia og omfattet ved starten i august 2013 48 land. Norge deltar også i disse plurilaterale forhandlingene og arbeider for omfattende forpliktelser

Figur 10: Norge og EFTAs nettverk av frihandelsavtaler

Illustrasjon: EFTA

innen blant annet skipsfartstjenester og andre tjenester i maritim sektor. Gruppens ambisjon er at flere land blir med etter hvert, og at avtaleresultatet blir en del av WTO-regelverket.

6.2. Frihandelsavtaler

Stadig flere land inngår bilaterale og regionale frihandelsavtaler. I perioden mellom 2001 og 2012 har antallet frihandelsavtaler som omfatter handel med tjenester på verdensbasis, økt fra 17 til 103²¹. Norge har gjennom Det europeiske frihandelsforbund (EFTA) et av verdens mest omfattende nettverk av frihandelsavtaler. Avtalene sikrer norske bedrifter økt markedsadgang og bedre forutsigbarhet for eksport av varer, tjenester og investeringer utenfor EU.

Frihandelsavtalene er et viktig verktøy for å styrke norsk næringslivs muligheter i et globalt marked. Frihandelsavtaler fremstår som et stadig viktigere supplement til WTO ettersom WTO-forhandlingene har stoppet opp. Regjeringen arbeider for at frihandelsavtalene skal gi gode og forutsigbare rammevilkår internasjonalt for norsk maritim næring. I tillegg til tradisjonelle skipsfartstjenester vektlegges markedsadgang for energirelaterte maritime tjenester og maritimt utstyr i forhandlingene.

For tiden pågår det EFTA-forhandlinger om frihandelsavtaler som omfatter maritime tjenester med India, Indonesia, Mellom-Amerika, Vietnam og RuBeKa²². Forhandlinger med Malaysia skal etter planen starte opp i 2014. I 2008 innledet Norge forhandlinger med Kina om en bilateral frihandelsavtale. Siste forhandlingsrunde ble holdt i september 2010.

6.3. Bilaterale avtaler og initiativer

Norge forhandler bilaterale skipsfartsavtaler med land der vi har konkrete interesser å ivareta. Målet med avtalene er å oppnå forbedret markedsadgang og generelt gode rammebetingelser for maritim aktivitet i landet. Regjeringen prioriterer for tiden arbeidet med å få på plass en bilateral skipsfartsavtale med Brasil.

Norge har inngått maritime samarbeidsavtaler med sentrale skipsfartsnasjoner som India, Japan, Korea, Kina og Russland. Foruten å være nyttige verktøy for myndighetskontakt skal samarbeidsavtalene stimulere til næringssamarbeid og sikre markedsadgang for norsk næringsliv. Det arrangeres møteplasser for næringslivet, og samarbeidet benyttes gjerne til å profilere den norske maritime næringen.

USA er et av de viktigste enkeltmarkeder for norsk maritimt næringsliv og er dessuten en sentral aktør for utviklingen av internasjonal skipsfartspolitik og regelverk. Nærings- og handelsdepartementet har en næringsråd ved ambassaden i Washington, som blant annet skal fremme norske maritime interesser.

Siden år 2000 har det pågått et maritimt samarbeid mellom Norges forskningsråd og Sjøfartsmyndighetene i Singapore (MPA). Norge og Singapore har begge maritim næring som høyt prioritert satsingsområde. Om lag 200 norske selskaper er etablert i Singapore, hovedsakelig knyttet til maritim/offshore/olje og gass.

Regjeringen vil i samarbeid med næringen vurdere om det er andre land det er naturlig å formalisere det maritime samarbeidet med.

Nor-Shipping og Offshore Northern Seas (ONS)

Hvert år setter Norge søkelyset på den maritime næringen og offshorenæringen gjennom store messer som samler et internasjonalt publikum. Nor-Shipping og ONS alternerer om å gjøre et viktig profileringsarbeid for denne delen av industrien gjennom å skape et møtested for konferanser, seminarer og nettverksbygging. Begge messene arrangerer nå et mindre arrangement i «mellom-årene». Oslo Maritime Week ble arrangert i slutten

av mai 2012, mens ONS Norway arrangeres 19.–21. august 2013.

ONS 2012 i Stavanger hadde nesten 60 000 besøkende fra 109 land, og over 1260 utstillere. Nor-Shipping 2013 på Lillestrøm hadde om lag 31 500 besøkende fra 80 nasjoner og 1037 utstillere. I tillegg anslås det at om lag 40 000 personer deltok på seminarer og sosiale aktiviteter knyttet til Nor-Shipping.



H.K.H. Kronprins Haakon, statssekretær Kristine Gramstad i Fiskeri- og kystdepartementet og nærings- og handelsminister Trond Giske under verdensutstillingen EXPO 2012 i Sør-Korea. Foto: Nærings- og handelsdepartementet

6.4. Profilering av de maritime næringene

Profilering av de maritime næringene i utlandet har to hensikter. Det understøtter norske aktørers markedsarbeid i utlandet, og det profilerer Norge som vertsland for maritim virksomhet. Innovasjon Norge har på oppdrag fra regjeringen utarbeidet materiale for å styrke det maritime omdømmearbeidet. Regjeringen vil be Innovasjon Norge om å følge opp det maritime profileringsarbeidet, i samarbeid med næringslivet. Sjøfartsdirektoratet må være en sentral aktør i dette profileringsarbeidet for å fremme Norge som en attraktiv flaggstat. Delegasjonsbesøk og politiske besøk til utlandet bør benyttes til å profilere det maritime Norge på en koordinert måte, der det er relevant.

I tillegg til Innovasjon Norge er INTSOK²³ en viktig samarbeidspartner for norske maritime offshorebedrifter i internasjonaliseringsprosesser. De bidrar også til å sette Norge som en maritim/olje- og gassnasjon på kartet.

I lys av miljøutfordringene kan INTPOW²⁴ også bli en viktig samarbeidspartner for norske maritime offshorebedrifter. INTPOW skal bidra til en samordnet

innsats av både næringens ressurser og det offentlige virkemiddelapparatet. INTPOW skal særlig konsentrere innsatsen om fornybare energikilder som vannkraft, vindkraft og solenergi.

6.5. Muligheter og utfordringer frem mot 2020

Som omtalt i kapittel 3 preges mange av skipsfarts-markedene i dag av overkapasitet og lave priser. Mer spesialiserte markedssegmenter og markedene for maritim offshorvirksomhet representerer et lyspunkt i så måte. Både de tradisjonelle skipsfarts-markedene og maritime offshoremarkeder har imidlertid gode vekstutsikter på lengre sikt, med betydelig verdiskapingsmuligheter for norsk maritim næring.

I en slik situasjon kan det være fare for økt proteksjonisme og subsidiekappløp. Norges posisjon i internasjonale myndighetsfora gir imidlertid gode muligheter for å bidra til å:

- avverge proteksjonisme og fremme internasjonal markedsadgang
- fortsatt fremme global regulering for skipsfart innen sjøsikkerhet, miljø og sosiale standarder
- regulere globalt mot internasjonal skattekonkurranse og subsidiering
- sikre sjøfolks arbeids- og levevilkår

For å opprettholde en slik posisjon er det viktig at Norge er en attraktiv flaggstat med en betydelig flåte.

Forskyving av verdens økonomiske tyngdepunkt og fremvekst av nye markeder skaper nye muligheter. For at norske maritime næringer skal kunne utnytte disse er det viktig å:

- sikre internasjonalt likeverdige og attraktive rammevilkår for de norske maritime næringene
- legge til rette for at norske maritime næringer er posisjonert for å betjene nye og fremvoksende markeder (både i geografisk og teknologisk forstand)

²³ Norwegian Oil and Gas Partners

²⁴ Norwegian Renewable Energy Partners

6.6. Tiltak

- Regjeringen vil arbeide for et internasjonalt samarbeid mot subsidiering og skattekonkurrans i skipsfartsnæringen, og vil invitere EU til et samarbeid om å ta dette opp i organisasjoner som OECD og WTO.
- Regjeringen vil bidra til en konkurransedyktig næring og videreføre rederiskatteordningen etter europeisk modell.
- Regjeringen vil videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk, ved å heve taket på og lovfeste ordningen.
- Regjeringen vil vurdere tiltak mot sosial dumping, herunder allmenngjøring, for den delen av norsk skipsfart som ikke er omfattet av allmenngjøringsloven.
- Regjeringen vil videreutvikle en moderne sjøfartsadministrasjon med vekt på digitale tjenester og tilgjengelighet for å styrke Norges posisjon som en attraktiv flaggstat.
- Regjeringen vil vurdere innføringen av mulighet for bareboat- registrering ut av norsk register.
- Regjeringen vil utrede en forenkling av sjølovens krav til nasjonalitet og registrering.
- Regjeringen vil videreføre ordningen som tillater væpnede vakter om bord på norske skip i høyrisikoområder. Ordningen vil bli evaluert etter ett år.
- Regjeringen vil følge opp og gjennomføre forslaget til ny skipsarbeidslov.
- Regjeringen vil ta aktivt del i prosessen i forbindelse med EUs oppdatering av statsstøtteretningslinjene for offentlig støtte til forskning, utvikling og innovasjon (FoUoI-retningslinjene).
- Regjeringen vil på best mulig måte dra nytte av samarbeidet med EU i oppfølgingen av «Blue growth»-prosjektet.
- Regjeringen vil arbeide aktivt for videreføring av OECDs skipsbyggingsarbeidsgruppe (WP6) og bidra til arbeidet for åpenhet og like konkurransevilkår i internasjonal skipsbyggingsindustri.
- Regjeringen vil i samarbeid med næringen se på muligheten for og nytten av en norsk medvirkning i oppfølgingen av LeaderSHIP2020.
- Regjeringen vil videreføre byggelånsgarantiordningen for skip under GIEK.
- Regjeringen vil videreføre Eksportkreditt Norge og GIEK som viktige instrument for et konkurransedyktig eksportfinansieringstilbud.
- Regjeringen vil bidra til internasjonale prosesser for oppdatering av det internasjonale regelverket for eksportfinansiering av skip. Det er særlig ønskelig at også Kina, som en av verdens største skipsbyggingsnasjoner, deltar i disse prosessene.
- Regjeringen vil bidra til OECD-studien «The Future of Ocean Economy».
- Regjeringen vil arbeide for å inkludere skipsfartstjenester i både WTO og frihandelsavtaler, i tillegg til bilaterale maritime avtaler med relevante land.
- Regjeringen vil videreutvikle Omdømmeprojektet for de maritime næringer.
- Regjeringens vil drive et aktivt arbeid og videreføre sitt brede engasjement for å forebygge og bekjempe piratvirksomhet.



«Arctic Princess» transporterer LNG fra Melkøya-terminalen i Hammerfest.

Foto: Høegh LNG

7 Miljøvennlige maritime næringer

Mål: Regjeringens mål er at de norske maritime næringer skal være verdens mest miljøvennlige og gå foran i utviklingen av nye løsninger.

Skipsfart er en effektiv transportform og en sentral innsatsfaktor i dagens globaliserte verden. De siste 20 år har det skjedd store forbedringer i det globale miljø- og sikkerhetsregelverket. Endringene har medført vesentlig reduksjon i miljøpåvirkningen fra hvert enkelt skip, men på grunn av økt skipstrafikk har den totale miljøpåvirkningen fra sektoren ikke hatt samme positive utvikling. Akutte utslipp til sjø på grunn av ulykker er vesentlig redusert de siste 20 årene, mens internasjonal skipsfarts globale klimagassutslipp har gått opp. Skipsfarten har derfor fortsatt vesentlige miljøutfordringer.

7.1. Nye krav i internasjonale konvensjoner

Siden regjeringens forrige strategi, «Stø kurs», ble lagt frem i 2007, er flere viktige mål nådd gjennom IMO



Utviklingen av renseteknologi for ballastvann gir nye muligheter for norsk maritim næring.

Foto: OceanSaver

på miljøområdet. Nye og strengere krav til utslipp av NO_x, svovel og partikler er etablert, samt håndtering av ballastvann. Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip er blitt vedtatt. Videre er det vedtatt krav til energieffektivitet for skip som bygges etter 1. januar 2013.

Regjeringen vil fremover prioritere arbeidet med å etablere ytterligere globale krav og mekanismer for å redusere klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart. Det er også viktig at utslipp fra all internasjonal skipsfart kartlegges. Videre skal Norge arbeide for at både ballastvannkonvensjonen og skipsopphugningskonvensjonen skal oppnå tilstrekkelig tilslutning til å tre i kraft.

7.1.1. Krav til rensing av ballastvann

Introduksjon av fremmede organismer via ballastvann og begroing på skip er en trussel mot det biologiske mangfoldet i marine økosystemer. IMO-konvensjonen om kontroll og behandling av skips ballastvann og sedimenter, ballastvannkonvensjonen, har ennå ikke trådt i kraft. Per 31. juli 2013 var konvensjonen ratifisert av 37 stater, tilsvarende vel 30 prosent av verdens handelstonnasje. Krav for ikrafttredelse er 30 stater og 35 prosent av handelstonnasjen. Ikrafttredelse

Ballastvann

Ballastvann kan inneholde store mengder organismer. Introduksjon av fremmede arter kan representere en trussel mot verdifulle marine ressurser. Skipsfart regnes som en av de viktigste årsakene til at fremmede marine arter spres utenfor sine naturlige vekstområder. Ballastvannkonvensjonen stiller krav om rensing av ballastvann for å hindre spredning og etablering av fremmede marine arter.

medfører krav om installering av renseanlegg om bord på nye og eksisterende skip etter en innfasingsplan.

I ballastvannforskriften har Norge allerede implementert konvensjonens krav til utskifting av ballastvann (D-1 standarden), mens krav til rensing er frivillig. Det er etablert utskiftingsområder langs kysten fra Stavanger til Tromsø for skip som ikke oppfyller krav om utskifting til havs. Når konvensjonen trer i kraft, vil forskriften bli revidert slik at også rensekravet i konvensjonen (D-2 standarden) blir implementert.

Det er i dag 28 typegodkjente systemer for rensing av skips ballastvann på markedet, hvorav tre er norskproduserte; OptiMarin AS, Ocean Saver AS og KBAL.

Det forventes at konvensjonen trer i kraft i løpet av kort tid. Norge arbeider for økt tilslutning til konvensjonen. Ikrafttredelse vil skape stor etterspørsel etter rensesystemer, og dermed flere muligheter for norsk maritim næring.

