

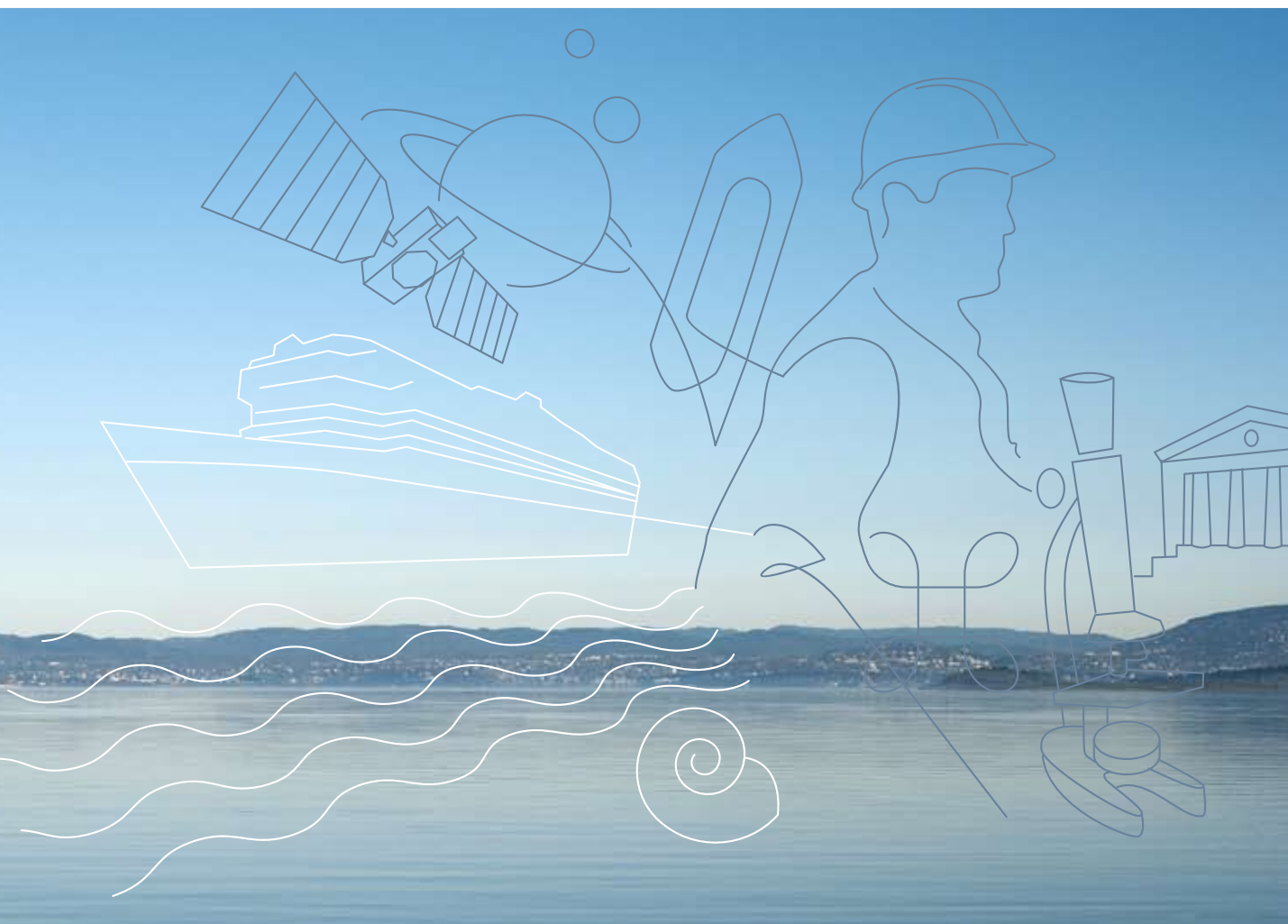


NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

Maritim strategi 2007

Stø kurs

Regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime næringer



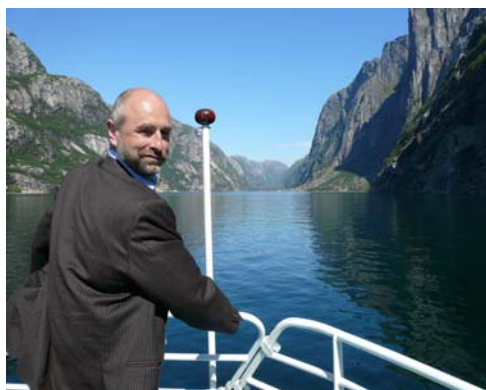


Foto: Arvid Samland

Norge er et lite land med 4,7 millioner mennesker bosatt i et hjørne av Europa. Vi er et land som i stor grad har bygget vår velferd på handel med andre land. I dag har vi forlenget innsett at vi ikke kan konkurrere på lave lønninger, men at vi må være konkurransedyktige på andre måter. De produktene vi lager må kort og godt være veldig gode, og kompetansen må være høy.

Som nærings- og handelsminister er jeg overbevist om at veien fram må være å bygge helhetlige miljøer der Norge har forutsetninger for å være best. Den rød-grønne regjeringen har i Soria Moria-erklæringen sagt at det er både viktig og riktig å satse spesielt på næringer der Norge allerede er gode. Dette er en ambisjon som skiller oss fra den forrige regjeringen. Vi skal satse på områder der vi er ledende internasjonalt eller har forutsetninger for å bli det. De maritime næringene utgjør et slikt område.

Markedene for de maritime næringene i Norge er inne i en global veksttrend. Vi er imidlertid ikke alene om å ville ta del i denne utviklingen. Flere land ønsker sin del av veksten. I Europa og Asia utvikler flere land til dels ambisiøse strategier for å styrke sine maritime næringer og for å tiltrekke seg maritim virksomhet. Om vi skal hevde oss i en internasjonal økonomi, er det nødvendig å spisse innsatsen.

Den betydelige kompetansen som er utviklet og bygget opp i de norske maritime næringer gjør at vi har alle muligheter for å hevde oss også i fremtiden. Dette gjelder ikke minst på miljøområdet. Miljøutfordringene for internasjonal skipsfart er betydelige. Å utvikle maritime næringer med miljøvennlige løsninger helt i front er vårt viktigste ansvar, i tillegg til at det også innebærer store muligheter. Jeg er overbevist om at de norske maritime næringer gjennom målrettet innovasjon har alle forutsetninger for å bli både lønnsomme og verdens mest miljøvennlige.

I arbeidet med strategien har jeg lagt opp til en bred prosess. Vi har hatt en nær dialog med representanter fra de maritime næringer i Norge. Jeg vil spesielt understreke medvirkningen fra Strategisk råd i MARUT, som har kommet med omfattende innspill.

Med denne strategien legger regjeringen fram sin plan for å støtte opp under videre vekst og utvikling av de norske maritime næringer. Strategien underbygges ved en bevilgning på 252 millioner kroner til forskning, innovasjon og kompetanse tiltak. Nettolønnsordningen videreføres og det innføres en rederiskattordning etter en europeisk modell.

Jeg vil følge opp strategien i samarbeid med de ulike aktørene. Målet er at vi allerede i 2009 vil se resultater av satsingen på de maritime næringer.

God lesning!

Dag Terje Andersen
Nærings- og handelsminister



Innhold

De norske maritime næringer	4
Norsk skipsfart.....	4
Maritime tjenesteytere	5
Verftsindustri.....	5
Skipsutstyrsindustri.....	6
Tilknyttede sektorer	7
1. Globalisering og rammevilkår	8
1.1 Globalisering	8
1.2 Internasjonale rammevilkår	9
1.3 Norske rammevilkår	11
1.4 Markedsadgang	14
Tiltak.....	16
2. Miljøvennlige maritime næringer.....	17
2.1 Miljøutfordringer	17
2.2 Utslipp til luft	19
2.3 Klimagasser	20
2.4 Ny teknologi	21
2.5 Andre utslipp fra skipsfart.....	22
2.6 Utslipp fra skipsbygging	23
2.7 Resirkulering av skip	23
Tiltak.....	24
3. Maritim Kompetanse	25
3.1 Kompetansebehov	25
3.2 Rekruttering	26
3.3 Maritime utdanninger	27
3.4 Samarbeid	30
3.5 Utenlandske arbeidstakere	31
Tiltak.....	32
4 .Maritim forskning og innovasjon	33
4.1 Innovasjon og kompetanse	33
4.2 Utfordringer og muligheter	35
Tiltak.....	37
5. Nærskipsfart	39
5.1 Om nærskipsfart	39
5.2 EU og nærskipsfart.....	40
5.3 Nasjonal transportpolitikk.....	41
5.4 Nordområdene	41
5.5 Fra vei til sjø	43
5.6 Gebyrer og avgifter.....	44
5.7 Norsk nærskipsfartsflåte	44
Tiltak.....	45



Regjeringens visjon:

Norge skal være en verdensledende maritim nasjon. De norske maritime næring-er skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden

De norske maritime næringer omfatter skipsfart, verft, maritime utstyrsprodusenter og maritime tjenesteleverandører. Næringene har stor betydning for verdiskaping og sysselsetting i Norge, ikke minst i distriktene.

Strategien underbygges ved en bevilgning på 252 millioner kroner til forskning-, innovasjon- og kompetansetiltak. Nettolønnsordningen videreføres og det innføres en rederiskattordning etter en europeisk modell.

Med utgangspunkt i utfordringene den norske maritime sektor står overfor omtaler vi mål og tiltak innen fem hovedområder:

- Globalisering og rammevilkår**
- Miljøvennlige maritime næringer**
- Maritim kompetanse**
- Maritim forskning og innovasjon**
- Nærskipsfart**

Globalisering og rammevilkår:

De maritime næringer i Norge er utsatt for sterk internasjonal konkurranse og opererer i globale markeder. Regjeringens mål er å bidra til global regulering av de maritime næringer for å hindre skattekonkurranse, fremme miljøvennlige og sikre løsninger og samtidig fremme trygge arbeidsvilkår for de ansatte.

Miljøvennlige maritime næringer:

Miljøutfordringene for internasjonal skipsfart er store. Den økende etterspørselen etter transport-tjenester vil med dagens teknologi utfordre rammene for en bærekraftig utvikling.

Regjeringen ønsker at de norske maritime næringer skal ligge i front på miljøområdet. Dette krever sterk norsk satsing på forskning og innovasjon og vilje til å gå foran i implementeringen av nye miljøvennlige løsninger.

Maritim kompetanse:

Kompetanse vil være avgjørende for næringenes videre utvikling. Vi vil gjennom den maritime strategien bidra til et felles løft med næringen for økt rekruttering og kompetanseheving i de maritime næringer. Vi skal ha maritim utdanning på høyt nivå og forbedre adgangen til å innhente arbeidskraft fra utlandet.

Maritim forskning og innovasjon:

Norge skal bli ledende innen maritim forskning og innovasjon. Økt støtte gjennom Innovasjon Norge og Norges forskningsråd skal særlig bidra til en mer miljøvennlig skipsfart gjennom prioritering av maritim miljøteknologi og krevende miljøvennlige maritime operasjoner i kaldt klima.

Nærskipsfart:

Norsk nærskipsfart skal bli et mer miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ til veitransporten slik at mer gods kan fraktes med skip. Regjeringen har satt ut en utredning om nærskipsfart. Regjeringen satser på miljøprosjekter i de maritime næringer og utviklingen av nærskipsflåten.

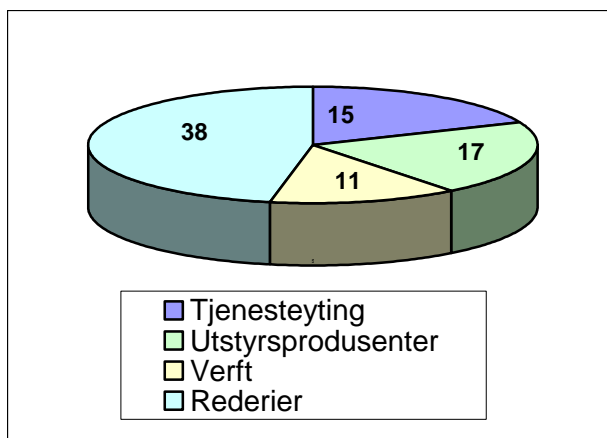


De norske maritime næringer

Norge har en av verdens største og mest komplette maritime sektorer. Dette har gitt grobunn for en unik maritim kompetanse og et stort potensiale for innovasjon. Rederiene er den største av de norske maritime næringene. Et stort antall maritime bedrifter har et tett samspill med rederiene. Rederiene er på mange måter kjernen i de norske maritime næringer.

Med maritime næringer mener vi all virksomhet knyttet til skipsfart og skipsbygging. Rederivirksomhet, finansiering, forsikring, klassifisering, sjørett og andre tilknyttede tjenester er de viktigste aktivitetene. Skipsbygging består av virksomheter som verft, utstyrsleverandører og skipsdesignere. I de senere år har maritime virksomheter og offshorevirksomhet blitt tettere knyttet sammen. Maritime næringer har også klare koblinger mot fiskeri og reiseliv. Vi finner maritime bedrifter over hele landet, og de maritime næringer er derfor viktige for å sikre aktivitet i alle deler av landet. Tyngdepunktet for verdiskapingen er i Oslo-området og langs kysten fra Rogaland til Møre.

Figur 1
Verdiskaping i de maritime næringer fordelt på 4 hovedgrupper (milliarder kroner)



Vi skiller mellom fire hovedtyper av maritime bransjer: rederier (som inkluderer rigg- og boreselskaper), maritime tjenesteytere, skips- og offshoreverft og utstyrprodusenter, se figur 1. Rederi- og riggvirksomhet er størst med 46 prosent av verdiskapingen, det vil si 38 milliarder kroner, deretter følger utstyrsprodusenter, maritime tjenesteytere og verft.

Norsk skipsfart

Den norskkontrollerte tonnasjen var den femte største i verden per 1. januar 2007 målt i dødvekttonn, etter Hellas, Japan, Tyskland og Kina. Norge har tidligere vært verdens tredje største skipsfartsnasjon. Vi har ikke tatt del i veksten i internasjonal skipsfart, selv om vi har hatt stor vekst i offshoreflåten. I løpet av tredje kvartal 2007 økte den norske flåten med 21 skip og kom opp i 1.795 skip. Dette er det høyeste antall skip noensinne.

Det har vært en gradvis nedgang i bruken av norsk flagg for utenriksflåten. Om lag 49 prosent av utenriksflåten er nå under norsk flagg, mot 53 prosent i begynnelsen av 2006. I 2002 var andelen av norsk utenriksflåte under norsk flagg om lag 60 prosent.

Antall skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) har falt betydelig i løpet av de siste 5 årene. Det var per juli 2007 registrert 622 skip i NIS. Dette er en reduksjon på 4 prosent fra juli 2006.

Norsk skipsfart hadde i 2006 en vekst i omsetningen på 10 prosent sammenlignet med 2004. Totalt omsetter skipsfarten for 117,9 milliarder kroner og sysselsetter 31 000 personer, hvorav 17 000 var nordmenn. Blant disse er det 5 000 ansatt på rederienes kontorer i Norge, og de resterende er sjøfolk.



Det største bidraget til økt omsetning kommer fra utenriks sjøfart og forsyningskip på norskekysten. Offshoreskip og forsyningskip, både på norskekysten og internasjonalt, har størst økning i sysselsettingen.

Skipsfart er Norges største eksportnæring etter olje og gass, og størst når det gjelder tjenesteeksport. Norsk skipsfart opererer i de fleste store skipsfartsmarkeder, som tank, bulk, kjemikalier, containere, bil og LNG, og er blant de ledende innen flere offshoremakeder, som rigg og supply. Norske rederier har imidlertid til dels forlatt tradisjonell linjefart og cruisevirksomhet.

Eksempler på rederier som er verdensledende er Solstad Offshore ASA, Color Line AS og Wilh. Wilhelmsen ASA.

Wilh. Wilhelmsen ASA tilbyr i dag transport- og logistikktjenester over hele verden, fra produsenten og helt fram til kunden. En betydelig del av rederiets virksomhet skjer innenfor rammen av selskapet Wallenius Wilhelmsen, som er et av verdens største biltransportselskaper. Selskapet er også en av verdens ledende leverandører av maritime tjenester som for eksempel gjennom drift av skip.

Solstad Offshore ASA har utviklet seg til et av de ledende offshore rederiene, og opererer offshoreskip i Nordsjøen, Brasil, Mexico/US-gulven, Vest Afrika og Asia.

Color Line ASA har utviklet seg til en av Europas ledende cruisefergerederier. Selskapet har seks internasjonale fargeruter mellom ti havner i Norge, Tyskland, Danmark og Sverige. Selskapet opererer i skjæringspunktet mellom transport og reiseliv, og er viktig aktør for å trekke utenlandske turister til Norge.

Maritime tjenesteytere

Rederiene er avhengige av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteytere. De viktigste tjenesteytere er skipsfinansiering, forsikring, sjørett, klassifisering, havnetjenester og megling.

Mange norske maritime tjenesteytere er blant de største og mest betydningsfulle i verden på flere områder. Tilsammen er rundt 18 000 personer ansatt i disse næringene.

For eksempel har Det Norske Veritas (DNV) ca. 16 prosent av det globale markedet for skipsklassifisering. Verdens to største banker innen tilrettelegging av lån til skipsfarten befinner seg i Oslo. Oslo Børs er en av de viktigste handelsplassene for aksjer i maritime selskaper.

Et annet eksempel er Grieg Gruppen som driver bred internasjonal virksomhet. I tillegg til rederivirksomhet og skipsmegling er Grieg Gruppen engasjert i global logistikk, forsikringsmegling, investeringsrådgiving og maritime informasjonssystemer.

Verftsindustri

Norge har lange skipsbyggingstradisjoner, og det er fremdeles betydelig verftsaktivitet langs kysten. Verftene er blitt noe færre og vesentlig mer spesialiserte de siste årene og er i stor grad gode på de områdene hvor også norske rederier er gode. Norske verft arbeider mot fire hovedmarkeder: offshoreskip, små spesialiserte skip, fiskebåter og passasjerferger.

Til tross for mange små og spesialiserte verft, har det også vært en tendens mot konsolidering i større grupper. Europas største skipsbyggingsgruppe, Aker Yards, med hovedkontor i Oslo, er et eksempel på dette.