7.1.2. Resirkulering av skip

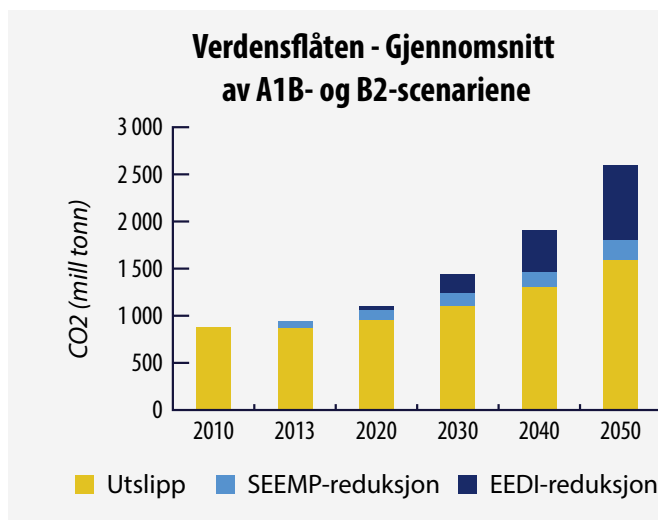
IMO vedtok i 2009 Hongkong-konvensjonen om sikker og miljømessig forsvarlig gjenvinning av skip. Konvensjonen fastsetter miljøkrav gjennom hele skipets livssyklus, inkludert krav til opphuggingsstedet. Blant annet hjemles detaljerte bestemmelser for å utarbeide oversikt over farlige stoffer i skipet og forbud mot bruk av enkelte farlige stoffer brukt i nye skip. Det stilles krav til besiktelse av skip og utstedelse av sertifikat knyttet til bruken av farlige stoffer om bord. Konvensjonen sikrer at skip som sendes til opphugging, ikke utgjør en risiko for helse, sikkerhet og miljø. Skipsopphugging skjer hovedsakelig i utviklingsland som Bangladesh, India, Kina og Pakistan.

Konvensjonen trer i kraft 24 måneder etter at minst 15 stater som representerer 40 prosent av verdenstonsnasjen og med en tilstrekkelig opphuggingskapasitet, har ratifisert konvensjonen. Norge ble i juni 2013 den første stat til å tiltre konvensjonen. Flere andre land er imidlertid i en tiltredelsesprosess. Inntil ikrafttredelse

oppfordres norske redere til å vise ansvar og sørge for at opphugging av utrangerte skip skjer så forsvarlig som mulig.

7.2. Klima – energieffektivisering

Til tross for at det gjennom IMO er vedtatt bindende krav til energieffektivisering av alle skip fra 1. januar 2013, er det estimert at de totale utslippene fra skipsfarten vil fortsette å øke. Det er en målsetting å stabilisere konsentrasjonen av klimagasser på et nivå som er lavt nok til å hindre farlig, menneskeskapt klimapåvirkning. Alle sektorer må bidra til dette, også skipsfartssektoren.



Figur 11: Stipulert økning av utslipp frem mot 2050, med antatt reduksjon som følge av nye energieffektivitetskrav (jf. MEPC 63/INF.2).

For å redusere utslipp av klimagasser og annen luftforurensning, samt redusere drivstofforbruk (energieffektivisere), er det behov for ny teknologi. De siste årene har prisen på drivstoff til skip økt betydelig, og det er forventet at prisen vil stige ytterligere. Dette vil bidra til økt etterspørsel etter energieffektiviseringstiltak. Tiltak som gass, brenselsceller kombinert med batteridrift, skrogdesign og helhetlige løsninger for «energy management» kan være mulige tiltak for å oppnå tilstrekkelig energieffektive skip. Videre kan mange operasjonelle tiltak gi konkurransefortrinn; skrogvasking, propeller, tilpasninger i motorens yteevne – optimalisering av fart.

Norsk skipsfartsnæring skal være konkurransedyktig. Innen energieffektivisering ligger det store muligheter for kostnadsbesparelser i skipsfartsnæringen og

NO_x og NO_x-fondet

NO_x er avgasser som utskilles fra forbrenning av olje og gass. Utslipp bidrar til luftveissykdommer, til dannelsen av ozon nær bakken og til dannelsen av sur nedbør. Dominerende utslippskilder er skip, offshorevirksomhet og veitrafikk. NO_x-fondet har p.t. gitt tilsagn eller har søknader om støtte til LNG-drift for 44 skip, konvertering eller nybygg. En større andel er brukt til installering av renseteknologi. I videreføringen av avtalen frem til 2017 ønsker myndighetene økt teknologiutvikling og varige tiltak.

muligheter for økt konkurranseevne. Norsk skipsfartsnæring ligger langt fremme både når det gjelder å utvikle og ta i bruk ny teknologi. Det er viktig at hele næringskjeden; skipseiere, befraktere og vareeiere oppfordres til sammen å arbeide for å utvikle en energieffektiv flåte. Dersom norsk maritim næring skal følge opp utviklingen innen energieffektivisering, kreves også en innsats fra myndighetene, og eksisterende virkemidler må følges opp. Regjeringen vil arbeide videre med oppdatering av forskrift om miljødeklarasjon i forbindelse med miljødifferensiering for skip og flyttbare innretninger.

Innen energieffektivisering ligger det muligheter for både verfts- og rederinæringen. Energieffektive og miljøvennlige løsninger skal ikke bare gi et bedre og renere miljø, det skal også gi norsk maritim næring et konkurransemessig fortrinn. Næringen og myndighetene skal spille på lag for en stadig mer miljøvennlig næring og for å utnytte de kommersielle mulighetene dette gir. Regjeringen vil invitere til et samarbeid om en egen handlingsplan for grønn skipsfart for å følge opp dette, jf. avsnitt 7.5.

7.3. Hvordan redusere utslippene av NO_x, SO_x og partikler

Utslippene fra landbaserte kilder i Europa er betydelig redusert de seneste årene, mens skipsfartens luftutslipp fra fremdriftsmaskineri har økt. Internasjonale krav til utslipp har ikke vært tilstrekkelig strenge, noe som er i ferd med å endres. Utslipp av partikler, nitrogendioksid (NO_x) og svovel (SO_x) fører til lokal

luftforurensning, mens utslipp av partikler i form av sot kan føres over lange avstander og blant annet bidra til ismelting på polene.

I 2015 skal svovelutslippene reduseres gjennom at svovelinnholdet i bunkersolje som blir brukt i Nordsjøen og Østersjøen, reduseres fra 1,0 prosent til 0,1 prosent. I praksis innebærer dette nye kravet at skip i langt mindre grad vil bruke forurensende tungolje. Globalt skal svovelinnholdet ned fra 3,5 prosent til 0,5 prosent i 2020 (2025 ved manglende tilgjengelighet av relevante drivstofftyper). Disse kravene må næringen innrette seg etter. Regjeringen ser positivt på de ulike initiativene som pågår i EU for å stimulere til oppfølging av disse kravene.

7.3.1. NO_x-fondet

For å stimulere til utslippsreduksjoner innførte regjeringen i 2007 en NO_x-avgift. I 2008 ble det besluttet at virksomheter kan få avgiftsfritak dersom de omfattes av en miljøavtale med staten om NO_x-reduserende tiltak (NO_x-avtalen). Gjennom avtalen forplikter næringsorganisasjonene seg til å redusere utslippene av NO_x. Virksomheter som slutter seg til avtalen, forpliktes også til å foreta innbetalinger til næringslivets NO_x-fond. NO_x-fondet har kanalisert midler til reduksjon av utslipp fra skip, og avtalen er forlenget til 2017.

7.3.2. Økt bruk av flytende naturgass (LNG)

Det er en rekke miljøfordeler ved bruk av LNG. LNG gir ingen svovel- og partikkelutslipp og medfører en betydelig reduksjon av NO_x. I tillegg kan LNG innebære en reduksjon i klimagasser på opptil 20 prosent. Strengere krav til utslipp av svovel i Nordsjøen og Østersjøen berører mange land, ikke minst vår egen nærskipsfartsflåte. LNG kan være et konkurranse-dyktig alternativ som tilfredsstillende kommer krav til utslipp. Norge er verdensledende på bruk av LNG som drivstoff for skip, men det er stort potensial for økt bruk.

En særlig utfordring for å oppnå en kritisk masse med LNG-drevne skip internasjonalt er infrastruktur for distribusjon av LNG. For å bidra til å løse dette er norske myndigheter særlig involvert i regelverksutvikling

Norled AS

Norled AS skal fra 2015 drifte landets første batteridrevne ferje av typen ZeroCat™120, som er under utvikling på Fjellstrand AS i Omastrand. Ferjen skal trafikere strekningen Lavik–Oppedal. Ferjen vil ha kapasitet for 120 biler og 360 passasjerer, og vil operere med omtrent 10 knops hastighet. Seilingstiden vil være 20 minutter, og de 10 minuttene i hver ende vil bli benyttet til lading samtidig med lossing og lastning. Lavt energiforbruk er viktigste egenskap for å kunne drifte ferjen kun på batteri. Derfor vil ferjen bli bygget i aluminium og ha katamaranskrog. Alle systemer vil bli optimalisert for lavt energibruk.



Miljøfergen ZeroCat™ blir Norges første batteridrevne ferje.

Foto: Fjellstrand

for å få på plass tilstrekkelige sikkerhetsstandarder knyttet til oppbevaring og bunkring av LNG. Norske myndigheter leder arbeidet for et internasjonalt regelverk i IMO. Det pågår også arbeid i EU med sikte på å øke andelen skip som bruker LNG som drivstoff²⁵.

Som nevnt vil regjeringen ta initiativ til en handlingsplan for grønn skipsfart hvor det også skal stimuleres til økt bruk av LNG, spesielt i nærskipfartsflåten.

7.3.3. Batteri- og hybridløsninger

Det er viktig å legge til rette for mekanismer som fremmer innovasjon og utvikling av fremtidsteknologier, blant annet hybridløsninger som kan optimalisere skipets drift. Hybride skip med dieselmotorer og energilagring i store batterier og optimalisert kraftkontroll, kan gi store reduksjoner i drivstofforbruk, vedlikehold og miljøforurensing²⁶. Fremtidsteknologier som gass, energigjenvinning og fornybar energi gjør batterier og hybridisering svært relevant fordi energien kan brukes ved behov.

Batteri- og hybridløsninger er kjent teknologi. Innenriksferger brukes som lokomotiv for utvikling av ny teknologi. Regjeringen vil at denne utviklingen

fortsetter gjennom å fremme innovasjon og utvikling av ferger med miljøvennlig fremdriftsmaskineri.

Generelt gjelder teknologinøytralitet ved offentlige anbudsutlysninger i fergesektoren. Etter nærmere vurdering kan imidlertid staten og fylkeskommuner stille krav om bruk av miljøvennlig teknologi ved enkelte utlysninger. Slike krav har lagt grunnlag for gassdrevne ferger på en rekke samband og et batteridrevet fergesamband fra 2015 (jf. faktaboks Norled AS). Regjeringen vil stimulere til økt innovasjon og raskere innføring og bruk av miljøvennlige teknologier gjennom statens kjøp av transporttjenester.

7.3.4. Landstrøm

De aller fleste skip benytter egne motorer for å forsyne skipet med strøm når det er i havn, med påfølgende utslipp. Benyttes i stedet strøm fra land, reduseres utslippene betydelig. For eksempel har innføringen av landstrøm i Oslo havn for Color Lines skip *Color Fantasy* og *Color Magic* gitt utslippsreduksjoner tilsvarende utslippene fra 1700 biler. I 2012 ble det fastsatt en internasjonal standard med krav til landstrøm, noe som gjør det enklere å utvikle et tilbud om landstrøm i havner.

Landstrøm gir bedre utnyttelse av energi, bedre luftkvalitet og reduserte utslipp av klimagasser. Desto

25 EUR-LEX (2013:0004)

26 Det Norske Veritas.



Et gjennomsnittlig skip vil oppnå en 8,5 prosent reduksjon i drivstoffkostnad og klimagassutslipp ved bruk av moderne bunnstoff fra Jotun.

Foto: Jotun

lenger et skip ligger til havn, og jo mer energi det bruker, desto større er miljøgevinsten ved å bruke landstrøm. Etablering av landstrøm krever samarbeid mellom involverte parter. Gjennom blant annet tilskuddsordninger i Transnova legger regjeringen til rette for at flere havner kan tilby landstrøm. Regjeringen arbeider også for at flere rederier vil benytte seg av slike tilbud.

Short Sea Promotion Centre

Sea Promotion Centre Norway, SPC-N, er et kompetansesenter for nærskipsfart og inngår i et europeisk nettverk av tilsvarende sentre. Sea Promotion Centre Norway ble opprettet i 2003 på bakgrunn av en prosess i EU med identifisering av flaskehals for sjøtransporten. SPC-N er et kompetansesenter for nærskipsfart som gjennom å formidle nøytral markedsinformasjon gir økt oppmerksomhet om nærskipsfart blant vareeiere og transportkjøpere, og som bidrar til å øke nærskipstransportens omdømme. SPC-N bidrar også til økt oppmerksomhet på behovet for intermodale transporter. Dette gjør SPC-N i samarbeid med relevante aktører knyttet til sjøtransport, som rederier, vareeiere, tilbydere av logistikk- og transporttjenester og forskningsmiljøer.

7.4. Nærskipsfart

Regjeringen har som mål at næringslivets transporter skal være mest mulig effektive, miljøvennlige og trafikksikre. Et viktig grep for å nå dette målet er å legge til rette for at mer gods kan transporteres på sjøen. I arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023 har fiskeri- og kystministeren samarbeidet med næringsaktører og organisasjoner for å finne frem til virkemidler som kan bidra til å styrke nærskipsfarten.

Transporten av norsk import og eksport er forventet å øke med en samlet vekst på 35–40 prosent målt i tonnkm frem til 2040. Uten nye tiltak forventes en sterk relativ vekst i biltransport og mindre vekst på sjø. Sjøtransport har lave infrastrukturkostnader og relativt lave eksterne kostnader knyttet til arealbeslag, kø, støy, ulykker og personskader. Sjøtransporten er en energieffektiv transportform med lavt energiforbruk og lave klimagassutslipp per tonnkilometer. Det er store variasjoner i utslipp fra skip avhengig av seilingsfart, skipsstørrelse, fyllingsgrad, skipets alder og type last.

Regjeringen stimulerer i dag til innovasjon av miljøteknologi innenfor etablerte programmer. Vi er et foregangsland som tar i bruk ny teknologi med lavere utslipp, herunder LNG, batteri-, elektrisitet- og hybridløsninger. Å legge til rette for at en større del av veksten i transportbehovet kan dekket med sjøtransport, vil kunne bidra til å redusere klimagassutslipp, kø, trengsel og personulykker. Sjøtransport har sin transportmessige styrke i frakt av store volumer der avstanden mellom terminalene er over 250 km. Sjøtransporten dominerer i dag på frakt av tank og bulk. Potensialet for overføring av nytt gods er størst når det gjelder stykk gods.