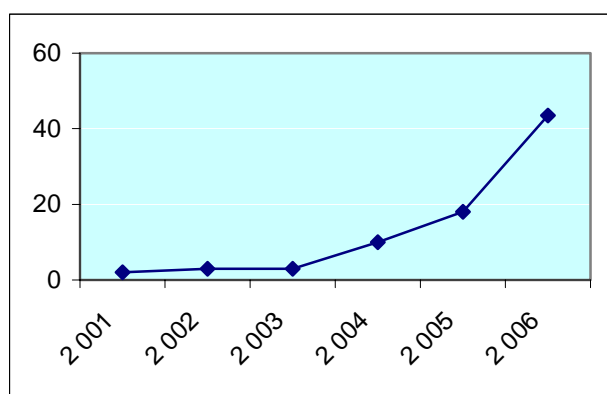


Aker Yards er med verft blant annet på Vestlandet og Brevik, verdensledende innen bygging av avanserte skip.

Høy kompetanse og kunnskapsrike mennesker i innovative arbeidsmiljøer er norske verfts viktigste konkurransefortrinn.

Figur 2

Ordreinngang ved norske skipsverft 2000-2006 (milliarder kroner)



Det er stor etterspørsel etter nye skip i verdensmarkedet, og norske skipsverft har avtaler om å levere skip i flere år framover. Ordreinngangen i 2006 var på hele 43,5 milliarder kroner, eller nesten tre ganger så mye som i 2005, se figur 2. Dette ga en ordresreserve ved utgangen av året på 56 milliarder kroner. Størstedelen av denne ordreserven er kontrakter for bygging av offshoreskip, for eksempel forsyningsskip. Dette illustrerer at norske verft har klart å ta del i den voldsomme oppsvingen i dette markedet. Verft som for eksempel bygger fiskebåter, har lav ordremasse.

Norske offshore- og skipsverft hadde i 2005 en verdiskaping på rundt 11 milliarder kroner. Samme år omsatte de 20 største verftene for drøyt 20 milliarder kroner.

Totalt sysselsetter den norske verftsindustrien rundt 20 000 personer.

Norske verft tar del i den internasjonale arbeidsdelingen. Dette innebærer blant annet at mange verft får skrog bygget i utlandet. Skrogene blir deretter fraktet til Norge, hvor utstyret installeres og skipet ferdigstilles. En stor del av skrogene som var bestilt ved utgangen av 2006 ble for eksempel bygget i Romania, for deretter å bli utstyrt i Norge.

Denne arbeidsdelingen illustrerer at norske verft i større grad enn tidligere spesialiserer seg på de mer kompliserte og kompetansekrevende delene av skipsbygging.

Norske verft konkurrerer med verft i flere av de største skipsbyggingsnasjonene i verden. De største skipsbyggingsnasjonene i verden er Sør-Korea, Japan, Kina og EU-landene.

Skipsutstysindustri

I Norge finner vi maritime utstysprodusenter innenfor en lang rekke områder, som for eksempel motorer, pumpe-systemer, navigasjonsutstyr, maling, varmesystemer, møbler og posisjoneringssystemer. Norske maritime utstysleverandører leverer rundt 7 prosent av skipsutstyret i verden og eksporterer rundt 70 prosent av sin produksjon. Verdiskapingen fra norske maritime utstysprodusenter var i 2005 på rundt 17 milliarder kroner. Norsk skipsutstysindustri har rundt 22 000 ansatte.

Noen eksempler på utvikling av norsk maritim utstysindustri er Jotun AS, Frank Mohn AS og Kongsberg Gruppen.

Jotun AS solgte i etableringsfasen maling til de mange hvalbåtene som hver sommer skulle pusses opp.



Bedriften ble etter hvert både en nasjonal og en global leverandør. De norske maritime næring-er har vært avgjørende for Jotuns eksistens. Mer enn 10 000 seilende skip er i dag beskyttet av produkter fra Jotun.

Etter å ha vært storleverandør av sildepumper i en årrekke, utviklet Frank Mohn AS på 1960-tallet pumper til spesialtankskip. Selskapet er i dag verdens største produsent av lossepumper til tankskip. Det meste av produksjonen går til eksport. I de senere årene har selskapet satset på nedsenkbare pumper og annet utstyr til offshorevirksomheten.

Kongsberg Gruppen er et internasjonalt orientert og kunnskapsbasert konsern. Selskapet har sin hovedvirksomhet innen markedene for maritim elektronikk og forsvarssystemer. Hoveddelen av konsernets virksomhet er rettet mot internasjonale markeder.

Tilknyttede sektorer

En betydelig del av norsk maritim virksomhet er knyttet til olje- og gassutvinning. Plattformen og andre offshoreinstallasjoner utrustes med avansert utstyr som til dels har de samme funksjonene som det tradisjonell skipsfart krever, for eksempel systemer for telekommunikasjon, dynamisk posisjonering, propeller, pumper m.m. Her bruker olje- og gassvirksomheten i meget stor grad de samme leverandører som maritime næringer. I tillegg er olje- og gassvirksomheten en viktig kunde for norsk skipsfart. Dersom den norske konkurransekraften i maritim sektor svekkes, vil dette kunne få konsekvenser for petroleumsvirksomheten på norsk sokkel. Begge sektorer er avgjørende for nasjonal verdiskaping, og det er gjensidig synergi mellom dem.

For Norge er kystbasert reiseliv viktig. Reiseliv er nært knyttet til de maritime næringer, hovedsakelig gjennom utenlandsfergene, Hurtigruten og cruise. Cruise til Norge utgjør en liten del av samlet cruisenæring, men den er økende. Antall cruiseturister som drar på cruise til Norge har økt med 168 prosent fra 1997 til 2006. Selskaper som Color Line tilfører årlig et betydelig antall overnattingsdøgn til den landsbaserte reiselivnæringen i Norge. For cruise i Norge er Hurtigruten fortsatt populær, og vestlandsfjordene det største trekkplasteret. Dette vil bli omtalt i regjeringens reiselivsstrategi.

Fiskeflåten er en integrert del av den samlede maritime kompetansen. Tilsammen består fiskeflåten av ca. 6 800 fartøy, hvorav 2 000 er helårsdrevne. Fiskeflåten er kjøpere av utstyr og tjenester fra de maritime næringene, særlig innenfor verftsindustrien og skipsutstursindustrien. Fiskeflåten konkurrerer også med deler av maritim sektor om tilgang på kompetent arbeidskraft, blant annet skipsførere og maskinister. Utvikling og produksjon av utstyr til oppdrettsnæringen er også delvis basert på kunnskap utviklet innenfor de samme miljøene som maritim sektor benytter seg av. Et eksempel på et slikt marint/ maritimt miljø er SINTEF i Trondheim.



1. Globalisering og rammevilkår



Foto: Scanpix

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

1.1 Globalisering

Globaliseringen drives av at restriksjoner på internasjonal handel, investeringer og kapitalbevegelser blir fjernet. Verden er i ferd med å bli én markeds plass. Land som tidligere var isolerte og fattige, åpner nå opp sine økonomier for handel og blir en del av verdensøkonomien.

Globaliseringen har medvirket til en sterk økning i internasjonal skipsfart. Siden 1970 er mengden varer transportert på verdens hav mer enn tredoblet, se figur 3. Internasjonal skipsfart frakter 90 prosent av verdens handel.

Skipfartsnæringen er karakterisert av multinasjonal kapital, arbeidskraft og teknologi i et globalt marked. Skipets mobilitet, samt etableringer av åpne registre uten krav til nasjonalitet har bidratt til at rederinæringen ble verdens første globale næring.

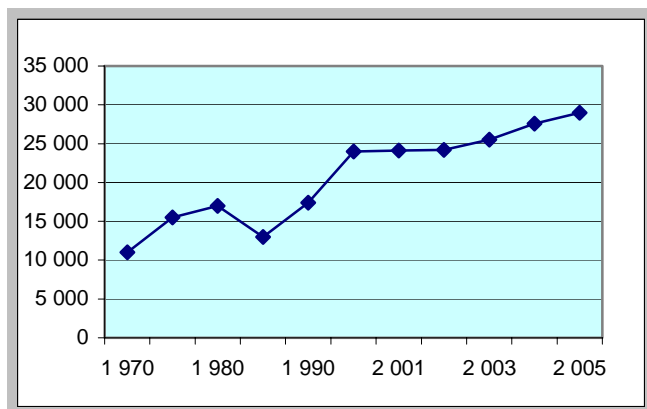
Som et eksempel kan et skip være prosjektert i Norge, bygd i Sør-Korea, eid av et norsk børsnotert rederi med norske og utenlandske aksjeeiere, registrert i Danmark, bemannet av norske offiserer og filippinsk mannskap, klassifisert av Det Norske Veritas, forsikret av forsikringsselskaper i Storbritannia og gå i linjefart mellom Asia-USA- Sør-Amerika i samseiling med et japansk rederi.

Økt globalisering gir store strukturelle endringer innen de fleste bransjer. Tendensen er færre og større globale aktører. Ved hovedkontorene treffes beslutninger om selskapets videre strukturelle utvikling, om hvor driftsenhetene skal være lokalisert og hvor forskningen skal foregå.



Figur 3

Verdenshandel til sjøs (milliarder tonn)



Næringstøtte til rederivirksomhet er utbredt i mange land. Fra et globalt perspektiv fører slik særbehandling til en mindre samfunnsøkonomisk effektiv ressursallokering. Et vesentlig høyere skattenivå og lønnsutgifter i Norge vil trolig medføre at omfanget av norsk rederivirksomhet reduseres.

Regjeringen ønsker å legge forholdene til rette for at de maritime næringer fortsatt vil velge Norge som vertsland. Skal vi lykkes med dette, må de grunnleggende økonomiske forutsetningene være på plass. Høyt utdanningsnivå og gode sosiale ordninger er trekk ved den nordiske samfunnsmodellen som også gir omstillings- evne over tid og som gjør Norge attraktivt som etableringsland.

Det vil bli vanskelig å bevare den spesielle kompetansen og dynamikken i det maritime miljøet dersom eierskap og hovedkontorfunksjoner flyttes ut. Regjeringen legger derfor til grunn at våre maritime næringer skal sikres god markedsadgang og gode vilkår for å kunne konkurrere med aktører i andre land.

Dette er også årsaken til at Regjeringen foreslår at det innføres et skatteregime for rederivirksomhet som er konkurransedyktig i forhold til resten av Europa. Vi vil samtidig ta internasjonale initiativ for å redusere statlig skattesubsidiering av rederivirksomhet

1.2 Internasjonale rammevilkår

Skipsfart foregår i stor utstrekning i internasjonale markeder. Derfor er det avgjørende med internasjonal regulering av krav til skip og mannskap uavhengig av hvilket land de kommer fra.

I tillegg har trusler om terroraksjoner mot skipsfarten de senere år også medført behov for regler og tiltak for å styrke beredskapen. FNs sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organization (IMO), er etablert for å utvikle et internasjonalt regelverk for sikkerhets- og miljøhensyn i skipsfart. FNs internasjonale arbeidsorganisasjon, International Labour Organization (ILO), ivaretar oppgaven med å utvikle internasjonalt regelverk for sjøfolks rettigheter.

Regjeringen vil at Norge skal være en aktiv pådriver for en sikker og miljøvennlig skipsfart. Som en av verdens største maritime nasjoner, er det i Norges interesse å arbeide for høy sikkerhet, helhetlig miljøregelverk, godt renommé og globale løsninger. Norge kan bidra med bred og allsidig kompetanse på det maritime området. Regjeringen ønsker derfor å være en pådriver i det internasjonale regelverksarbeidet i IMO og ILO. I dette arbeidet deltar ulike deler av næringen aktivt. Høye internasjonale sikkerhets- og miljøkrav sikrer mot konkurranse på uakseptable vilkår.

EU har i de senere årene arbeidet aktivt med maritim politikk og utviklet nye regler som gjennom EØS-avtalen også gjelder for Norge.



Ulykken med skipet Erika i 1999 medførte betydelig oljesøl langs franske strender og førte til økt oppmerksomhet om sikkerhet til sjøs i Europa. I arbeidet med å utvikle det internasjonale regelverket samarbeider norske myndigheter nært med Europakommisjonen, det europeiske sjøfartsdirektoratet, European Maritime Safety Agency (EMSA) og medlemslandene. Dette samarbeidet foregår innenfor rammen av EØS-avtalen.

EUs maritime grønnbok

Europakommisjonen la fram en maritim grønnbok i 2006. Grønnboken berører sentrale norske interesser, både innenfor og utenfor rammen av EØS-avtalen; blant annet skipsfart, fiskeri, miljø, havrett, forskning og turisme.

Grønnboken er knyttet opp mot EUs Lisboastrategi, og skal stimulere verdiskaping, konkurransevne, sysselsetting, miljøvern og sikkerhet i tilknytning til EUs hav- og sjøområder.

Hovedspørsmålet i grønnboken er om Europa har råd til å forvalte sjø og hav sektorvis med liten sammenheng og samordning, eller om en nå bør etablere en helhetlig integrert maritim politikk. Dokumentet har vært på høring, og det norske innspillet ble overlevert Europakommisjonen i april 2007. Europakommisjonen vil utforme mer konkrete forslag til regelverk og tiltak i løpet av høsten 2007.

Helse, miljø og sikkerhet

Regjeringen har gjennom endringer i sjømannsloven nedfelt prinsippet om ikke diskriminering av sjøfolk på norske skip. De to nye kapitlene i sjømannsloven som ble vedtatt av Stortinget i 2007 omhandler likebehandling i arbeidslivet, forbud mot diskriminering og regler om informasjon og konsultasjon med virksomhetens tillitsvalgte.

Det er nedfelt et forbud mot direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming eller alder. Forbudet mot diskriminering gjelder alle sider ved arbeidsforholdet, fra utlysning av stilling til ansettelse opphører. Bestemmelsene vil styrke sjøfolks rettigheter. Endringene trådte i kraft 1. mars 2007.

En ny konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår ble vedtatt av ILO i 2006. Konvensjonen samler og oppdaterer 68 forskjellige ILO-konvensjoner og rekommandasjoner. Det materielle innholdet dekker minstealder, helsekrav, arbeidsformidling, arbeidsavtale, lønns-utbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreise, lugarer og fritidsområde ombord, forpleining, medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø og avverging av arbeidsulykker, velferdsanlegg i havner, trygdeordninger for medisinsk pleie og ytelser ved sykdom og yrkesskade.

Regjeringen har vedtatt at det skal utarbeides en Odelstingsproposisjon med nødvendige lovendringer og en Stortingsproposisjon om ratifikasjon av konvensjonen.

Rammevilkår for skipsbygging

Norge deltar aktivt i OECDs arbeid knyttet til rammevilkår for skipsbygging. I dette samarbeidet deltar også Kina og Taiwan som begge er i ferd med å bygge opp en betydelig skipsbyggingindustri eller har et spesielt fokus på denne industrien. Regjeringen ønsker i dette arbeidet å bidra til å motvirke internasjonal subsidiekonkurranse, samtidig som norske verft skal ha gode rammevilkår.



Forhandlinger om en internasjonal avtale om normale konkurransevilkår i skipsbyggingsindustrien.

I 2002 ble det satt i gang forhandlinger om en avtale om normale konkurransevilkår i skipsbyggingsindustrien. Forhandlingene omfattet også enkelte land som ikke er medlemmer av OECD, blant annet Kina, og skulle etter planen slutføres innen utgangen av 2005.

I september 2005 stod partene langt fra hverandre i vesentlige spørsmål. Det ble derfor besluttet å utsette forhandlingene inntil videre for å gi partene tid til å tenke over sine standpunkt. Det foregår sonderinger om grunnlaget for å gjenoppta forhandlingene under ledelse av Norges OECD-ambassadør.

Eksportfinansiering

Maritime næringer kjennetegnes av at de er kapitalintensive og at realkapitalen har lang levetid. Næringene har typisk lang leveringstid fra en investeringsbeslutning blir tatt til investeringen er gjort. Det tilsier at behovet for langsiktig finansiering er stort. I Norge har vi noen banker som er verdensledende innen maritim finansiering.

Norges offentlige støttede eksportfinansieringstilbud består av den såkalte 108-ordningen og garantiene under Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK). Tilbudet er regulert av OECDs Arrangement on Officially Supported Export Credits (se boks). Maritim sektor er en stor bruker av både 108-ordningen og garantiene under GIEK, men problemstillinger knyttet til eksportfinansiering har også stor betydning for det øvrige næringslivet.

Regjeringen har satt i gang et arbeid med å se nærmere på det offentlige tilbudet av eksportfinansiering i Norge. 108-ordning ble evaluert i 2007, og man er i ferd med å gjennomføre en evaluering av GIEK. Regjeringen vil gjennom dette arbeidet sikre at norske eksportører har gode betingelser for eksportfinansiering.

OECD Arrangement on Officially Supported Export Credits (Consensus-avtalen) og offentlig eksportfinansiering.

Om avtalen

I mange land er kredittmarkedene dårlig utviklet, og det er derfor viktig for eksportørene at man sammen med eksportproduktet også kan tilby kjøperen en finansieringspakke. For å sikre like rammevilkår for denne type finansiering, regulerer Consensus-avtalen betingelsene i finansieringspakken. I tillegg til selve Consensus-avtalen finnes det egne sektoravtaler for skipsbygging, fly og atomkraftverk. For Norge sin del er det kun sektoravtalen for skipsbygging som har betydning. Denne sektoravtalen trådte i kraft fra 2002.

108-ordningen

I henhold til OECDs Consensus-avtale kan medlemslandene tilby offentlig støttede eksportlån på såkalte CIRR-vilkår (Commercial Interest Reference Rates). Norge innførte en slik ordning, den såkalte 108-ordningen, i 1978. CIRR er renter som er knyttet til statsobligasjonsrenten i vedkommende valuta med et påslag på 1 prosentpoeng. I Norge ble det i 2002 åpnet for at det kan gis lån på CIRR-vilkår for eksport av skip. 108-ordningen forvaltes av Eksportfinans.

Garantier

Det er GIEK som på vegne av NHD forvalter de statlige garantiordningene. Det er i hovedsak to garantiordninger som er relevante for skip og skipsutstyr: Alminnelig ordning og Byggelånsgarantiordningen for skip. Alminnelig garantiordning kan avdekke risiko som man vanskelig kan få avdekket i det private markedet. Dette omfatter alle typer risiko, bortsett fra kommersiell risiko for kreditter til kjøpere i OECD-landene med en løpetid på mindre enn to år. Garantirammen for Alminnelig ordning ble i 2007 økt fra 40 til 50 milliarder kroner. Garantiene dekker alle bransjer, hvorav de største per mai 2007 er skipsutstyr (24 prosent), borefartøyer (12 prosent) og supplyskip (12 prosent). Byggelånsgarantiordningen for skip er omtalt senere i kapitlet.