Fiskeri- og kystministeren har i forbindelse med NTP 2014–2023 varslet flere tiltak som skal legge til rette for overføring av gods fra vei til sjø. Regjeringen vil presentere en strategi for nærskipsfarten.

Deler av norsk nærskipsflåte har høy gjennomsnittsalder. Eldre skip er mindre miljøvennlige enn nyere

skip som er designet for å redusere drivstofforbruk og utslipp. For mange norske nærskipsrederier er det krevende å ta investeringene i nye skip som vil være nødvendig for å få en bedre miljøprofil. Prosjektene Nyfrakt I og II har designet miljøvennlige frakteskip og analysert finansieringsformer som kan benyttes av dette segmentet. Regjeringen vil gå i dialog med de største norske havnene for å oppfordre flere til å innføre miljødifferensierte priser på frivillig basis.

7.5. Handlingsplan for grønn skipsfart

Regjeringen vil ta initiativ til en miljø- og næringspolitisk «Handlingsplan for grønn skipsfart». Planen skal utarbeides i nært samarbeid med næringen. Det tas sikte på at en «Handlingsplan for grønn skipsfart» skal inneholde tiltak som må iverksettes av næringen selv, men også av myndighetene. Dette vil bidra til å motivere aktørene og bidra til å synliggjøre klima- og miljødimensjonen. Et samarbeid om «grønn skipsfart» vil inkludere oppfølging av NTP 2014-2023. Det er en prioritert oppgave å følge opp miljødimensjonen av regjeringens tiltak for økt godstansport på sjø.

Handlingsplanen for grønn skipsfart vil ha følgende tematiske fokusområder: LNG som drivstoff, energi-effektivisering, innovasjon, miljøvennlig nærskips-trafikk og hvordan synliggjøre og profilere norsk grønn skipsfart.

7.6. Muligheter og utfordringer frem mot 2020

Stadig strengere internasjonal miljøregulering og -krav i markedet representerer en utfordring for rederinæringen. Samtidig ligger norsk skipsfartsnæring langt fremme både når det gjelder å utvikle og ta i bruk ny teknologi – høy miljøstandard representerer et konkurransefortrinn. Utvikling av tjenester og utstyr

for mer miljøvennlig drift av skip representerer også et viktig marked for norske verft, utstyrs- og tjenesteleverandører. I denne forbindelsen blir det viktig for regjeringen å legge til rette for grønn skipsfart og grønn innovasjon.

På det transportpolitiske nivå representerer det en utfordring å bidra til overføring av gods fra vei- til sjøtransport. For næringen representerer behov for fornyelse av nærskipsflåten en utfordring.

7.7. Tiltak

- Regjeringen vil være en aktiv pådriver gjennom IMO for et internasjonalt forpliktende regime for klimagassreduksjon for skipsfart.
- Regjeringen vil arbeide videre med oppdatering av forskrift om miljødeklarasjon i forbindelse med miljødifferensiering for skip og flyttbare innretninger.
- Regjeringen vil stimulere til økt innovasjon og raske innføring og bruk av miljøvennlige teknologier gjennom statens kjøp av sjøtransporttjenester.
- Bidra til utbygging av infrastruktur for elektrifisering i havner, blant annet gjennom Transnova.
- Regjeringen vil gå i dialog med de største norske havnene for å oppfordre flere til å innføre miljødifferensierte priser på frivillig basis.
- Regjeringen vil videreføre Shortsea Promotion Centre Norway.
- Regjeringen vil lage en handlingsplan for grønn skipsfart.
- Regjeringen vil arbeide videre med tiltak som har til hensikt å forenkle rapportering ved havneanløp, blant annet gjennom IMO FAL og prosesser i EU. Målet er å bidra til effektivisering av havneanløpet og på den måten styrke sjøtransportens konkurransevne.

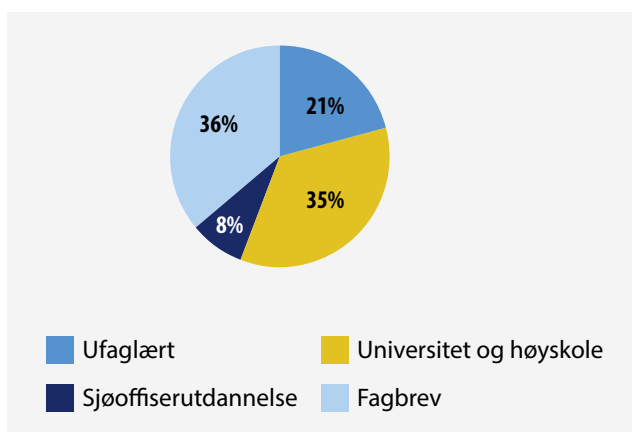
8 En kunnskaps- og kompetansebasert maritim næring

Mål: Regjeringens mål er at Norge skal være verdensledende på maritim kompetanse

Norge har et høyt lønns- og kostnadsnivå. I et globalt marked med hard konkurranse fra lavkostland, i for eksempel Asia, er norske bedrifter nødt til å tilby produkter og tjenester av høy kvalitet og merverdi. De må være *kunnskapsintensive*²⁷.

Dette berører også norsk maritim næring. Maritime leveranser fra Norge er teknologi- og kompetansebaserte, og sammen med riktig pris har det bidratt til å ta næringen til det nivået vi har i dag. Norge har et av verdens største og mest komplette maritime næringsmiljøer.

Maritim næring har tradisjonelt hatt en meget praksisorientert tilnærming til kompetanse. Imidlertid er utdanningsnivået økende, og særlig offshorevirksomheten har vært en viktig driver for spesialisering.



Figur 12: Kompetanseprofil og høyeste utdanning i maritim næring, 2009

Kilde: SSB, Menon og D&B.

Figuren over viser fordeling av høyeste utdanning for de 100 000 sysselsatte i maritim næring. Fordelingen plasserer næringen omtrent på landsgjennomsnittet for norsk næringsliv.



Norge skal være verdensledende på maritim kompetanse.

Foto: Norges Rederiforbund

Videreutvikling av norsk maritim kompetanse stiller krav til både rekruttering og utdanning. Næringen – både arbeidsgivere og arbeidstakere – må samarbeide med utdanningsinstitusjonene for å fremskaffe den kunnskapen og kompetansen maritim næring trenger.

8.1. Utviklingen i maritim utdanning og rekruttering

Rekruttering til maritim næring og utdanning har vist en positiv utvikling siden «Stø kurs» i 2007. Det har vært en markant økning i antall studenter i maritim utdanning. Tilsvarende sterk økning har vi også sett innen opplæringsstillinger på skip.

Global vekst, bedring av rammevilkår i Norge, en aktiv satsing på maritim utdanning og rekrutteringskampanjer som «Ikke for alle» og «Noe for alle» har bidratt positivt.

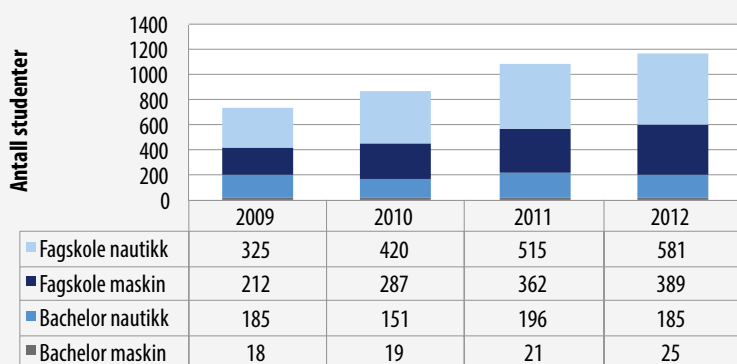
Innenfor nautikk og skipsteknisk drift på fagskolenivå økte antall søkere fra 617 i 2010 til 758 søkere i 2012²⁸.

Opptaket i perioden viser at fagskolene spiller en svært viktig rolle i utdanning av sjøfolk. Innenfor høyere utdanning har det vært en god vekst. Tall fra Samordna opptak viser en jevn oppgang i søkingen til de maritime høyskoleutdanningene. I perioden 2005 til 2012 har antall førstevalgssøkere mer enn

27 Reve, T. og Sasson, A., 2012, «Et kunnskapsbasert Norge».

28 Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD) (2013).

Totalt opptak fagskole og bachelor 2009–2012 hele landet



Figur 12: Opptak fagskole og bachelor 2009-2012, hele landet

Kilde: Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (2013)

tredoblet seg fra 167 til 610. Dette viser at stadig flere ungdommer ønsker en maritim karriere. Samtidig må den maritime sektoren fortsatt arbeide med rekrutteringen, en viktig utfordring nå er antallet praksisplasser som norske rederier kan tilby.

8.2. En mangfoldig maritim utdanning

En rekke institusjoner tilbyr maritim utdanning. Fem statlig finansierte høyere utdanningsinstitusjoner – Høgskolen i Vestfold, Høgskolen Stord/Haugesund,

«Ikke for alle – en utdanning du kommer langt med»

Informasjons- og rekrutteringskampanjen «Ikke for alle – en utdanning du kommer langt med» ble lansert av Maritimt Forum i 2007 for å øke norsk ungdoms interesse for den maritime næringen. Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse finansierer kampanjen. I samarbeid med de maritime opplæringskontorene er målsettingen å øke ungdoms kunnskap om den maritime næringen, dens posisjon i verden og yrkesmulighetene som finnes, enten man ønsker en praktisk eller mer teoretisk utdanning.

Nettstedet www.ikkeforalle.no informerer blant annet om hva en maritim utdanning og et yrke i næringen innebærer. Opplæringskontorene jobber i tillegg med å legge til rette for læreplasser til de elevene som er kvalifisert til det.

Høgskolen i Ålesund, Universitetet i Tromsø og Sjøkrigsskolen i Bergen – tilbyr maritime profesjonsutdanninger og muligheter for spesialisering. Praktisk maritim utdanning tilbys ved 21 videregående skoler og 14 fagskoler i 12 fylker langs kysten. Sjøfolk utdannes i videregående opplærings utdanningsprogram for teknikk og industriell produksjon, fagskoler og høyere utdanningsinstitusjoner og får lære- og kadettplasser på skip. Skoleskipene «M/S Sjøkurs» og «M/S Gann», drevet av de private videregående skolene Sørlandets maritime

videregående skole og Rogaland videregående sjøaspirantskole, tilbyr undervisning til sjøs. Sjøforsvarets øvrige skoler utdanner også sertifikatpliktig og annet personell innen maritime fag og har historisk sett vært nettopleverandør av kompetanse til de maritime næringer. Det finnes også en rekke sikkerhetssentre som driver kurs, opplæring og rådgivningsvirksomhet, både privateide og underlagt offentlige skoler. Samlet utgjør dette mer enn 60 forskjellige institusjoner.

Tilgang på arbeidstakere med praktisk sjøkompetanse er ikke bare viktig om bord på skip. En rapport utarbeidet av Fafo i 2012, finansiert av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse, ser nærmere på verdien av praktisk erfaring fra sjø for arbeid i maritim næring på land frem til 2020²⁹. Hovedkonklusjonen er at personer med praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen vil ha stor betydning for å dekke behovet for arbeidskraft og kompetanse frem mot 2020, og at ansatte med erfaring fra sjø har en kompetanse som landbaserte maritime bedrifter er avhengig av for å drive/utvikle virksomheten.

Det er i dag et utstrakt samarbeid mellom institusjoner fra videregående skole, fagskole, og høyere utdanning, samt en tett dialog med arbeidslivet.

8.2.1. Kvalitetsutfordringen

Kvalitet i utdanningen er essensielt for å trygge sikkerheten til sjøs, og for å opprettholde Norges omdømme

²⁹ FAFO, 2012, « Fra sjø til land - Betydningen av sjøbasert erfarings i maritim næring fram mot 2020».

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

Rederier som omfattes av nettolønnsordningen, deltar i tiltak for opplæring av sjøfolk og innbetaler 500 kr per ansatt per måned til et kompetansefond. Fondet forvaltes av en uavhengig stiftelse, Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse, som er etablert etter avtale mellom Nærings- og handelsdepartementet og de maritime arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjonene. Fondsmidlene anvendes til kompetanseheving- og rekrutteringstiltak, samt prosjekter innen helse, miljø og sikkerhet i de maritime næringene.

som en verdensledende maritim nasjon. Finansiering, utstyr og tilstrekkelig tilgang på kompetent arbeidskraft er en utfordring.

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med at kvaliteten i sertifikatgivende maritim utdanning er i tråd med internasjonale forpliktelser nedfelt i IMOs konvensjon Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW-konvensjonen) for opplæring og sertifisering av sjøfolk. Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen (NOKUT), fører tilsyn med de interne systemene for kvalitetssikring av utdanningene ved institusjonene og med at deres utdanningstilbud fyller nasjonale kvalitetsstandarder.

Dette skal sikre at kursene som tilbys, tilfredsstiller kravene i konvensjonen og at kursene gir kandidatene en mest mulig lik opplæring. Emneplanen setter bestemmelser for hvilke emner det skal gis opplæring i, og gir også generelle råd til utstyr og lærerressurser som skal være til rådighet for å gi denne utdanningen. Dette skal danne grunnlaget for den enkelte utdanningsinstitusjons planlegging av undervisningen og gjennomføring av underveis- og sluttvurderinger. Revisjoner utført av Sjøfartsdirektoratet 2010–2012 viste totalt 150 større eller mindre avvik ved inspeksjoner utført blant 25 utdanningsinstitusjoner. Avvikene ble relativt raskt lukket, men synliggjør et forbedringspotensial.

Sjøfartsdirektoratet vil intensivere tilsynsaktiviteten og dialogen med norske utdanningsmyndigheter

og NOKUT for å sikre god kvalitet i norsk maritim utdanning.

I forbindelse med ikrafttreddelsen av den reviderte STCW konvensjonen i 2012 har Sjøfartsdirektoratet fra undervisningsåret 2013-2014 lagt til rette for økt bruk av simulator i maritim utdanning. Dette er innarbeidet både i studieplanen til de maritime høyskolene og emneplanen til fagskolene i samarbeid med NOKUT

8.3. Operativ og spesialisert kompetanse

Kompetansetilgangen er en flaskehals som i fremtiden kan hemme den økonomiske utviklingen og internasjonal konkurransekraft. Større grad av spesialisering krever som regel et høyere innslag av spesialisert og kvalifisert personell. Ifølge næringen er det særlig knapphet i tilgangen på ingeniørkompetanse som bekymrer.

8.3.1. Satsing på realfag

Kunnskapsdepartementets strategi, «Realfag for framtida – strategi for styrking av realfag og teknologi 2010–2014», skal bidra til å øke interessen for realfag og teknologi. Strategien inneholder en rekke tiltak fra barnehagen til høyere utdanning og forskning for å styrke rekruttering, kvalitet og relevans. Målet er å styrke norske elevers og studenters kompetanse i realfag og styrke rekrutteringen og gjennomføringen på alle nivåer. Vi ser nå positive utviklingstrekk gjennom at opptaket til ingeniørutdanninger i Norge er på et rekordhøyt nivå. Blant annet har opptaket til treårig ingeniørutdanning økt med cirka 600 fra 2011 til 2012 til 4350 studenter. Økningen fra 2005 er på cirka 1500 studenter.

Utdanningsinstitusjonene og arbeidslivet må fortsette samarbeidet med å motivere og rekruttere nye studenter. Det er nødvendig at næringslivet bidrar med gode praksisplasser til ingeniørstudentene, og viser frem jobber og karrierer som er interessante.

8.3.2. Satsing på yrkesfag

Melding til Stortinget nr. 20 (2012–2013) På rett vei, legger opp til flere tiltak som gjelder innhold og struktur i videregående opplæring, spesielt innenfor

fag- og yrkesopplæringen. Maritime fag ligger i dag under utdanningsprogrammet *Teknikk og industriell produksjon* og har eget programområde med fagbrev-utdanning til *matrosfaget* og *motormannfaget*.

Selv om rundt halvparten av ungdomskullene begynner på yrkesfaglige utdanningsprogrammer, fullfører bare rundt 1/6 med oppnådd fagbrev etter fire år.³⁰ Dette kommer både av frafall, omvalg og av at mange heller tar påbygning til studiekompetanse istedenfor å gå i lære i bedrift.

Regjeringen vil ta sikte på å etablere flere y-veier fra yrkesfaglige programmer som forenkler overgangen fra fullførte og beståtte fag- og yrkesopplæring til høyere utdanning. Fra visse yrkesfaglige utdanningsprogrammer er det mulig å gå direkte til bachelorutdanning i ingeniørfag på spesielt tilrettelagte studier. Per i dag gjennomføres dette i maritime fag (nautikk) ved Høgskolen i Ålesund og Høgskolen i Haugesund/Stord.

Samtidig vil regjeringen arbeide aktivt for flere læreplasser i samarbeid med partene i arbeidslivet gjennom samfunnskontrakten for flere læreplasser og gjennomføre forsøk med alternativer til VG3 i skole for elever som ikke får læreplass. Faget Prosjekt til fordypning gir elever i den skolebaserte delen av fagopplæringen mulighet til å prøve ut de spesialiseringene de har mest interesse for. Dette tar ofte form av praksis i lærebedrifter, som elevene potensielt kan bli læring i under den bedriftsbaserte delen av fagopplæringen.

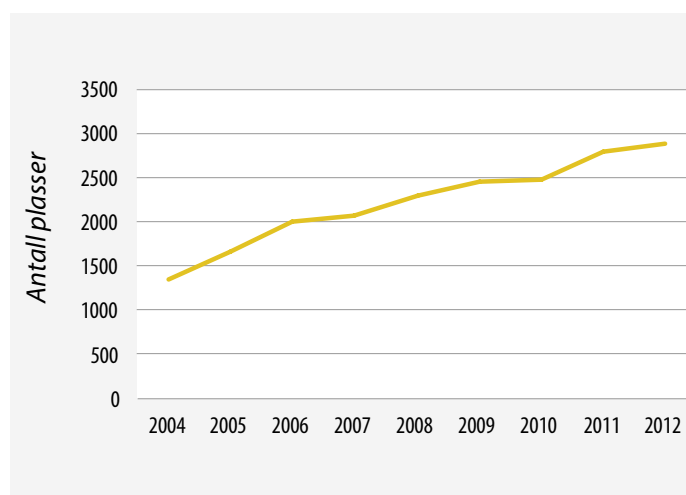
8.3.3. Samspill med arbeidslivet

For å fremme samarbeid mellom høyere utdanningsinstitusjoner og arbeidsliv, og for å sikre at studenter får utdanning som er relevant for arbeidslivet, har regjeringen vedtatt at alle utdanningsinstitusjonene skal opprette Råd for samarbeid med arbeidslivet (RSA).

Et slikt samarbeid er viktig for å nå et overordnet mål om kvalitet i utdanningen. For eksempel kan institusjoner benytte samarbeid med arbeidslivet til å skape mer

relevante studier, og slik fremstå som mer attraktive i konkurranse om studentene. Samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene og arbeidsliv kan også bidra til at utdanningstilbudene treffer arbeidslivets kompetansebehov bedre, og stimulerer til mer nyskaping i næringslivet.

Tilstrekkelig tilgang til opplæringsstillinger, men også programmer for utveksling og hospitering er viktig for å sikre tilgangen til maritim kompetanse. Regjeringen vil i samråd med næringen utrede muligheten for fleksible ordninger for opplæringsstillinger, samt programmer for utveksling og hospitering. En betydelig andel av de maritime opplæringsstillingene er om bord på innenriksferger som har kontrakt med staten eller fylkeskommuner. Regjeringen oppfordrer til at det vurderes krav til opplæringsstillinger i forbindelse med inngåelse av kontrakter der rederier utfører oppdrag for det offentlige.



Figur 13: Utviklingen i det totale antallet opplæringsplasser på skip med tilskudd

Kilde: Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

8.4. Høyere utdanning

Av de om lag 100 000 ansatte i maritim næring har 35 prosent universitets- og høyskoleutdanning³¹. Om lag 6 prosent av de ansatte har utdanning på masternivå. Dette plasserer maritim næring omtrent på landsgjennomsnittet for næringslivet i Norge. Det er naturlig nok store variasjoner mellom de ulike delene av næringen. Høyest mastergradsandel finnes

30 Nordisk institutt for studier av innovasjon, forskning og utdanning (NIFU), 2011, «Undervisning i videregående opplæring: Evaluering av Kunnskapsløftet».

31 Reve, T. og Sasson, A., 2012, «Et kunnskapsbasert Norge». Datakilde: SSB, Menon og D&B for 2009.

Kunnskapsorganisasjonen Det Norske Veritas

Det Norske Veritas (DNV) er en uavhengig stiftelse som arbeider for sikring av liv, verdier og miljø. DNVs kjernekompetanse består i å identifisere, vurdere og gi råd om hvordan en bør håndtere risiko. Siden 1954 har DNV hatt sin egen forskningsavdeling som har forsterket og videreutviklet tjenester, regler og industristandarder innen mange fagfelt. Mange av de teknologiløsningene DNV har utviklet, har vært med på å definere internasjonalt anerkjente standarder.

Av DNVs mer enn 10 000 ansatte ved rundt 300 kontorer i 100 land, har 82 prosent en bachelor-, master- eller doktorgrad. 42 prosent har en master- eller doktorgrad. Investeringer i kunnskap og innovasjon er således et av DNVs fremste konkurransefortrinn.

innen maritime teknologiske tjenester (51 prosent) og maritime finansielle og juridiske tjenester (44 prosent). Hele 44 prosent av de som har høyere utdanning, har ingeniørfaglig utdanning.

Enkelte universiteter tilbyr spesialiserte studier rettet mot maritim næring; det gjelder NTNU med studier innen blant annet hydrodynamikk, skipskonstruksjon og maritim teknologi, mens Universitet i Oslo har et eget institutt for sjørett. Disse spesialiserte studiene har hatt en sterk økning i registrerte studenter de siste årene. Universitetet i Tromsø tilbyr en master i Technology and Safety in the High North, og denne åpner for en maritim spesialisering. Høsten 2011 startet Høgskolen i Vestfold opp studiet Master in Maritime Management (120 studiepoeng) som er beregnet for studenter som sikter mot lederstillinger innen det maritime miljøet. Studiet foregår på engelsk og består av en felles fagpakke og et valg mellom to studieretninger, enten teknisk eller kommersiell. Sommeren 2013 er det ventet at 30 studenter vil bli uteksaminert. Høgskolen i Ålesund fikk våren 2013 retten til å etablere Master of Demanding Marine Operations. Studiet, som er et samarbeid mellom Høgskolen i Ålesund og Høgskolen Stord/Haugesund, er erfaringsbasert og har et omfang på 90 studiepoeng.

Studiet vil kunne møte nåværende og nye kompetansekrav innen ledelse av krevende marine operasjoner.

De høyere utdanningsinstitusjonene skal legge til rette for at studentene skal kunne ha et utenlandsopphold i løpet av studiet og ha et internasjonalt perspektiv i utdanningen. Institusjonene skal ha samarbeidsavtaler om utdanning og forskning med relevante og gode fagmiljøer ved utenlandske høyere utdanningsinstitusjoner.

8.4.1. Doktorgradsstudenter

Doktorgradsstudenter er helt sentrale i samspillet mellom forskning, utdanning og innovasjon. Ordningen med nærings-ph.d. skal sikre forskerrekrutteringen i næringslivet. Finansiering av doktorgradsutdanning representerer et stort løft for mange private virksomheter. Nærings-ph.d. er ingen ny doktorgradsordning, men skal ivareta næringsrettet langsiktig forskning med samme vitenskapelige kvalitetsnivå som gjelder på ordinær doktorgradsutdanning. Bedrifter som inngår avtale om nærings-ph.d., får et årlig tilskudd fra Norges forskningsråd som tilsvarer 50 prosent av stipendiat-satsen i tre år. Forutsetningen er at kandidaten som ansettes, må være tatt opp på et ordinært studium.

Fra ordningen med nærings-ph.d. startet opp med 10 prosjekter i 2008 og frem til i dag, er det gitt støtte til 132 prosjekter gjennom ordningen. Elleve av de nåværende prosjektene er innenfor maritime bransjer.

8.5. MARKOM2020-prosjektet

En arbeidsgruppe nedsatt av MARUTs³² strategiske råd identifiserte i 2009 flere struktur- og kvalitetsutfordringer knyttet til maritim utdanning i Norge. Som oppfølging startet de fire høyskolene som gir maritim profesjonsutdanning, etter oppfordring fra Kunnskapsdepartementet, samarbeidsprosjektet MARKOM2020.

Prosjektet skal arbeide frem en felles langsiktig maritim kompetanseutvikling, bedre utnyttning av felles ressurser og koordinerte strategier for videre veivalg innen maritim sektor. Dette vil følge opp den maritime

32 Faktaboks om MARUT Strategisk råd, se kapittel 9.1, s.42.

næringens behov, regjeringens visjon og regjeringens og utdanningsinstitusjonenes ambisjoner.

MARKOM2020s prioritering ligger på struktur og samarbeid, arbeidsdeling og konsentrasjon (SAK), med mål om å utvikle maritim utdanning og forskning til et høyere og mer spesialisert nivå. For å sikre en effektiv og kvalitetssikret livslang læringsstruktur fra «sjømann til professor», etableres det maritime profesjonsmasterstudier og ph.d.-utdanning, gode og effektive overganger i alle ledd og tilbud om fulltids- og deltidsstudier. Dette vil bidra til at Norge evner å levere maritim utdanning i verdensklasse. I tillegg skal prosjektet bidra med innspill på hvordan myndighetene bør forme kravene til fremtidens sjøoffisersutdanning.

Arbeidet har allerede startet med økt grad av konsentrasjon og arbeidsdeling av det maritime utdanningstilbudet. De fire høyere utdanningsinstitusjonene er nært knyttet til den industrien de betjener, og har utviklet sine spesialiseringer. Høgskolen Stord/Haugesund har sin spesialisering innen krevende maritime operasjoner med spesiell vekt på offshore-teknologi og maritim ledelse, Høgskolen i Ålesund er et kunnskaps- og innovasjonsnav innen avanserte maritime operasjoner, Høgskolen i Vestfold har spesialisert seg på maritim operativ ledelse, og Universitetet i Tromsø spesialiserte seg på maritime operasjoner i nordområdene. Universitetet i Tromsø har også fått i oppgave å utvikle en forskerskole for den maritime profesjonen og å bygge opp maritime profesjonsrettede FoU-miljøer på spesialiseringsområdene sammen med næringslivet. Næringslivet bidrar godt ved å tildele disse institusjonene gaveprofessorater.

Fra 2012 favner også prosjektet alle de 14 maritime fagskolene. Delprosjektet MARFAG2020 skal tildele midler til målrettede kvalitets- og kompetansehevede tiltak i fagskolene, og arbeide med tiltak som skal bedre overgangen fra fagskolene til høyere maritim profesjonsutdanning. Prosjektet er nå inne i en fase der fagskolene i samarbeid spiller inn forslag til nye utviklingsprosjekter som skal igangsettes. Etter to års drift av prosjektet har mye skjedd med

Maritimt kompetansesenter Oslofjorden (MKO)

Oslofjordområdet har Norges største maritime klynge, med rederi-, tjenesteytende og teknologisk virksomhet. Utviklingen av Maritimt Kompetansesenter Oslofjorden ved Høgskolen i Vestfold tar sikte på å knytte høyskole og industri tettere sammen til beste for begge parter. Senteret vil gjøre veien kortere for bedriftene til forsknings- og utviklingsmiljøer.

bachelorutdanningene. Siden opprettelsen har partnerne blitt enige om utvikling av spesialisering og ansvar, og jobber videre med å implementere dette inn i bachelorutdanningene.

Den formelle kompetansen blant de akademiske ansatte har bedret seg, kvalifikasjonsrammeverket er innført, utdanningene er mer FoU-baserte gjennom spesialiseringer, og kvalitetssystemene som verktøy fremmer kvalitet. Disse utdanningene er spesielle ettersom de revideres av både Sjøfartsdirektoratet og NOKUT.

Det er videre igangsatt utvikling av forskning innenfor disse områdene for å sikre at spesialiseringene støtter næringslivets fremtidige behov, og for at institusjonene skal kunne levere opp mot visjonen til prosjektet. Regjeringen har gjennom Kunnskapsdepartementets bevilgninger finansiert prosjektet fra 2011 og vil videreføre dette.

8.6. Muligheter og utfordringer frem mot 2020

Tilgangen på kompetanse er avgjørende for å opprettholde og utvikle maritim konkurranse- og verdiskapingsevne.

Sammenlignet med andre europeiske land har rekruttering til maritim næring og praktisk sjøkompetanse i Norge vist en positiv utvikling de senere år. Rekruttering av ingeniørfaglig og praktisk sjøkompetanse representerer fortsatt en stor utfordring for næringen, ikke minst knyttet til forventet vekst innen



Skoleskipet «Gann» under redningsøvelse.

Foto: Ole A. Hetland

maritim offshorevirksomhet. Det er samtidig behov for å sikre og styrke kvaliteten i maritim utdanning.