1.3 Norske rammevilkår

Skipsfart er en global og mobil næring, og lokalisering av aktivitet er derfor følsom for rammevilkårene som tilbys. Mange land, også våre nærmeste naboland, legger forholdene til rette for å tiltrekke seg maritim virksomhet, for eksempel ved innføring av tonnasjeskatteordninger.



Skattekonkurranse

EU/EØS-regelverket for statsstøtte tillater gunstigere beskatning av rederier og sjøfolk enn det som tillates for andre næringer. Også i resten av verden er rederivirksomhet i stor grad unntatt fra beskatning, ved at den organiseres gjennom selskaper i land hvor det ikke kreves skatt.

Regjeringen mener at det er uheldig med slik skattekonkurranse mellom ulike land.

Regjeringen vil arbeide for å avvikle skattekonkurranse innen skipsfart i internasjonale organer (OECD, WTO).

EØS-avtalens regler for offentlig støtte til maritim transport

Reglene for statsstøtte i EU, som Norge er omfattet av gjennom EØS-avtalen, gir rammer for beskatning av skipsfarten i Europa. EU gir unntak fra forbudet mot statsstøtte i EØS-avtalen for maritim transport og tillater skattefrihet ned mot null skatt for rederier og sjøfolk. For andre næringer tillates normalt ikke støtte i form av særskilte skattefritak. De opprinnelige retningslinjene ble vedtatt i 1997. Europakommisjonens reviderte retningslinjene for statsstøtte til skipsfart i 2004. De reviderte retningslinjene gjelder fram til 2011.

Formålet med retningslinjene er å sikre konkurransevne, verdiskaping, sysselsetting og beredskap i europeisk skipsfartsnæring. Den globale konkurranse-situasjonen og vilkårene for konkurrenter utenfor Europa er sentrale punkt i begrunnelsen for retningslinjene. Mobiliteten i næringen med bruk av åpne skipsregistre, lokalisering av eierskap til skip i Skatteparadiser / lavskattland og bruk av mannskap fra lavkostland er stikkord i denne sammenheng. Videre sikrer retningslinjene en harmonisering av støtteordningene mellom EU-land

Det er ikke all støtteberettiget skipsfartsvirksomhet i Europa som er direkte eksponert for global konkurranse. Regjeringen uttalte til EUs maritime grønbok at de ulike statsstøtteordninger har skapt en uheldig konkurranse-situasjon i fergefarten mellom EØS-land.

Selv om det er krevende å få gjennomslag for en omfattende revisjon og endring av retningslinjene for statsstøtte til skipsfarten på kort sikt, vil regjeringen fortsette å ta opp dette temaet med Europakommisjonen.

Et europeisk initiativ for en internasjonal avtale om begrensning på statsstøtte /subsidiar til skipsfart vil mest naturlig måtte foretas i WTO. I WTO pågår det et arbeid med å fremforhandle en avtale som skal disiplinere subsidier på tjenesteområdet generelt.

Rederibeskatning

De maritime næringer opererer i internasjonale og konkurranseutsatte markeder. Skipsfarten er en svært mobil næring og er utsatt for skattekonkurranse internasjonalt. Både i EU og i resten av verden har skipsfartsnæringen lav eller ingen skatt på virksomheten.

For at Norge skal beholde og utvikle sin posisjon som en av de fremste maritime nasjoner i verden er det nødvendig at det arbeides målrettet.

Dagens rederiskatteordning stimulerer ikke til nye investeringer i norsk skipsfart. Regjeringen foreslår derfor at det innføres en rederiskatteordning etter europeisk modell med virkning fra inntektsåret 2007. Det vises til nærmere omtale i Stortingsproposisjon nr. 1 (2007 - 2008) Skatte-, avgifts- og tollvedtak.

Den nye rederiskatteordningen vil øke lønnsomheten av å drive skipsfartsvirksomhet i Norge, og vil være på linje med ordningene i andre EU-land.



Syssetting av sjøfolk

Tilskuddsordninger for syssetting av sjøfolk skal sikre norsk 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. Regjeringen har gjennom budsjettiltak aktivt bidratt til dette.

I Statsbudsjettet for 2008 foreslås bevilgningen til tilskuddsordningen for sjøfolk økt med 230 millioner kroner til 1,710 milliarder kroner. I 2007 er det bevilget 1,480 milliarder kroner til tiltak som skal bidra til å trygge arbeidsplassene for norske sjøfolk.

Tilskuddsordningene omfattet 9 300 sjøfolk i 2005. Dette økte til om lag 10 000 i 2007. Årlig utbetales det i gjennomsnitt 150 000 kroner per sysselsatt som faller inn under ordningen.

Dagens refusjons- og nettolønnsordninger omfatter ulike satser, differensiert mellom stillingskategorier, fartøysgrupper og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og Norsk Ordinært Skipsregister (NOR). Samlet fremstår ikke dagens ordninger som et uttrykk for en klar prioritering, men heller som en sum enkeltordninger. For å motta støtte forutsettes det at ordningens øvrige vilkår er oppfylt, blant annet ved at rederier som omfattes av nettolønnsordningen innbetaler et beløp pr. ansatt pr. måned til kompetansefondet under Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.

Regjeringen vil invitere stiftelsens styre og næringen til en drøfting av nivå, videre innretning og prioritering av midlene i kompetansefondet.

Arbeidstillatelse for sjøfolk

I Soria Moria-erklæringen uttales det at regjeringen vil gjeninnføre kravet om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på skip under utenlandsk flagg som frakter gods eller passasjerer mellom norske havner

Bakgrunnen er behovet for å bekjempe sosial dumping og sikre mer rettferdige og like konkurransevilkår i norsk innenriksfart. Arbeids- og inkluderingsdepartementet arbeider med et forslag til nødvendig endring i utlendingsregelverket innenfor rammen av de internasjonale forpliktelser Norge har på dette området. Et forslag er sendt på bred høring høsten 2007.

De norske skipsregistrene

Det er et mål for regjeringen at norskeide skip i størst mulig grad skal registreres i de norske registrene NIS og NOR. Ved registrering i Norge får nasjonale myndigheter bedre kontroll med at skip oppfyller krav til sikkerhet, miljø og arbeidsforhold. Når vi har en stor flåte under norsk jurisdiksjon, øker også mulighetene for å påvirke internasjonalt regelverk for sikkerhet, miljø og arbeidsforhold på skip i fora som IMO, ILO og i EU. Dette betyr blant annet at Norge kan ha innflytelse på framtidige internasjonale og regionale miljø- og sikkerhetskrav i skipsfarten.

Det er først og fremst norske rederier som velger NIS flagg. I de senere år har det vært en jevn nedgang i antall NIS-skip, se figur 4. Dette skyldes i hovedsak at norske rederier har flyttet ut eller flyttet eierskapet ut av landet.

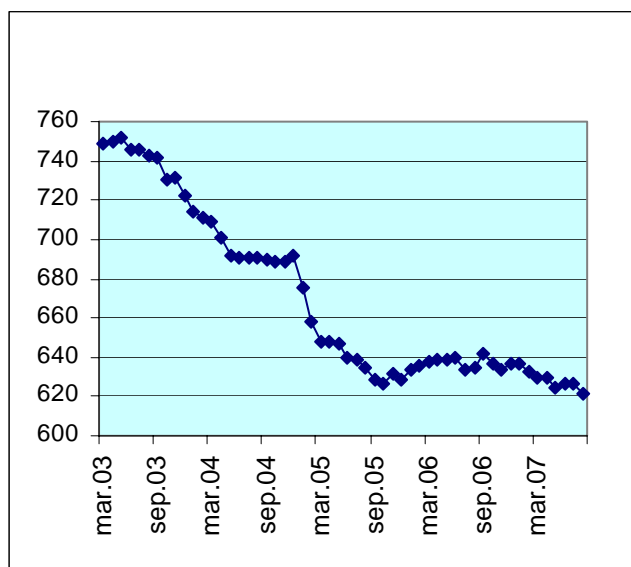
Rederier som fortsatt har hovedkontor i Norge, men som etablerer skipseiende selskaper i utlandet, velger ofte utenlandsk flagg. Blant annet av hensyn til krav til aktivitet i det landet selskapene plasseres i.



Dette er den viktigste årsaken til at veksten i den norskkontrollerte flåten skjer med utenlandsk flagg.

Figur 4

NIS 2003-2007(Antall skip)



Det er viktig at NIS fortsatt framstår som et attraktivt kvalitetsregister. Utvikling av gode kommunikasjonsløsninger, mer brukervennlige og effektive tjenester, samt kontinuerlig tilpassning av virksomheten til ny teknologi og informasjonskrav har vært, og er aktuelle tiltak for å styrke NIS registeret. Skipsregistrene har de siste årene satset aktivt på markedsføring av NIS registeret.

Regjeringen vil i 2008 gi en ekstrabevilgning på 3 millioner kroner til markedsføring av NIS for å tiltrekke seg tonnasje.