Kunnskapsdepartementet vil vurdere innretningen av finansieringen av universiteter og høyskoler i sin helhet. En slik gjennomgang vil innebære blant annet å vurdere dagens finansieringssystem og forholdet mellom de direkte bevilgningene og ekstern forskningsfinansiering gjennom EU og Norges Forskningsråd. Det er også behov for å vurdere dagens finansieringssystem med resultatbasert bevilgning opp mot behovet for finansiering som i større grad er basert på politiske mål og institusjonenes strategier.

8.7. Tiltak

- Regjeringen vil videreføre Kompetansefondet og invitere stiftelsens styre til drøfting av videre nivå, innretning og prioritering av midlene for å styrke maritim rekruttering.
- Regjeringen vil satse videre på MARKOM2020-prosjektet for en felles langsiktig maritim kompetanseutvikling, bedre utnytting av felles ressurser og koordinerte strategier for videre veivalg innen maritim sektor.
- MARKOM2020-prosjektet vil opprette et delprosjekt MARFAG2020 som skal tildele midler til målrettede kvalitets- og kompetansehevende tiltak i fagskolene, og arbeide med tiltak som skal bedre overgangen fra fagskolene til høyere maritim profesjonsutdanning.
- Regjeringen vil i samråd med næringen utrede muligheten for fleksible ordninger for opplæringsstillinger, samt programmer for utveksling og hospitering.
- Sjøfartsdirektoratet vil intensivere tilsynsaktiviteten og dialogen med norske utdanningsmyndigheter og NOKUT for å sikre god kvalitet i norsk maritim utdanning.
- Regjeringen oppfordrer til at krav om opplæringsstillinger vurderes i kontrakter der rederiene utfører oppdrag for det offentlige.
- Regjeringen skal gjennomgå finansieringen av universitets- og høyskoleinstitusjonene, jf. Meld. St. 18 (2012-2013) Lange linjer – kunnskap gir muligheter.
- Universitets- og høyskoleinstitusjonene skal fortsatt ha særlig vektlegging av internasjonalt samarbeid innen maritim utdanning og forskning.

9 Maritim forskning og innovasjon

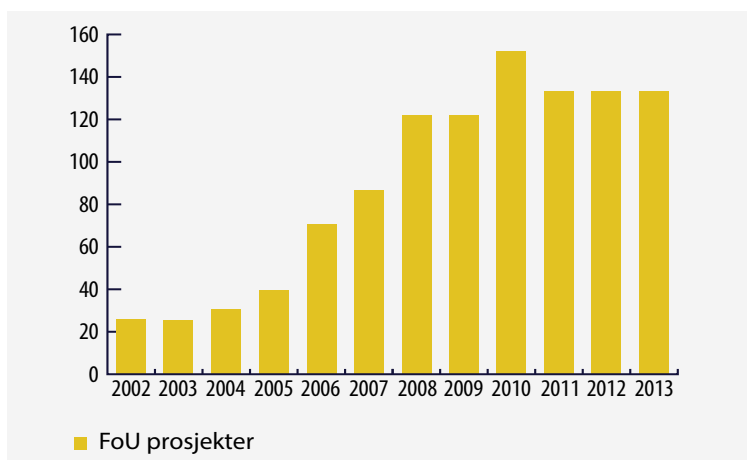
Mål: Regjeringens mål er at Norge skal være verdensledende på maritim forskning og innovasjon.

9.1. Styrket innsats for maritim forskning, innovasjon og utvikling

Den brede næringspolitikken består av gode generelle rammebetingelser som skal legge til rette for næringsutvikling. Ved markedssvikt kan det være behov for spesielle tiltak. Innovasjon Norge, Norges forskningsråd og SIVA forvalter en vesentlig del av de bedriftsrettede virkemidlene.

Da «Stø kurs» ble lansert i 2007, ble dette fulgt av en betydelig styrking i bevilgningene til maritim forskning og innovasjon gjennom henholdsvis Norges forskningsråd og Innovasjon Norge.

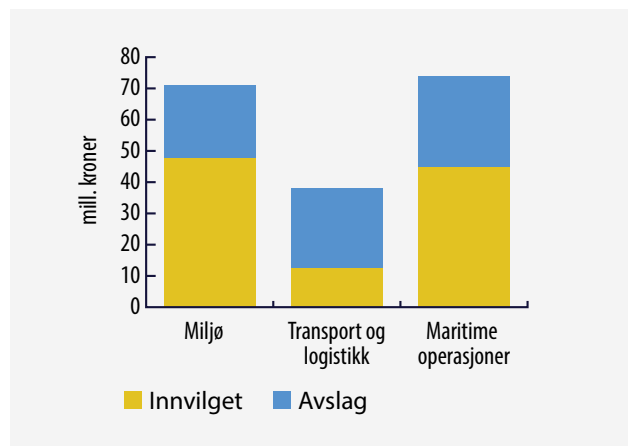
Norges forskningsråd og MAROFF-programmet er regjeringens viktigste virkemiddel for å stimulere til maritim forskning³³. Rammen for programmet er økt fra 70 millioner kroner i 2006 til 130,1 millioner kroner i 2013 over NHDs budsjett. I tråd med innspill fra næringslivet i 2010 er de prioriterte områdene i programmet miljø og miljøvennlig energiutnyttelse, krevende maritime operasjoner og avansert transport og logistikk³⁴.



Figur 14: MAROFF-programmet. Budsjett i mill.kroner.

33 Maritim virksomhet og offshore operasjoner.

34 Maritim21, 2010, «En helhetlig forsknings- og innovasjonsstrategi».



Figur 15: MAROFF-programmet. Søknad og tildeling i mill. kroner for 2012.

Andre virkemidler under Norges forskningsråd retter seg inn mot kunnskapsspredning og infrastruktur som sentrene for fremragende forskning, Centre for Ships and Ocean Structures (CESOS) og Autonomous Marine Operations and Systems (AMOS).

Forskningsorienterte maritime bedrifter er også flittige brukere av Skattefunn-ordningen³⁵ hvor 8 prosent av midlene i 2011 gikk til maritime formål.

Innovasjon Norge har en rekke generelle og landsdekkende tjenester og aktiviteter som bidrar til innovasjon og verdiskaping i maritim næring. Dette gjelder blant annet finansielle tjenester som lån, tilskudd (inkludert miljøteknologiordningen) og IFU-tilskudd og arbeid med regionale maritime klynger (se nærmere beskrivelse i vedlegg). Det har vært en økning i Innovasjon Norges engasjement i maritim næring de senere år, og den finansielle ressursinnsatsen var på 478 millioner kroner i 2011.

Programmet Norwegian Centres of Expertise (NCE) er etablert for å forsterke innovasjonsaktiviteten i de mest vekstkraftige og internasjonalt orienterte næringsklyngene i Norge. Programmet skal bidra til å målrette, forbedre og akselerere pågående utviklingsprosesser i disse klyngene. Det er særlig tre av disse prosjektene

35 Bedrifter oppnår 18 prosent (store foretak) eller 20 prosent (små og mellomstore bedrifter) skattefradrag på godkjente kostnader til FoU-arbeid.

Ulstein Bridge Vision

Tverrfaglig samarbeid har stått sentralt i prosjektet «Ulstein Bridge Vision». Prosjektet er finansiert med MAROFF-midler og formålet er å utvikle et helt nytt skipsbrokonsept som skal gjøre offshore-operasjoner enda sikrere. Studentene som deltok i prosjektet fikk demonstrert systemer, og observerte hvordan mannskapet brukte utstyret. De så hva som ikke fungerte, og hvilke kreative løsninger man benyttet. Deretter har designere, utviklere og skipsbyggere jobbet sammen om å finne ut hvordan fremtidens skipsbro bør utformes. I det nye konseptet brukes for eksempel vinduene i broen som display for grafisk informasjon, og enkle håndbevegelser styrer hvilken informasjon som skal vises.

Prosjektet har vært et samarbeid mellom Ulstein Power and Control, Arkitektur- og design høyskolen i Oslo (AHO) og Høgskolen i Ålesund (HiALS) og vant DNBs innovasjonspris i 2013.



Illustrasjon: AHO

som er relevante for maritim næring: *NCE Maritime*, som omfatter den maritime næringen på Møre og består av aktører innen rederi, skipsdesign, utstyrsleverandører, forskning, utdanning og finans. *NCE Subsea* som omfatter fagmiljøet for undervannsteknologier i Bergensregionen med relaterte bransjer som seismikk, havforskning, havbruk, skipsfart og forsvar. *NCE NODE* som består av olje- og gassrelaterte bedrifter på Sørlandet som leverer avansert boreutstyr, laste- og losseutstyr, forankringssystemer og skipskraner til blant annet petroleumsindustrien. I tillegg vil regjeringen videreutvikle program for næringsklynger.

Gjennom IMO er miljøkravene til skipsfarten skjerpet, og det forventes at det vil komme ytterligere krav til både bærekraft og energieffektivitet som også vil omfatte maritim næring. Norge kan her ha et stort fortrinn med avansert teknologi og høyt kunnskapsnivå. Miljø og miljøvennlig energiutnyttelse vil fortsatt være

Strategisk råd for maritim utvikling

Strategisk råd for maritim utvikling (MARUT) er etablert som et rådgivende forum for nærings- og handelsministeren. Rådet oppnevnes av statsråden og består av maritime bedriftsledere og representanter for miljøorganisasjoner, forsknings- og utdanningsinstitusjoner. I 2010 fremmet MARUT forslag til en helhetlig maritim forsknings- og innovasjonsstrategi, kalt Maritim 21. Strategiforslaget er fulgt opp blant annet ved å legge til rette for pilot- og demonstrasjonsprosjekter innen MAROFF-programmet i Norges forskningsråd, som innebærer fullskala testing av teknologi som fortsatt er på forskningsstadiet.

«Maritim 21»

Maritim 21 er senere etablert som et bedriftsnettverk for diskusjon av fremtidige utfordringer på forsknings- og innovasjonsområdet og koordinering av søknader mot virkemiddelapparatet. Nettverket har fått tilskudd fra Innovasjon Norge.

Global Maritime Knowledge Hub

Global Maritime Knowledge Hub er et annet næringsinitiert og -drevet nettverk for maritim forskning og kunnskapsutvikling. GMBH er et samarbeidsprosjekt mellom norske forskningsinstitusjoner og norsk næringsliv innenfor maritim sektor. Hovedvirkemidlet til GMKH er å etablere gaveprofessorater og forskningssentre for å styrke kunnskapsmiljøene på områder definert av næringen.

prioriterte områder både for Norges forskningsråd og Innovasjon Norges støtte til maritime prosjekter. Regjeringen varslet i Meld. St. nr. 22 (2011–2012) Verktøy for vekst – om Innovasjon Norge og SIVA SF at de vil gå inn for utvikling av dagens tilbud til pilot- og demonstrasjonsanlegg.

9.2. Godstransport og økt nærskipfart

Det er regjeringens målsetting at sjøtransporten skal ta økte andeler av godstransporten. Gjennom SMARTTRANS-programmet i Norges forskningsråd ønsker regjeringen å frembringe kunnskap som gir effektive og bærekraftige transportløsninger og

transportnæringer, som reduksjon av avstandskostnader, overføring av godstransport fra vei til sjø og bane samt smartere, sikrere og mer miljøvennlig og effektiv transport. Programmet utløper i 2014. Regjeringen vil vurdere hvordan temaene fra SMARTRANS blir videreført i et nytt program.

Forskning for å integrere nærskipfart i varetransportkjedene kan frembringe informasjon som gir kostnadsbesparende transportkombinasjoner, mens økt samhandling kan bidra til innovasjon og utvikling av mer effektive transportere som øker lønnsomheten for nærskipfarten. Regjeringen har i 2013 lagt inn 25 millioner til blant annet å gjennomføre en varestrømsanalyse og andre utredninger på godstransportområdet. Hensikten er å styrke nærskipfarten. Økt lønnsomhet for nærskipfarten vil gjøre det mer attraktivt å drive kysttransport, og bidra til økt verdiskaping for denne delen av den maritime næringen.

9.3. Internasjonalt samarbeid

Internasjonalt samarbeid om forskning er viktig, og vi må ha tilstrekkelig evne både til å delta i og fange opp den forskningen som foregår ute.

I europeisk sammenheng er det et ønske om en styrking av maritim forskning for å maksimere maritim og bærekraftig økonomisk vekst i Europa. Maritim og marin forskning er inkludert i det nye europeiske rammeprogrammet for forskning, Horizon 2020. I tillegg er det opprettet et felles forskningsprogram kalt JPI Oceans for koordinering av nasjonale forskningsprogram, hvor Norge har vært en av pådriverne. Målet med JPI Oceans er å bidra til et rent og rikt hav som forsyner fremtidens generasjoner med mat og andre ressurser og tjenester. Det anslås at cirka 85 prosent av forskningsmidlene i Europa bevilges gjennom de nasjonale budsjettene. Det er derfor viktig å unngå overlappende forskning og hente ut synergier ved at disse midlene sees i sammenheng. Arbeidet i JPI Oceans er viktig i denne sammenhengen.

Det er også interesse for bilateralt forsknings-samarbeid på det maritime område fra land utenfor Europa. I videreføringen av MAROFF-programmet vil



Havromsteknologi blir stadig viktigere for norsk maritim næring.
Foto: Master Marine

regjeringen legge vekt på internasjonalt samarbeid, inkludert bilaterale maritime samarbeidsavtaler med land utenfor Europa og i nordområdene.

9.4. Havrommet og forskningsinfrastruktur for havromsteknologi

Flere av Norges viktigste næringer som olje- og gassvirksomheten, de maritime næringer, fiskeri- og havbruksnæringen og deler av reiselivsnæringen er knyttet til bruk av havet. Havrommet³⁶ antas å være kilden til en betydelig andel av vår verdiskaping også i fremtiden. Nye næringer omfatter blant annet biomasse til energiproduksjon, fornybar energiproduksjon til havs, mineralutvinning, CO₂-lagring og marin bioprospektering. En satsing på tverrfaglig forskning knyttet til havet og havromsteknologi vil kunne utløse betydelige synergieffekter. Maritim forskning og innovasjon er en viktig del av den nasjonale forsknings- og innovasjonsstrategien Hav21, det europeiske fellesprogrammet JPI Oceans som blant annet omfatter næringsveier i de europeiske havene, og OECDs prosjekt om havøkonomi som skal kartlegge potensialet for havbaserte næringer frem mot 2030.

Behovet for mer avansert teknologi i marine operasjoner i krevende farvann, sammen med andre tjenester rettet mot havbruk og offshorevind forventes å gi næringen både utfordringer og muligheter. Samtidig

³⁶ Med havrommet menes havets overflate, havdypene samt de geologiske formasjonene på havbunnen (Marintek, 2011).

Avanserte maritime operasjoner i havrommet

Utvinning av olje- og gassressurser på stadig dypere vann og i nye områder, inkludert nord-områdene, ventes å være viktigste driver for utvikling av ny teknologi og teknologiløsninger for avanserte maritime operasjoner. Også utbygging av offshore vindkraft og, på litt lengre sikt, annen fornybar energiproduksjon til havs er områder med betydelige markedsmuligheter for maritim næring. Norsk maritim offshorekompetanse kan spille en rolle i utvikling av teknologi til leting, undersøkelse og eventuell utvinning av mineralressurser på havbunnen.

kan det forventes en utvikling der havrommet tas i bruk knyttet til undervannsoperasjoner, mineralutvinning på havbunnen etc.

Regjeringen opprettet i 2011 en strategigruppe, Hav21, med representanter fra næring, forvaltning og forskning. Hav21 skulle gi råd om innretning på den samlede ressursinnsatsen til marin forskning. I sin sluttrapport peker Hav21 på store kunnskapsbehov, og at både næringslivet og det offentlige bør øke sine investeringer i forskning og utvikling. De anbefaler blant annet å styrke kunnskapsgrunnlaget for nasjonale og internasjonale lover om bruk og vern av marine ressurser, næringsvirksomhet og ferdsel i hav- og kystområder, nordområdeforskning og teknologi. Regjeringen vil utarbeide en handlingsplan for marin forskning og kompetanse, blant annet på bakgrunn av Hav21.

Virkemiddelapparatets fortsatte konsentrasjon om tilskudd til utvikling av krevende maritime operasjoner kan bidra til en slik utvikling. Her vil det imidlertid også være behov for konsepter og teknologi som i større grad enn tidligere forutsetter samarbeid på tvers av fagdisipliner, eksempelvis mellom marin teknologi, instrumentering og biologi. På denne bakgrunn vil regjeringen be om at Norges forskningsråd og Innovasjon Norge sammen fremlegger et forslag til en koordinert FoU-innsats rettet mot marin næring, maritim næring og offshorenæringen, hvor man blant annet ser på hvordan samspillet mellom dagens ordninger kan bli bedre. Dette er også relevant for

OECDs prosjekt «The Future of the Ocean Economy» og EUs «Blue growth»-initiativ.

Havromsteknologisk forskning, marin teknologi og kompetanse er sentralt for innovasjon og fremtidig verdiskaping innen de maritime næringer, olje og gassvirksomhet og fiskeri- og oppdrettsvirksomhet. Når det gjelder global konkurranse på forsknings-siden, antas det at denne vil bli stadig tydeligere. De beste hodene trekkes mot de beste miljøene, og man må ligge i front for å være attraktiv for studenter og forskere. Her er særlig infrastruktur viktig, og enkelte land Norge sammenligner seg med på dette området, er i ferd med å etablere tilsvarende eller bedre fasiliteter enn dagens nasjonale marintekniske forskningsinfrastruktur ved NTNU/Marintek.

Forskningslaboratoriene ved NTNU/Marintek på Tyholt i Trondheim er mer enn 25 år gamle, og det er derfor et stort behov for å fornye infrastrukturen. Marintek leverte en konseptvalgsutredning (KVU) til Nærings- og handelsdepartementet høsten 2011 med tittelen «Ocean Space Centre – fremtidens kunnskaps-senter for havromsteknologi». Her utredes alternativer for renovering eller nybygg av det marintekniske senter i Trondheim. Utredningen har gjennomgått ekstern kvalitetssikring (såkalt KS-1), som konkluderer med at både renovering og investering i nytt anlegg kan være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det gjenstår imidlertid ytterligere utredningsbehov før regjeringen kan ta stilling til om en eventuelt skal gå videre med mer detaljert forprosjektering.

9.5. Muligheter og utfordringer frem mot 2020

Evne til innovasjon og utvikling, både teknologisk og forretningsmessig, har gitt og representer fortsatt store muligheter for norsk maritim nærings verdiskaping i internasjonale markeder. Viktige utfordringer fremover blir å:

- legge til rette for at norske maritime bedrifter utvikler innovative og miljøvennlige produkter og tjenester tilpasset fremtidige regulerings- og markedskrav

- legge til rette for kunnskapsinnhenting som bidrar til at sjøtransport kan ta økte andeler av den samlede godstransporten
 - sikre at den nasjonale marintekniske forskningsinfrastrukturen er tidsmessig
 - legge til rette for at norske forskningsinstitusjoner og bedrifter kan samarbeide på tvers av fagområder for å realisere synergier og nye muligheter i havrommet
- 9.6. Tiltak**
- Regjeringen vil videreføre MAROFF- programmet og legge økt vekt på internasjonalt samarbeid og nordområdene innenfor programmet.
 - Regjeringen går inn for utvikling av dagens tilbud til pilot- og demonstrasjonsanlegg.
 - Regjeringen vil videreutvikle program for næringsklynger og se på hvordan maritim næring kan benytte seg av mulighetene dette gir.
 - Regjeringen vil stimulere til forskning og utredning som har til hensikt å styrke nærskipsfarten, herunder utforme et program tilsvarende «SMARTRANS» og gjennomføre en varestrømsanalyse.
 - Regjeringen ber om at Forskningsrådet og Innovasjon Norge sammen fremlegger et forslag til en koordinert FoU-innsats rettet mot marin næring, maritim næring og offshorenæringen, hvor man blant annet ser på hvordan samspillet mellom dagens ordninger kan bli bedre.
 - Regjeringen skal ved inngåelse av maritime internasjonale samarbeidsavtaler, på blant annet forskningsområdet, vurdere ressursbehov i samarbeid med interessenter til avtalen.
 - Regjeringen vil følge opp det europeiske forsknings-samarbeidet JPI Oceans og utarbeide en handlingsplan for marin forskning og kompetanse, blant annet på bakgrunn av Hav21.
 - Regjeringen vil følge opp den gjennomførte KS1- evalueringen av Ocean Space Centre.
 - Regjeringen vil evaluere organiseringen av sekretariatet for MARUT, også sett i sammenheng med initiativer som Global Maritime Knowledge Hub, Maritim21, MARKOM2020.

10 Det maritime nord

Mål: Regjeringens mål er at Norge er verdensledende på effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport og innovativ og verdiskapende maritim næringsvirksomhet i nord.

Nordområdene er regjeringens viktigste strategiske satsingsområde. I regjeringens nordområdemelding, Meld. St. nr. 7 (2011–2012) Nordområdene – visjon og virkemidler, er det foretatt en helhetlig gjennomgang av norsk nordområdepolitikk, med vekt på hvordan regjeringen mener Norge bør møte utfordringer og muligheter i nord. Et overordnet mål er å legge til rette for økt verdiskaping i nordområdene, samtidig som man ivaretar hensynet til miljø og klima. Satsingen skal også legge til rette for maritim næringsvirksomhet og sikker sjøtransport.

Det er ingen steder man ser tegnene på klimaendringene så tydelig som i Arktis. Temperaturen øker her nesten dobbelt så raskt som i resten av verden.

Klimaendringene medfører at tidligere islagte farvann i disse områdene gradvis gjøres mer tilgjengelige for internasjonal skipstrafikk.

Nordområdene preges i dag av sikkerhetspolitisk stabilitet. Avgrensningsavtalen mellom Norge og

Russland i Barentshavet fjerner et av de viktigste konfliktpotensialer i forholdet mellom våre land og vil gi ny kraft i samarbeidet. Avtalen gir nye muligheter for leting og utvinning av olje og gass i tidligere omstridte områder som har vært stengt for slik aktivitet. Sammen med de betydelige funnene i Barentshavet de siste årene åpner dette for store investeringer innenfor petroleumsrettet aktivitet.

Det forventes særlig økt maritim aktivitet knyttet til offshore petroleumsutvinning, destinasjonstrafikk, samtidig som fisket også trekker stadig lenger nordover. En fortsatt økt interesse fra turistnæringen vil også kunne medføre en ytterligere vekst i cruisetrafikken.

10.1. Maritim næringsvirksomhet

Maritim næring spiller en viktig rolle for verdiskapingen og sysselsettingen i de fire nordligste fylkene. Den maritime næringen i nord er landsdelens fjerde største.

Nøkkeltall for maritim næring i regionen³⁷:

	2004	2011	Årlig vekst
Verdiskaping	2,1 mrd.	3,8 mrd.	9,0 %
Omsetning	5,1 mrd.	12,5 mrd.	13,6 %
Ansatte	4 192	5 918	5,0 %

Næringen omsatte for 12,5 milliarder kroner i 2011, en årlig vekst med 13,6 prosent. Næringens verdiskaping har sunket etter 2008 til dagens nivå på 3,8 milliarder kroner. De tre nordligste fylkene sysselsatte i 2011 samlet 5 915 personer, tilsvarende en andel på 16 prosent av totalt antall ansatte i fylkenes næringsliv og nærmere 6 prosent av landets maritime sysselsetting³⁸. Rederiene og tjenesteleverandørene er de største maritime sektorene i Nord-Norge, etterfulgt av verftsindustrien og utstyrsleverandører. Nord-Norge er den



Ankerhåndteringsfartøy fra Siem Aquamarine.

Foto: Øyvind Larsen, fotokonkurransen for sjøfolk.

37 Maritimt Forum, 2012, «Maritim verdiskapingsbok 2012».

38 Menon Business Economics (2012).

landsdelen som har størst tetthet av sjøfolk og er en viktig rekrutteringsbase for kompetent arbeidskraft i næringen.

De betydelige petroleumsfunnene ved Skrugard og Havis i Barentshavet har lagt til rette for store investeringer i petroleumsrettet aktivitet, og det er ventet at investeringene i olje- og gassindustrien vil øke kraftig. Det antas at nærmere 25 prosent av verdens uoppdagede olje- og gassressurser befinner seg i Arktis³⁹. Den nordnorske maritime næringen er godt plassert geografisk i forhold til de mulighetene olje- og gassindustrien representerer i Arktis.

10.2. Skipstrafikk

Størsteparten av Norges sjøareal ligger i nordområdene. Trafikktettheten i Arktis viser at 82 prosent av skipstrafikken sommerstid og 92 prosent av trafikken vinterstid foregår i norske farvann.

Trafikken langs den nordlige sjørute er økende. Strekningen Yokohama–Hamburg er om lag 40 prosent kortere via denne seilingsruten enn via Suez-kanalen, og bunkersforbruket om lag 20 prosent lavere. Russiske myndigheter er i gang med å legge til rette for regulær trafikk langs den nordlige sjøruten. I 2010 fant det sted 4 transittreiser med skip mellom Europa og Asia eskortert av Rosatomflot, mens tallet i 2012 var 46⁴⁰. Det er videre klare tendenser til reduksjon av isen i Polhavet, og vi vil på lengre sikt kunne se muligheter for transpolare seilaser.

Det er usikkert hvor omfattende den fremtidige kommersielle internasjonale trafikken vil bli i den nordlige sjøruten. Dette vil være avhengig av forhold som is, fremtidige handelsmønstre, kostnader for rederne knyttet til mannskap, forsikringer og avgifter. En fremtidig økning i transitt- og destinasjonstrafikken vil medføre behov for forbedringer i infrastruktur som havner osv., både i Nord-Norge og i Longyearbyen på Svalbard. I Svalbardmeldingen, Meld. St. 22 (2012-2013) Svalbard, er det lagt til grunn at Longyearbyen

39 U.S. Geological Survey (USGC).

40 Arctic Resources and Transportation Information System Database (ARCTIS) (2013).

Faggruppe vedrørende skipsfart i Polhavet

Som ledd i oppfølgingen av nordområdemeldingen nedsatte regjeringen en faggruppe som har utredet hvordan åpning for økt maritim aktivitet og nye sjøruter i arktiske havområder berører norske interesser, og hvordan utviklingen bør møtes. Faggruppen leverte sin rapport i slutten av april 2013. I rapporten er muligheter og utfordringer for Norge vurdert fra et næringsmessig, miljømessig og strategisk/utenrikspolitisk perspektiv. Rapporten inneholder konkrete anbefalinger, som vil bli vurdert i den videre oppfølgingen av nordområdemeldingen og i berørte departementer.

i fremtiden vil måtte påregne å få økt betydning som base for rednings- og forurensningsberedskap i nordlige havområder, samt for tilbud av maritime tjenester.

I lys av den forventede aktivitetsøkningen og for å kunne betjene ulike trafikktyper med forskjellige

Arktisk maritim klynge

Våren 2013 ble "Arktisk maritim klynge" etablert som Arena-prosjekt, med støtte fra Innovasjon Norge, SIVA og Norges Forskningsråd.

Formålet med Arena-programmet er å stimulere til økt innovasjon og styrket konkurransevne basert på samarbeid mellom bedrifter, kunnskapsmiljøer og offentlige utviklingsaktører.

Det tøffe klimaet i nord stiller særskilte krav til maritim teknologi og operasjoner. Klyngens visjon er å ta en posisjon som det ledende maritime kunnskaps- og industrielle miljøet i Norge knyttet til arktiske utfordringer. Arktisk maritim klynge vil utvikle utstyr, design og prosesser som gjør det effektivt, trygt og miljømessig robust å drive maritim virksomhet i arktisk klima. Klyngen har sitt tyngdepunkt i Sør-Troms og representerer hele verdikjeden av rederier, verft, leverandører av tjenester og utstyr, kunnskapsaktører og andre samarbeidspartnere, fra Kirkenes til Trondheim. Ved etablering omfatter prosjektet åtte rederier, fem verft, tretten tjeneste- og utstyrsleverandører, fem kunnskapsaktører og fire samarbeidspartnere, med nesten tre tusen ansatte og to milliarder kroner i årlig verdiskaping. Maritimt Forum Nord er prosjekteier og Kunnskapsparken Nord skal lede Arena-prosjektet.

Polarkoden

I FNs sjøfartsorganisasjon IMO arbeides det nå med å utvikle bindende regler for skip som skal operere i polare farvann. De eksisterende retningslinjene ble revidert i 2009 og ble da utvidet til å gjelde både Arktis og Antarktis. Innføring av bindende regler for operasjoner i polare farvann vil redusere risiko for det sårbare miljøet i områdene og behov for beredskap og assistanse. Norge leder arbeidsgruppen i IMOs underkomite Design and Equipment (DE) som koordinerer arbeidet med utviklingen av dette regelverket. Fra norsk side er det viktig at skip og utstyr er egnet for operasjoner i polare farvann

behov, vil regjeringen sette av inntil 200 millioner kroner i NTP 2014-2023 til oppgradering og bygging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen. I tillegg har Norge gjennom Barentssamarbeidet tatt initiativ til en grenseoverskridende transportplan som skal trekke opp linjene for en langsiktig utvikling av transportsystemet i nord. Det vil bli tatt stilling til forslaget i 2013.