Byggelånsgarantiordningen

Gjennom byggelånsgarantiordningen for skip kan GIEK tilby byggelån til verftene for å finansiere byggeprosessen frem til levering av skipet.

Bakgrunnen for ordningen er at et statlig risikoavlastende tilbud er nødvendig for å sikre tilstrekkelig byggelån til verftene og dermed kontraheringer hos norske verft. Ordningen avlaster bankene med inntil 50 prosent av risikoen for nybygging og ombygging av skip. Risikoen deles likt mellom bankene og GIEK. Etter spørnelsen etter byggelån økte voldsomt i slutten av 2006. Dette hadde sammenheng med stor ordreinnngang hos norske verft. Garantirammen for ordningen ble derfor økt fra 2,5 til 5 milliarder kroner i begynnelsen av 2007.

1.4 Markedsadgang

Internasjonal skipsfart er ikke omfattet av tjenesteavtalen i WTO på en fullverdig måte. Bare et mindretall av WTOs 150 medlemsland har påtatt seg liberaliseringsforpliktelser for skipsfart. Norge er blant landene med forpliktelser, mens sentrale WTO medlemmer som USA, EU, India og Brasil ikke har påtatt seg forpliktelser på skipsfart. Fra norsk side legges det derfor vekt på at det finnes løsninger som ivaretar behovet for en internasjonal regulering av markedsforholdene i skipsfart. Markedet for internasjonal skipsfart er i utgangspunktet relativt åpent. Regjeringen arbeider for å fjerne gjenværende restriksjoner og binde dagens praksis., slik at man har et regelverk å forholde seg til ved eventuelle regelbruk, og for å forhindre gjeninnføring av proteksjonistiske tiltak.

Stadig flere land inngår bilaterale handelsavtaler. Denne utviklingen kan føre til at norske produsenter og eksportører blir diskriminert i viktige markeder.

Norge inngår tilsvarende avtaler gjennom EFTA. Et sentralt mål for EFTAs handelsavtaler har derfor vært å hindre at EFTAs eksportbedrifter



diskrimineres i forhold til eksportører fra andre land. EFTA-avtalene har som mål å eliminere både eksisterende og potensiell diskriminering av våre varer og tjenester og er derfor viktige instrumenter for å styrke norsk næringsliv i et globalt marked. EFTA- tredjelandsavtaler har betydning for skipsfart.

Bilaterale skipfartsavtaler forhandles ut fra konkrete norske interesser og for å oppnå likeverdighet i markedsadgang med avtaler som EU forhandler

Handelsavtale mellom Norge/EFTA og Canada

EFTA og Canada er enige om en handelsavtale. Avtalen avskaffer alle tollsats for industrivarer og innfører en rekke forenklinger for handelen mellom landene. Canada vil over tid avvikle toll på alle skip og båter. Norge er med dette sikret viktige konkurransefortrinn i det canadiske markedet. Canada er Norges tredje største handelspartner, etter EU og USA. Norge eksporterte varer for over 24 milliarder kroner til Canada i 2006. Total samhandel i 2006 var på 35,5 milliarder kroner. På grunn av det store handelsvolumet vil en handelsavtale med Canada kunne bidra til økt verdiskaping for norske bedrifter. Canadiske tollsats på skip er ubundne i WTO, noe som gjør at Canada til enhver tid står fritt til å øke dem. For tiden er tollsatsene på dette området 25 prosent.

Handelsavtalen innebærer at tollsatsene fjernes for en rekke skip samt at de gradvis trappes ned for skip og andre flytende installasjoner som er sensitive for canadisk skipsindustri. På sikt vil dette åpne for nye muligheter for norsk verftsindustri.

Profilering av de maritime næringene

I dagens globale konkurransesituasjon konkurrerer de ulike landenes maritime næringer ikke bare på produkt- og tjenestesiden, men i aller høyeste grad også på omdømme.

Norske maritime næringer har historisk hatt et godt omdømme.

Dette skyldes først og fremst omfanget av og kvaliteten på varer og tjenester, samt markedsføring og profilering av de forskjellige aktørene.

Imidlertid mener regjeringen at det er behov for å koordinere profileringsarbeidet bedre.

I dag konkurrerer flere land om å tiltrekke seg maritime selskaper. Ved å tiltrekke seg skipsfart forsøker de å bygge opp egne maritime miljøer og øke sysselsettingen i tilknyttede maritime næringer som blant annet utstyrsleverandører, finansiering og klassifisering.

Singapore er allerede ett av verdens viktigste skipsfartssentre og de arbeider bevisst for å tiltrekke maritime bedrifter og rederier. I tillegg arbeider land som Danmark, Sør-Korea og Canada aktivt for å tilrekke seg flere maritime selskaper.

Profilering av de maritime næringer i utlandet har to hensikter. Norske aktørers markedsarbeid i utlandet blir understøttet og Norge profileres som vertsland for maritim virksomhet. Regjeringen vil be Innovasjon Norge i samarbeid med Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og aktørene i de maritime næringer om å utvikle en felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av Norge i utlandet.

Det Blå Danmark

I 2006 la danske myndigheter frem en handlingsplan "Det Blå Danmark" med en ambisjon om å gjøre Danmark til Europas ledende sjøfartsnasjon. I handlingsplanen fokuseres det på bedre utdannelse og rekrutteringsmuligheter for næringslivet, forskning, innovasjon, beskatning og utviklingsfinansiering (det legges opp til å fjerne to typer beskatning: skatt på fortjeneste ved salg av skip og skatt på rederier), lettelser i administrative byrder og færre danske særregler, fremme dansk innflytelse og markedsadgang, økt fokus på kvalitetsskipsfart og en effektiv, serviceorientert og moderne administrasjon.



Tiltak

- Regjeringen vil arbeide mot subsidie og skattekonkurransen innen skipsfart i internasjonale organer (OECD, WTO), og dessuten ta initiativ til å bygge ned støtteordningene til fergefarten mellom EØS-land.
- Regjeringen vil innføre en rederiskatteordning etter europeisk modell med virkning fra inntektsåret 2007. Det vises til nærmere omtale i St.prp. nr. 1 (2007-2008) Skatte-, avgifts- og tollvedtak
- Regjeringen vil videreføre den pådriverrollen Norge har for å videreutvikle det internasjonale regelverket for sjøfart i IMO og ILO i nært samarbeid med de øvrige medlemslandene og EUs organer.
- Regjeringen vil foreslå for Stortinget at Norge skal ratifisere ILO-konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår snarest mulig.
- Regjeringen vil starte arbeidet med en gjennomgang av det offentlig støttede eksportfinansieringssystemet i Norge.
- Regjeringen vil videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk.
- Regjeringen vil gjeninnføre kravet om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på skip under fremmede flagg.
- Regjeringen vil videreføre byggelånsgarantiordningen for skip under GIEK
- Regjeringen vil be Innovasjon Norge i samarbeid med Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og aktørene i de maritime næringer om å utvikle en felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av Norge i utlandet.
- Regjeringen vil styrke markedsføring av NIS og har satt av 3 millioner kroner på budsjettet til dette formålet.
- Norske myndigheter vil arbeide aktivt i samarbeid med andre skipsfartsland for å inkludere skipsfart på en fullverdig måte i tjenesteavtalen i WTO.
- Regjeringen vil forhandle fram nye frihandelsavtaler i EFTAs regi for å ivareta norsk næringslivs internasjonale konkurransevilkår, herunder skipsfartsinteressene.
- Regjeringen vil fremforhandle en bilateral skipsfartsavtale med India.



2. Miljøvennlige maritime næringer



Foto: Viking Avant, Eidesvik ASA. Fotograf :Harald Valdehaug

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

2.1 Miljøutfordringer

Skipsfarten har en fordel sammenlignet med øvrige transportformer ved at skip har mulighet til å transportere store godsmengder med høy energieffektivitet og lave utslipp. I tillegg gir infrastrukturen til sjøtransport begrensede naturinngrep. Det er likevel en rekke miljøutfordringer knyttet til skipsfart, blant annet driftsutslipp av en rekke forurensende stoffer, til sjø og luft, og i tillegg er det ved ulykker til sjøs fare for akutte utslipp.

Flåten av skip, nasjonalt og internasjonalt, er kompleks i oppbygging, og ulike funksjoner dekkes av en rekke ulike skipstyper. Etterspørselen etter transporttjenester er avhengig av aktiviteten i norsk og internasjonal økonomi. Sammensetningen av flåten både med hensyn til ulike funksjonskrav og spredning i alder, vanske liggjør enkle og generelle betraktninger knyttet til reduksjon av totale utslipp.

Et skip har en levetid på over 20 år. Det setter store krav til framtidrettede miljøvennlige og sikre skip. Dette er et ansvar, men også en mulighet for hele det norske maritime miljøet. Økt fokus på miljøvennlige løsninger i maritime næringer innebærer at et skip designes, bygges, utstyres, driftes og resirkuleres på en måte som bidrar til minst mulig utslipp.

Norges Rederiforbund har utarbeidet en nullutslippsvisjon. Dette er en viktig og ambisiøs visjon. Visjonen skal realiseres ved teknologiutvikling og arbeid for å oppnå strenge internasjonale regler. Regjeringen vil støtte opp under dette. Norsk skipsbyggings- og skipsutstyrsindustri har et selvstendig ansvar for å bidra til miljøvennlige løsninger. Målet er å ligge i front for å kunne tilfredstille en økende etterspørsel etter miljøvennlige løsninger, så snart slike løsninger etterspørres i tilstrekkelig grad og dermed lar seg kommersialisere.