Centre for High North Logistics (CHNL) i Kirkenes samler og formidler informasjon om logistikk og skipsfart i nordområdene. CHNL har bl.a. bidratt til opprettelsen av Arctic Logistics Information Office (ARCLIO) som også opererer i Murmansk. I januar 2013 ble Arctic Resources & Transport Information System (ARCTIS) lansert, som er en database for kunnskap om maritime forhold i nordområdene. Målgruppen er næringslivsaktører, myndigheter og forskningsinstitusjoner.

10.3. Sikkerhet og miljø

Den økende skipstrafikken og aktiviteten i Arktis vil utgjøre en risiko for det sårbare miljøet i området. Ekstreme værforhold, periodevis mørketid, mangelfull kartlegging og kommunikasjonssystemer samt islagte farvann utgjør en konstant utfordring. Områdenes avsidde beliggenhet gjør søk- og redningsarbeid og beredskap mot akutt forurensing vanskelig og kostbart.

Hovedutfordringene i Arktis er grenseoverskridende og bør i stor grad håndteres gjennom tett internasjonalt samarbeid. Det pågår mye arbeid i globale

organisasjoner som FNs sjøfartsorganisasjon IMO, IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) og regionalt i Arktisk råd. Norge skal fortsatt delta aktivt i disse prosessene.

10.3.1. Regelverk

FNs havrettstraktat danner det juridiske rammeverket for all bruk av havområdene. På samme måte som for andre farvann er sjøtransport i polare farvann omfattet av internasjonale regler om skipets standard og mannskapets kvalifikasjoner fastsatt i IMO. Regelverket er imidlertid ikke tilpasset de spesielle forholdene som råder i polare farvann. Norge er pådriver for å få på plass bindende globale regler for skip som seiler i polare farvann i IMO (Polarkoden). Et utkast forventes ferdigstilt i 2014.

Polarkoden vil stille særskilte krav til skip som opererer i disse farvannene, slik som konstruksjonskrav, utstyr, operasjon, beskyttelse av miljøet og begrensning av skader. Det er viktig å sikre at design og utstyr er egnet for operasjon i polare farvann, og at det tas hensyn til miljøet på en skikkelig måte.

Krav til opplæring av sjøfolk som skal operere i polare farvann, er videre ett av de viktigste elementene for sikker operasjon i disse områdene, og Norge vil arbeide aktivt for å få på plass bindende globale regler i IMO. Det er videre viktig at det i skip som opererer i isfarvann, er mannskap om bord som har nødvendig opplæring i isnavigasjon. Det bør derfor arbeides for å få på plass nasjonale kriterier for et godkjent opplæringsprogram i isnavigasjon. Her vil Sjøfartsdirektoratet spille en rolle i samarbeid med næringen og utdanningsinstitusjonene.

10.3.2. Satellittbasert infrastruktur

Satellittbasert infrastruktur spiller en stor og økende rolle for å håndtere de spesielle utfordringene som er knyttet til maritim aktivitet i nordområdene. På grunn av store avstander og manglende dekning fra landbasert infrastruktur finnes det få alternativer til satellitter for å ivareta behovene for kommunikasjon, navigasjon og havovervåking i disse områdene. Landbasert infrastruktur er fortsatt viktig langs norskekysten og på

Svalbard. Det fremkommer av Svalbardmeldingen at det skal vurderes å bygge ut et system for landbasert AIS (Automatic Identification System) langs de mest trafikkerte seilingsledene på Svalbard. I NTP 2014-2023 legges det opp til å etablere basestasjoner som dekker de deler av farvannet ved Svalbard som er mest trafikkert.

Regjeringen har lagt frem en stortingsmelding om norsk romvirksomhet, Meld. St. 32 (2012-2013) Mellom himmel og jord: Norsk romvirksomhet for næring og nytte. Meldingen belyser blant annet virksomhetens betydning for viktige samfunns- og brukerbehov, herunder norske behov for satellittkommunikasjon i nordområdene.

Den norske AIS-satellitten, det kanadiske radarsatellittprogrammet og ulike satellitter utviklet av den europeiske romorganisasjonen ESA gir allerede store bidrag til kostnadseffektiv havovervåking i nordområdene og i Arktis. EUs kommende jordobservasjonsprogram GMES (Global Monitoring for Environment and Security) og EUs satellittnavigasjonsprogram Galileo vil bidra ytterligere til tryggere ferdsel og bedret redningstjeneste i nordlige farvann.



Isens tilbaketrekking åpner opp for nye skipsfartsruter i Arktis, særlig i sommerhalvåret.

Foto: Viking Supply Ships.

Barents 2020

Regjeringens tilskuddsordning Barents 2020 skal bidra til å gjennomføre regjeringens nordområdepolitikk. Barents 2020-midlene skal støtte utvalgte prosjekter som produserer kunnskap i, om og for nordområdene. Over tilskuddsordningen har Utenriksdepartementet tildelt nærmere to millioner kroner til Maritimt Forum Nord til et tiltak som skal styrke kunnskapsdimensjonen i maritim næring og FoU-miljøer. Midlene skal blant annet brukes til kompetanseheving av lærere og styrke samordning og synergi mellom ulike læresteder i nord innenfor maritim utdanning. Prosjektet skal også bidra til økt kunnskap om maritim næring gjennom en utredning og utarbeidelse av en tiltaksplan for verkstedkapasiteten i nord. Analyser har vist at verkstedkapasiteten i dag er en begrensende faktor for petromaritim næring som ønsker å engasjere seg i nord.

GMDSS (Global Maritime Distress Safety System) er et internasjonalt nød- og sikkerhetssystem for skip som gir sikker varsling til hovedredningssentral når skip er i nød, samt sikrer at de mottar sikkerhetsmeldinger som iskart, farer i sjøen, værmeldinger etc. I nordområdene er det i dag ikke fullgod dekning for GMDSS, noe som kan gi redusert sikkerhet for skip. IMO har begynt arbeidet med moderniseringen av GMDSS. Det er viktig at vi i vårt arbeid både nasjonalt og internasjonalt med modernisering av satellittinfrastrukturen i nord sikrer en best mulig dekning av GMDSS.

Eksisterende satellittkommunikasjons-systemer har imidlertid liten eller ingen dekning nord for 75 grader. Det er viktig å få på plass gode kommunikasjonsløsninger for havområdene i nord, særlig med tanke på bredbåndstjenester til skip. Kommunikasjonssatellitter som går i bane over polene, kan løse denne utfordringen. Flere stater med interesser i nordområdene har startet utredninger av mulige løsninger for polar satellittkommunikasjon, men det finnes så langt ingen realiseringsklare planer. Norge bør arbeide for å sikre etablering av robuste systemer for kommunikasjon via satellitt og vurdere behov for eventuelle ad hoc nød-løsninger for kommunikasjon. Norsk Romsenter vil derfor på vegne av Nærings- og handelsdepartementet



Skipstrafikk innenfor Arktis (som definert i IMO's Polarkode) i 2012.

Produsert av Kystverket og DNV for fagrappporten "Økt skipsfart i Polhavet".

igangsette «Prosjekt satellittbasert kommunikasjon», for å utrede mulige konsepter for å sikre etablering av robuste systemer for kommunikasjon via satellitt, samt vurdere behov for eventuelle ad hoc nødløsninger for kommunikasjon nord for 75 grader.

10.3.3. Beredskap

Arktis er et område kjennetegnet av lange avstander, krevende klima og forholdsvis få redningsressurser. Som kyststat i Arktis og til Polhavet har Norge viktige forpliktelser med hensyn til søk og redning etter havretten. Samarbeid mellom de arktiske landene er avgjørende for en effektiv utnyttelse av tilgjengelige redningsressurser og for å komme nødstedte til unnsetning så raskt som mulig. De arktiske landene signerte i 2011 en ny avtale om samarbeid om søk og redning i Arktis. Sentrale målsettinger har vært å dele Arktis i hensiktsmessige søk- og redningsansvarsregioner, å etablere nasjonale kontaktpunkter og samarbeidsmekanismer, samt å legge til rette for informasjonsdeling og gjensidig bistand og assistanse.

Tidsfaktorene, avstandene og klima vil gjøre visse aksjoner svært vanskelige, uansett hvor store ressurser som brukes på redningstjenester. Derfor må den enkelte næringsutøver og deres bransjeorganisasjoner systematisk arbeide for å redusere risikoen for ulykker

og for selv å kunne håndtere kriser i større utstrekning enn det som er nødvendig i andre farvann.

Regjeringen har besluttet å styrke redningshelikopterberedskapen betydelig. For Svalbard vil Sysselmannens helikoptertjeneste utvides fra dagens tjeneste med ett stort og ett mellomstort helikopter til to store helikoptre. Anskaffelsen av nye helikoptre for Svalbard vil innebære en styrket beredskap i nordområdene generelt. Det vil blant annet bli mulig å redde opp mot 18 nødstedte på en radius av 120 nautiske mil.

De arktiske landene har fremforhandlet en samarbeidsavtale om oljevern i arktiske farvann. Avtalen ble undertegnet på ministermøtet i Arktis råd i Kiruna i mai 2013. Avtalen vil medføre bedre koordinering, samarbeid og bruk av de ressurser medlemslandene har innen oljevern, noe som samlet sett vil øke evnen til å håndtere akutte oljeutslipp i arktiske farvann.

10.3.4. Kartlegging av havområdene

Sikker navigasjon i polare farvann er avhengig av gode maritime navigasjonskart og isdata. I Svalbardmeldingen fremkommer det at det er mangelfull sjøkartlegging av havområdene rundt Svalbard. På bakgrunn av områdenes spesielle sårbarhet og den forventede økningen i skipstrafikken er det særskilt viktig å få på plass en bedret kartdekning av havområdene rundt Svalbard. Regjeringen vil derfor arbeide for å få på plass en bedre kartdekning av havområdene rundt Svalbard.

10.4. Forskning og innovasjon

Det offentlige virkemiddelapparatet gjør en viktig innsats for å styrke kunnskapsgrunnlaget rundt maritime operasjoner i nordområdene. Krevende operasjoner, blant annet i nordområdene, er et av hovedområdene i Norges forskningsråds MAROFF-program. Gjennom Innovasjon Norges tilskuddsordning til maritim utvikling er både krevende operasjoner og transport i nordområdene to prioriterte områder.

Regjeringen har besluttet å opprette et forsknings- og kompetansesenter for petroleumsvirksomhet i nordområdene og Arktis. Senteret skal bygge opp et forskningsmiljø av høy kvalitet som er relevant for

oljenæringen i nord og i arktiske strøk. Hovedsetet til senteret skal ligge i et av de tre nordligste fylkene. Forskningen skal foregå i samarbeid med andre forskningsmiljøer i Norge og utlandet. Målet er at akademia og næringslivet i nord skal samarbeide om å flytte kunnskapsfronten knyttet til arktiske utfordringer.

Det er også relevante forskningsprogrammer på Framsenderet i Tromsø. Flaggskipet Havisen i Polhavet setter søkelyset på samfunnsmessige forhold og forvaltningsutfordringer ved fiskeri, skipstrafikk og petroleumsaktivitet, klimaendringer som har betydning for det regionale og globale klimasystemet og for fremveksten av nye næringer, og betingelser for utvikling av skipsfart, fiskerier og petroleumsvirksomhet.

10.5. Kompetanse

Utvikling av arktisk maritim kompetanse og utdanning av personell er svært viktig. Norge har høy kompetanse innen seilas i polare farvann, og det tilbys i dag ulike utdannings- og opplæringsprogrammer for sjøfolk knyttet til operasjon av skip i polare farvann. Det er viktig å opprettholde og videreutvikle arktisk maritim kompetanse samtidig som utdanningstilbudet videreutvikles. Norge bør være verdensledende i utdanning av sjøfolk knyttet til operasjoner i polare farvann. Regjeringen vil utrede behovet for å etablere et nasjonalt kompetansesenter for utdanning av sjøfolk for seilas i polare farvann, innenfor rammen av etablerte institusjoner lokalisert i landsdelen.

10.6. Muligheter og utfordringer frem mot 2020

Bærekraftig utvikling av økt aktivitet i nord representerer store muligheter. Allerede vedtatt utvikling av olje- og gassressurser på norsk sokkel i nordområdene vil bidra til betydelig verdiskaping. De maritime næringer spiller en viktig rolle for at denne utviklingen kan skje på en miljøvennlig og sikker måte.

Økt maritim aktivitet og nye seilingsleder lenger nord og øst vil etter hvert også skape nye muligheter. Samtidig representerer ekstreme værforhold,

periodevis mørketid, tidvis islagte farvann, lange avstander, mangelfulle kommunikasjonssystemer og infrastruktur utfordringer for både skip og mannskap. Det blir viktig å bidra til utvikling av forskning og innovasjon rettet mot maritim aktivitet i nordområdene, og å styrke infrastruktur for kommunikasjon og kartdekning.

- Manglende infrastruktur og lange avstander gjør søk og redning vanskelig.
- Manglende kartdekning av havområdene i nordområdene utgjør en sikkerhetsrisiko for sikker navigasjon.

10.7. Tiltak

- Norsk Romsenter igangsetter "Prosjekt satellittbasert kommunikasjon" på vegne av Nærings- og handelsdepartementet for å utrede mulige konsepter for å sikre etablering av robuste systemer for kommunikasjon via satellitt, samt vurdere behov for eventuelle ad hoc nød- løsninger for kommunikasjon nord for 75 grader nord.
- Regjeringen vil være en pådriver gjennom IMO for å ferdigstille et bindende globalt regelverk for seilas i polare farvann (Polarkoden).
- Regjeringen vil arbeide aktivt gjennom IMO for å få på plass et bindende globalt regelverk med krav til opplæring av sjøfolk som skal operere i polare farvann.
- Regjeringen vil arbeide for å få på plass en bedre kartdekning av havområdene rundt Svalbard.
- Regjeringen vil utrede behovet for å etablere et nasjonalt kompetansesenter for utdanning av sjøfolk for seilas i polare farvann, innenfor rammen av etablerte institusjoner lokalisert i landsdelen.
- Regjeringen vil vurdere å bygge ut et system for landbasert AIS-kjede langs de mest trafikkerte seilingsledene på Svalbard.
- Regjeringen vil gjennomgå faggrupperapporten om norske interesser i lys av at nordlige hav- og kystområder åpnes for økt maritim aktivitet, med sikte på oppfølging av relevante anbefalinger.
- Regjeringen vil sette av inntil 200 millioner kroner i NTP 2014-2023 til oppgradering og bygging av ny havneinfrastruktur i Longyearbyen.

11 Vedlegg – virkemiddelapparatet

Samarbeid mellom virkemiddelaktørene

Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og SIVA er sentrale aktører i det statlige virkemiddelapparatet. I tillegg er fylkeskommunene viktige aktører i det distrikts- og regionalpolitiske utviklingsarbeidet. Det er viktig å sikre godt samarbeid og tydelig arbeidsdeling mellom disse aktørene til beste for brukerne og for å sikre god utnytting av de offentlige ressursene. Virkemiddelaktørene utfyller hverandres arbeid ved at Innovasjon Norge og Norges forskningsråd, hovedsakelig på ulike måter, støtter enkeltprosjekter og bedrifter i forskjellige utviklingsstadier, mens SIVA utvikler og har et eierskap i infrastruktur som forsknings- og kunnskapsparke, inkubatorer og næringshager. De ulike rollene bidrar til å opprettholde et skille mellom hva virkemiddelaktørene skal gjøre, og hvilken fase de skal arbeide i, og sikrer et prinsipielt skille og habilitet i enkeltsaker.

Innovasjon Norge

Innovasjon Norge tilbyr tjenester for finansiering, kompetanse, profilering, nettverk og rådgivning og skal representere én inngang til hoveddelen av det næringsrettede virkemiddelapparatet. Selskapet eies av staten ved Nærings- og handelsdepartementet (51 prosent) og fylkeskommunene (49 prosent). Innovasjon Norge er statens og fylkeskommunenes virkemiddel for å realisere verdiskapende næringsutvikling i hele landet. Kontorstrukturen er desentralisert med kunderådgivere på 22 distrikts- og lokalkontorer i Norge og utekontorer i om lag 30 land, i tillegg til hovedkontoret i Oslo. Gjennom Innovasjon Norges ulike ordninger ble det gitt tilskudd og lån på til sammen 5,4 milliarder kroner i 2011.

Lavrisikolån

Lavrisikolån er et tilbud til bedrifter med behov for finansiering av sitt langsiktige kapitalbehov, og kan benyttes til finansiering av anleggsmidler, som bygninger, maskiner, driftstilbehør, fiskefartøy, fiskeredskap mv. Lånene gis på konkurransedyktige markedsmessige rentebetingelser. Det kreves god pantesikkerhet for lavrisikolån i Innovasjon Norge.

Lavrisikolån kan gis over hele landet og til bedrifter i alle bransjer. Målgruppen er både små, mellomstore og store bedrifter.

Landsdekkende innovasjonslån og distriktsrettede risikolån

Risikolån eller innovasjonslån er en type lån som kan brukes til toppfinansiering av et investeringsprosjekt, det vil si den delen av investeringen som er mest risikoutsatt på grunn av dårlig pantesikkerhet.

Risikolån/innovasjonslån kan benyttes til delfinansiering av investeringsprosjekter som handler om nyetablering, nyskaping, omstilling, internasjonalisering og utvikling, som det er vanskelig å finne tilstrekkelig risikovilje for å kunne gjennomføre i det private kredittmarkedet. Innovasjon Norges deltakelse forutsetter at lånet skal ha en utløsende effekt for at prosjektet skal kunne gjennomføres.

Rentene for risikolån/innovasjonslån ligger noe høyere enn for lån i det private kredittmarkedet og skal normalt ha noe kortere løpetid. Disse lånene kan gis over hele landet og til bedrifter i alle bransjer. Målgruppen er både små, mellomstore og store bedrifter.

Tilskudd for regional utvikling

Tilskuddene kan gis til bedriftsutviklingsprosjekter og i noen grad til delfinansiering av fysiske investeringer, og som etablerertilskudd til personer som skal utvikle og etablere egen bedrift. Tilskuddene gis med distriktsrettede føringer og skal bidra til nyskaping og omstilling. Gode innovative prosjekter med internasjonale vekstmuligheter er spesielt høyt prioritert. Innovasjon Norge forvalter ordningene på oppdrag fra fylkeskommunene.

Miljøteknologiordningen

Miljøteknologiordningen skal være en støtteordning for pilot- og demonstrasjonsanlegg innenfor utvikling av ny miljøteknologi. Målgruppen for ordningen er små, mellomstore og store bedrifter. Ordningen er

landsdekkende, og det kan gis støtte til planlegging og utvikling av pilot- og demonstrasjonsanlegg, investeringer i utviklings- og pilotfasen og igangkjøring og testing etter driftsstart.

Tjenesten for industrielle og offentlige forsknings- og utviklingskontrakter (IFU/OFU)

Tjenesten for industrielle og offentlige forsknings- og utviklingskontrakter skal stimulere til innovativt utviklingssamarbeid. Det betyr et nært utviklingssamarbeid om krevende forsknings- og utviklingsprosjekter mellom to eller flere parter og som innebærer en kontraktfestet og målrettet samarbeidsavtale mellom dem.

IFU/OFU-kontrakten inngås mellom en krevende kundebedrift i privat sektor eller en offentlig virksomhet og en eller flere leverandørbedrifter. Innovasjon Norge bidrar med kompetanse i internasjonal forretningsutvikling og finansielt med tilskudd for å avlaste risiko og legge til rette for iverksetting av slike krevende utviklingsprosjekter.

ARENA-programmet

Arena-programmet tilbyr finansiell og faglig støtte til langsiktig utvikling av regionale næringsmiljøer. Miljøene kan ha karakter av næringsklynger eller kan representere mer umodne relasjoner mellom bedrifter og relaterte utviklings- og kunnskapsaktører. Formålet er å stimulere til økt innovasjon i næringsmiljøene, basert på samspill og samarbeid mellom næringsaktører, FoU- og utdanningsaktører og offentlige utviklingsaktører. Utgangspunktet skal være et klart uttrykt potensial for økt verdiskaping.

Norwegian Centres of Expertise

NCE-programmet tilbyr finansiell og faglig støtte til gjennomføring av langsiktige og målrettede utviklingsprosesser i næringsklynger. Støtten fra programmet skal bidra til å redusere hindringer for samarbeid mellom aktørene, akselerere gjennomføringen av viktige utviklingsprosesser og -prosjekter samt koordinere og målrette private og offentlige innsatser for å utvikle klyngen.

NCE-programmet velger ut og tilbyr bistand til de regionale næringsklyngene i Norge som har best

forutsetninger for videre vekst, og som har klare ambisjoner om et langsiktig og forpliktende samarbeid.

Maritim utvikling

Maritim utvikling er en tilskuddsordning rettet mot de maritime næringene i Norge. Ordningen skal bidra til å styrke konkurranseevnen, øke maritim verdiskaping i Norge og bidra til å videreutvikle Norge som en ledende maritim nasjon.

SIVA

SIVA – Selskapet for industrivekst SF – er et statsforetak som driver eiendomsvirksomhet og utvikling av regionale innovasjons- og verdiskapingsmiljøer. Gjennom sin virksomhet er SIVA statens virkemiddel for tilretteleggende eierskap og utvikling av bedrifter og nærings- og kunnskapsmiljøer i hele landet. SIVA har også et særlig ansvar for å fremme vekstkraften i distriktene. Selskapet ble opprettet i 1968 og har hovedkontor i Trondheim. I 2012 har SIVA-konsernet 18 heleide datterselskaper samt eierandeler i 131 innovasjons- og eiendomsselskaper. Innovasjonsselskapene omfatter blant annet næringshager, forsknings- og kunnskapsparke med FoU-inkubatorer, industriinkubatorer og utviklingsselskaper.

Maritime industri-inkubatorer

I 2010 ble det opprettet fem maritime industri-inkubatorer. Sentrale maritime bedrifter, samt de respektive fylkeskommuner og kommuner, deltar i satsingen, som skal ha en varighet på fem år. Inkubatorene skal arbeide for omstilling og nyetableringer gjennom bruk av den unike kompetansen Norge har innenfor de maritime næringene.

En industri-inkubator opprettes i samarbeid med én eller flere større industribedrifter. Inkubatoren skal stimulere til utvikling av ny virksomhet gjennom bruk av eksisterende kompetanse. Selve inkubator-konseptet er utprøvd og anerkjent internasjonalt. De fem maritime industri-inkubatorene er etablert i Florø, på Stord, på Sunnmøre og på Sørlandet. Sterke maritime industrimiljøer har gjennom disse inkubatorene gått sammen om å satse på innovasjon og nyskaping.

Norges forskningsråd

Norges forskningsråd har en sentral rolle som forskningspolitisk rådgiver og skal gjennom ulike virkemidler sikre forskning av høy kvalitet og relevans. Norges forskningsråd er et av regjeringens viktigste virkemiddel for å sikre gjennomføring av forskningspolitikken. Norges forskningsråd mottar tildelinger over budsjettene til alle departementene. Tildelingene omfatter generelle faglige virkemidler som åpne konkurransearenaer, internasjonalt forskningssamarbeid, institutt-tildelinger og midler til spesifikke eller tematiske programmer eller prosjekter. Det samlede budsjettet for Norges forskningsråd for 2012 var på 7,4 milliarder kroner.

Norges forskningsråd har således også en viktig utøvende rolle som del av regjeringens virkemiddelapparat for forskning og innovasjon i næringslivet. Det tematiske virkemiddelet MAROFF i Norges forskningsråd finansieres av Nærings- og handelsdepartementet og skal bidra til å realisere regjeringens satsing på innovasjon og miljøvennlig verdiskaping i maritim sektor.

Skattefunn

Skattefradrag og næringslivets kostnader til forskning og utvikling (Skattefunn) er en rettighetsbasert støtteordning med formål å stimulere næringslivets egen FoU-innsats. Bedriftene selv velger ut prosjekter, og alle prosjekter som tilfredsstillende kravene i lov og forskrift, gir rett til skattefradrag etter de samme kriteriene. Skattefunn er hjemlet i skatteloven § 16-40 med tilhørende forskrift.

Det norske eksportfinansieringssystemet

Aktørene i det norske eksportfinansieringssystemet er Eksportkreditt Norge AS og Garanti-instituttet for eksportkreditt (GIEK). Eksportkreditt Norge gir lån, mens GIEK utsteder garantier. Vilårene for lånene og garantiene er blant annet regulert i den OECD-baserte avtalen Arrangement on Officially Supported Export Credits (Arrangement).

Eksportkreditt Norge AS

Eksportkreditt Norge er et statsaksjeselskap som ble opprettet sommeren 2012. Formålet med selskapet

er å forvalte den statlige eksportkredittordningen som består av offentlig støttede lån i samsvar med internasjonale avtaler (såkalte CIRRLån⁴¹) og lån på markedsvilkår til prosjekter som kvalifiserer for CIRRL-finansiering. Eksportkredittordningen som Eksportkreditt Norge forvalter, avløste den såkalte 108-ordningen som var forvaltet av Eksportfinans siden 1978. Lånene gis til kjøpere av norske kapitalvarer og tjenester. Det er regulert i forskrift at alle søknader som faller innenfor fastsatt regelverk for eksportkredittordningen, vil få tilsagn om finansiering, og Stortinget setter i tråd med dette ingen øvre ramme for lånetilsagn. I Eksportkreditt Norges første fulle driftsår, 2013, er det anslått at det vil bli om lag 28,5 milliarder kroner i låneutbetalinger.

Garanti-instituttet for eksportkreditt (GIEK)

GIEK er en statlig forvaltningsbedrift som tilbyr langsiktige garantier på vegne av den norske stat for eksport av kapitalvarer og tjenester over hele verden. GIEK forvalter fire garantiordninger, og rammene for disse ordningene settes av Stortinget i den årlige behandlingen av statsbudsjettet. Alminnelig garantiordning er GIEKs hovedordning, og GIEK kan under denne ordningen avdekke alle typer risiko med unntak av garantier med kortere løpetid enn to år. Slike garantier tilbys av GIEKs datterselskap GIEK Kredittforsikring AS (GK). Ramme for alminnelig garantiordning i 2013 er 135 milliarder kroner. GIEKs øvrige garantiordninger er Garantiordning for investeringer og eksport til utviklingsland (rammen i 2013 er 3,15 milliarder kroner), Garantiordning for byggelån til skip, fartøy og innretninger til havs (rammen i 2013 er 5 milliarder kroner) og Garantiordningen for kraftintensiv industri kjøp av kraft (rammen i 2013 er 20 milliarder kroner). GIEK skal gå i balanse på lang sikt og innretter sine disposisjoner og priser på bakgrunn av balansekravet. Maritim sektor utgjør sammen med olje- og gassektoren den største brukergruppen av statens eksportfinansieringstilbud. Hensikten med tilbudet er å gi norske eksportører konkurransedyktige finansieringsvilkår, slik at konkurransen med øvrige

41 CIRRL (Commercial Interest Reference Rate) er minimumsrenten for fastrentelån i henhold til «Arrangement on Officially Supported Export Credits», og renten endres månedlig. For fastsettelse av renten tas det utgangspunkt i renten på statsobligasjoner i den aktuelle valuta. CIRRL settes ett prosentpoeng høyere enn dette.

tilbydere kan skje på bakgrunn av pris og kvalitet – og ikke finansieringsvilkår.

Fylkeskommunene

Alle fylkeskommunene har fått et oppdrag som regional utviklingsaktør. Som en del av denne rollen forvalter fylkeskommunene distrikts- og regionalpolitiske virkemidler. Fylkeskommunene har også, gjennom ansvaret for regional planlegging, en oppgave i å utvikle felles planer og strategier som bidrar til utvikling av næringsliv og lokalsamfunn. Gjennom å delegerer midlene til regional utvikling og nyskaping til fylkeskommunene gis fylkeskommunene mulighet til å ta utgangspunkt i sine utfordringer. Innsatsen skal videre rettes inn mot økt verdiskaping, sysselsetting, et internasjonalt konkurransedyktig næringsliv, gode lokale og regionale rammevilkår for næringslivet og kompetanseheving i befolkningen, utvikling av

attraktive regionale og lokale senter for innbyggere og næringsliv. Fysisk infrastruktur for næringslivet er også tiltak som kan støttes.

Den regionale utviklingen handler om å se koblinger mellom ulike sektorer og å utvikle strategier for å fremme den samfunnsutviklingen en ønsker i det enkelte fylket. For å lykkes med dette må det være godt samarbeid og samhandling med aktuelle aktører som kommuner, regionråd, Innovasjon Norge, Forskningsrådet, SIVA, FoU- og utdanningsinstitusjoner, næringslivet og andre aktører, avhengig av aktiviteten.

Fylkeskommunene kan eventuelt selv forvalte midlene eller delegerer forvaltningen til for eksempel Innovasjon Norge, SIVA, Forskningsrådet, kommuner og regionråd.

Utgitt av:
Nærings- og handelsdepartementet

Offentlige institusjoner kan
bestille flere eksemplarer fra:
Departementenes servicesenter
Internett: www.publikasjoner.dep.no
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefon: 22 24 20 00

Publikasjonskode: K-0730 B
Design: Melkeveien Designkontor AS
Omslagsfoto: M/S «Seven Viking» © Ulstein/Per Eide
Trykk: 07 Xpress as
08/2013 - opplag 500