Det er få insentiver for skipsfarten til å velge miljøløsninger som går utover minstestandarder i internasjonalt regelverk. Enkelte store kjøpere av transporttjenester setter imidlertid strenge krav til skipene som frakter deres varer, for eksempel IKEA og Toyota. Norsk verfts- og skipsutstyrindustri vil være tjent med at Norge ligger i front med å presse fram bedre miljøstandarder internasjonalt, og at Norge implementerer internasjonalt regelverk så raskt som mulig.

Rederiskatteordningen inneholder et miljøelement i form av miljødifferensiering av tonnasjeskatten. Ordningen er frivillig og påvirker i liten grad rederienes miljø investeringer. I dag fungerer differensiering som et positivt incitament for de som allerede har installert utslippsreducerende tiltak. Nivået på tonnasjeskatten og dermed miljødifferensiering utløser ikke alene nye investeringer. I forbindelse med regjeringens forslag til ny rederiskatteordning etter europeisk modell i budsjettet for 2008 ligger det sterke incitamenter for rederiene til å satse på miljøtiltak. Dette vil føre til en økt satsing på miljøvennlige løsninger i norsk skipsfart.

I overgang til ny ordning vil rederiene bli pålagt en gradvis innbetaling av tidligere opparbeidet skattekreditter. Imidlertid kan en del av skattekreditten benyttes av det enkelte selskap som en avsetning til fond for miljøtiltak mv. Dette vil føre til en økt satsing på miljøvennlige løsninger i norsk skipsfart.

Regjeringen vil foreta en gjennomgang av miljødifferensieringssystemet blant annet for å inkludere klimagasser. Det bør arbeides for et miljødifferensieringssystem som også har overføringsverdi til andre avgifter og gebyrer. Indikatorene i et slikt system bør gjøres internasjonale slik at disse har overføringsverdi til andre lands incentivsystemer.

For å bidra til en overgang av gods fra vei til sjø skal regjeringen foreta en samlet utredning av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransporten, sammenliknet med andre transportmidler. Hensiktsmessighet og mulighet for miljødifferensiering vil også vurderes i den forbindelse.

Det vurderes å legge til rette for at det stilles strengere miljøkrav ved statens kjøp av skipstransporttjenester, noe som er i tråd med klimameldingen.

Regjeringen ønsker økt bevisstgjøring for å sikre framtidig energieffektiv design og drift av skip. I dag vet man lite om faktiske utslipp fra det enkelte skip. Regjeringen vil i samarbeid med næringen utarbeide et system hvor hvert enkelt skip får en oversikt over sine utslipp. Dette omfatter også rapportering til aktuelle myndigheter.

Internasjonale miljøregler

Om lag 50 prosent av verdenstonnasjen seiler under bekvemmelighetsflagg og i overkant av 20 prosent med flagg fra utviklingsland. Det er derfor viktig for skipsfarten at IMO er et handlekraftig organ som setter internasjonale krav både for miljøvennlig og sikker sjøtransport

IMO-konvensjonen MARPOL (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (73/78)) regulerer utslipp fra skip. Anneks VI i MARPOL regulerer utslipp av ozonnedbrytende gasser, NO_x, SO₂ og VOC (Volatile Organic Compounds). IMOs miljøkomité foretar en revisjon av hele regelverket knyttet til luftforurensing (MARPOL Annex VI). Norges mål er at det skal innføres strengere krav til alle utslippskildene i dette regelverket og at partikkelkrav inkluderes.

Gjennom Norges forberedelser til IMO møter og i IMOs beslutningsprosess vurderes flere forhold, blant annet om de foreslåtte tiltakene er kostnadseffektive, teknisk gjennomførbare, og konkurransevridende.



2.2 Utslipp til luft

Innenriks skipsfart og fiske slipper ut om lag 40 prosent av det totale norske utslippet av nitrogenoksider (NO_x) og 15 prosent av svovelutslippet, se figur 5. NO_x dannes under forbrenningsprosessen i motorer, gassturbiner og kjeler. NO_x bidrar til forsurening og bakkenær ozon og kan også virke som gjødsel og skape overgjødsling.

Norge ratifiserte i 2002 Protokollen om reduksjon og forsurening, overgjødsling og bakkenært ozon (Gøteborgprotokollen). Norge er i henhold til Gøteborgprotokollen forpliktet til å redusere de årlige utslippene av NO_x til maksimalt 156 000 tonn innen 2010.

Foreløpige utslippstall for 2006 viser at utslippene av NO_x er 194 000 tonn. De årlige utslippene må dermed reduseres med 38 500 tonn, eller om lag 20 prosent.

Fra 1. januar 2007 ble det innført en NO_x-avgift som omfatter ca. 55 prosent av Norges utslippskilder.

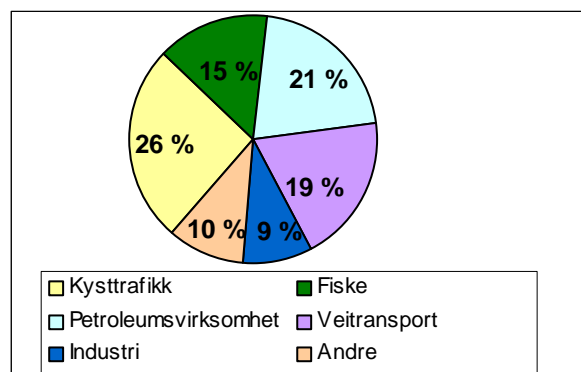
I Stortingets avgiftsvedtak ble det tatt inn et tillegg om at utslippskilder som er omfattet av miljøavtaler med staten om gjennomføring av NO_x-reduserende tiltak i samsvar med fastsatt miljømål, kan fritas for avgift. Næringslivets Hovedorganisasjon har, sammen med organisasjoner som representerer de avgiftspliktige virksomhetene, lagt fram et forslag til en slik avtale.

Regjeringen vil videreføre kompensasjonsordninger for de mest berørte næringene. For fiskeflåten og skipsfarten er det innført NO_x-RED-ordninger der staten gir investeringsstøtte til utslippsreduserende tiltak.

NO_xRED-ordningen for skipsfart ble godkjent av EFTAs overvåkingsorgan ESA i februar 2007. NO_x-RED-ordningen gjelder for perioden 2007-2009 med en ramme på 50 millioner kroner. I tillegg til kompensasjonsordningene vil regjeringen styrke innsatsen til forskning og utvikling for å stimulere til utvikling av NO_x-reduserende teknologier.

Figur 5

Utslipp av nitrogenoksider i Norge fordelt på ulike kilder 2005



Regjeringen ønsker at det etableres strengere internasjonale NO_x-krav for nye motorer og at det innføres krav for eldre motorer. Dersom det ikke innføres krav for eksisterende skip, vil en merkbar reduksjon av NO_x-utslipp fra skipsfarten ligge langt fram i tid. Norge foreslår derfor at store saktegående motorer som er installert på skip før 2000 skal tilfredsstillere utslippskravet som i dag gjelder for motorer installert etter 2000. For motorer som installeres på skip etter 2010/2011 foreslår Norge et utslippskrav som ligger 20-25 prosent under dagens krav, mens motorer som installeres på skip etter 2015 skal ha enda strengere krav og redusere utslippene med 40-50 prosent fra dagens nivå.



Kystfart og fiske stod i 2005 for om lag 15 prosent av svovelutslippene i Norge. Svoveldioksid fører til forsurening. Svovelutslipp fra skip er regulert i MARPOL vedlegg VI om utslipp til luft. Regelverket gir mulighet til å opprette særskilte områder såkalte SECAer (Sulphur Emission Control Areas) med strengere krav til innhold av svovel i olje. Nordsjøen vil være et slikt område fra august 2007.

Senest i 2015 bør det innføres et globalt krav om å bruke renere drivstoff (destillater) med et svovelinnhold lavere enn 0,5 prosent. Destillatkravet, som ble introdusert av INTERTANKO, er kontroversielt i IMO. Med støtte fra Norge har IMOs generalsekretær etablert en ekspert gruppe som skal vurdere gjennomførbarhet og konsekvenser av de ulike forslagene til framtidig regelverk. Dersom forslaget gjennomføres, vil svovelutslipp fra skip reduseres med ca. 12 millioner tonn. Det vil si at svovelutslipp fra internasjonal skipsfart reduseres fra i overkant av 15 millioner tonn til under 3 millioner tonn. Tiltaket vil i tillegg trolig redusere Nox utslippene med 10-15 prosent. Et krav til destillater vil føre til at oljesøl etter skipsulykker som grunnstøtinger og kollisjoner vil se helt annerledes fordi lette oljer oppfører seg fysisk forskjellig fra tunge oljer. Bruk av renere drivstoff vil derfor kunne forenkle opprydnings arbeidet etter eventuelle ulykker. Det forventes at forhandlingene knyttet til revisjonsarbeidet i IMO vil være ferdige i løpet av 2008.

Regjeringen har støttet INTERTANKOs forslag, og vil arbeide for det i IMO.

2.3 Klimagasser

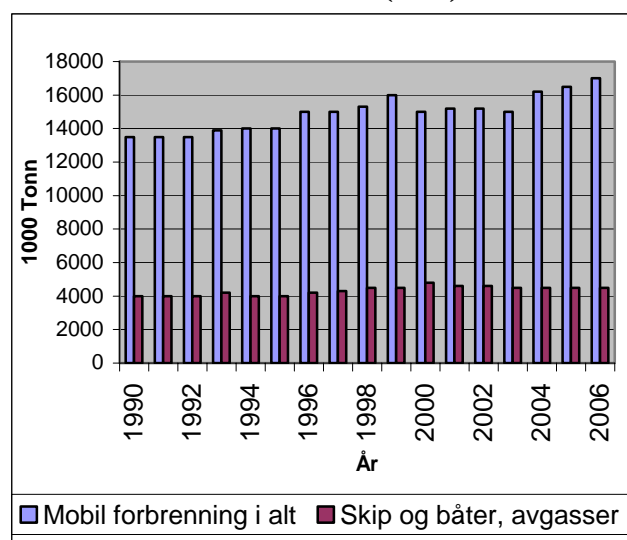
Gassene som bidrar til drivhuseffekten er først og fremst CO₂, metan, lystgass og fluorholdige gasser.

Utslipp av CO₂ fra innenriksskipsfart utgjør om lag 5 prosent av Norges totale klimagassutslipp og 24 prosent av de totale utslippene fra transportsektoren, se figur 6. Disse utslippene inngår i det nasjonale klimagassregnskapet og omfattes altså av Kyotoprotokollen.

Globalt er CO₂ utslippene fra internasjonal skipsfart anslått til 2-3 prosent av de totale CO₂ utslipp. Utslipp av CO₂ fra innenriksskipsfart er omfattet av CO₂ avgift på 200 kroner per tonn CO₂ og mineraloljeavgift.

Figur 6

Utslipp av klimagasser 1990-2006.
Karbondioksid (CO₂)



Internasjonal skipsfart er holdt utenfor Kyotoavtalen. En av årsakene til dette er vanskeligheter med å oppnå enighet om fordeling av ansvaret for disse utslippene.

IMO arbeider med å utforme mekanismer som skal bidra til reduksjon av klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart. Arbeidet er vanskelig både politisk og i forhold til det å etablere gode mekanismer.



Norge ønsker at IMO etablerer bindende krav for internasjonal skipsfart uavhengig av hvilket land skipet er registrert i. Hvis det ikke kommer til enighet i IMO om et klimaregime i nærmeste framtid, vil regjeringen arbeide for at det vedtas et forpliktende regime for hele den internasjonale skipsfartssektoren under Klimakonvensjonen. Regjeringen vil fortsette Norges pådriverrolle i IMO for at utslippene fra internasjonal skipsfart kartlegges, og for at det i løpet av få år vedtas et forpliktende regime for reduksjon av klimagassutslipp fra alle skip, uavhengig av flaggstat.

Norge har foreslått og utviklet en CO₂ indeks for skip. Indeksen ble vedtatt av IMO i 2005, og innført som en frivillig prøveordning fram til 2008. Det er i dag for tidlig å si hvordan slike indekser kan benyttes til regulering av næringen. Indeksen kan uansett benyttes til å energioptimalisere drift av skip, noe som igjen vil gjøre at utslippene går ned. Det er svært få skip som i dag har tatt i bruk slik indeks.

Det er ønskelig at CO₂-utslippene blir kartlagt for flere skip. Regjeringen vil ta initiativ til et samarbeid med næringen om hvordan slik indeksering skal gjennomføres. Det er videre diskusjon i IMOs miljøkomité om et mulig markedsbasert system for klimagassreduksjoner fra hele skipssektoren. I arbeidet med å redusere skipsfartens klimagassutslipp skal Norge være innovative og utrede og foreslå både markedsbaserte virkemidler og krav gjennom regler.

Miljøgevinsten ved gassdrift er betydelig. Naturgass er rent drivstoff og utslippene av sot, røyk og partikler er praktisk talt null. Utslipp av NO_x reduseres med om lag 90 prosent. Likeledes blir det ingen utslipp av SO_x fordi gassen er fri for

svovel. Utslipp av CO₂ ligger 20 – 25 prosent under utslipp fra tilsvarende dieselmotorer.

Regjeringen vil fortsette Norges pådriverrolle i IMO for at utslippene fra internasjonal skipsfart kartlegges, og for at det i løpet av få år vedtas en forpliktende regime for reduksjon av klima gass utslipp fra alle uavhengig av flaggstat.

Skip med gassdrift er avhengige av å kunne fylle gass/drivstoff regelmessig. Det trengs da Liquid Natural Gas (LNG) skipsbunkeringstasjoner langs kysten. Infrastruktur for LNG distribusjon vil øke tilgjengeligheten for gass og bidra til at gass i større grad vil kunne tas i bruk i skipsfart. Selskaper som ønsker å bygge infrastruktur, kan søke Enova om tilskuddsmidler. Tilskuddsordningen som forvaltes av Enova kan bidra til at gass over tid gjøres tilgjengelig i flere områder.

2.4 Ny teknologi

Regjeringen ser det som veldig viktig at det også arbeides med å utvikle nye miljøvennlige alternative energikilder som kan benyttes innen skipsfart. Framtidens skipsfart må bli mer energieffektiv enn den er i dag. For å finne gode løsninger er det behov for samarbeid mellom rederier, verft, utstørsleverandører, myndigheter og forskningsinstitusjoner.

CO₂-utslipp fra skip kan på sikt reduseres ved reduksjon av drivstofforbruk og bruk av alternative drivstoff.

Med brenselceller vil utslippene av NO_x falle helt bort og utslipp av CO₂ vil kunne komme ned på 40 – 45 prosent under tilsvarende kraftproduksjon med diesel. Videreutvikling og utprøving av brenselceller for bruk innen transport og stasjonær og mobil kraftforsyning pågår i flere land.



En brenselcelle konverterer energi fra hydrogen eller naturgass til elektrisk strøm, varme, eller begge deler.

Den største satsingen på brenselceller i Norge i dag er FellowShip, et samarbeidsprosjekt der Det Norske Veritas er prosjektleder. FellowShip er et forsøk på utvikle brenselcellesystemer for bruk på skip, i første omgang basert på naturgass. (se omtale av prosjektet i kapitel 4).

Hybrid-skip er en mulighet for enkelte skipstyper, blant annet er det på cruiseskip installert elektriske fremdriftssystemer. Det betyr forbrenningsmotoren eller gassturbinene overfører energien til elektriske generatorer som igjen driver propellsystemene og resten av skipets energibehov med elektrisitet. Hybridskipene kan være et viktig bidrag til å redusere de lokale forurensningene fra skipsfarten, men er ikke en løsning som kan gi vesentlig lavere CO₂ – utslipp.

Det utslippsfrie skipet E/S Orcelle

Wallenius Wilhelmsen fikk under verdensutstillingen i 2005 stor oppmerksomhet om det 100 prosent utslippsfrie skipet E/S Orcelle. Konseptet bygger på en kombinasjon av blant annet nye materialer, ny design, vind og sol. Skipet, som drives med solenergi, vind- og bølgekraft, kan være en realitet innen 20 år.



Bruk av solenergi og moderne former for vindenergi er spennende løsninger for en enda mer miljøvennlig skipsfart.

2.5 Andre utslipp fra skipsfart

Sjøtransport kan også påvirke miljøet negativt gjennom driftsutslipp til sjø (som olje, søppel, kloakk etc), tilførsler fra bunnstoff og introduksjon av fremmede arter via ballastvann og skips-skrog. Graden av påvirkning vil blant annet være avhengig av mengde og hyppighet av påvirkningsfaktoren og miljøfølsomhetsgrad.

Ny konvensjon om håndtering og rensing av ballastvann og sedimenter fra skip (Ballastvannskonvensjonen).

IMO vedtok i 2004 en ny konvensjon om håndtering og rensing av ballastvann og sedimenter fra skip.

Norge tiltrådte konvensjonen 29. mars 2007, og det arbeides med en ny forskrift om ballastvannskiftning. Konvensjonen fastslår at i en overgangsperiode skal ballastvann skiftes ut i åpent farvann (på havdyp større enn 200 nautiske mil og 200 nautiske mil eller 50 nautiske mil fra land). Krav til rensing av ballastvannet vil bli innført over en tidsperiode fra 2009 og 2016 avhengig av skipets størrelse og byggeår. Konvensjonen er ikke trådt i kraft, og spredning av fremmede arter via ballastvann vil derfor fortsette å være en utfordring i hele perioden frem mot 2020.

Norske Oceansaver har utviklet et konsept for rensing av ballastvann. All teknologi som skal benyttes om bord på skip skal sertifiseres. Før sertifisering kan gis skal det gjennomføres en grundig utprøving i henhold til spesifikasjoner fra IMO. Norsk institutt for vannforskning, (NIVA), har utarbeidet en egen prosedyre med egne laboratorie- og dyrkingssystemer for å utføre denne krevende testen.

Introduksjon av fremmede organismer regnes i dag som en av de alvorligste truslene mot det biologiske mangfoldet i marine økosystemer. Introduserte arter kan representere en trussel mot økosystemet og verdifulle marine ressurser på flere måter. Regjeringen vil utforme et nasjonalt regelverk for håndtering av ballastvann, i tråd med Ballastvannskonvensjonen.



Ved ulykker til sjøs kan det forekomme oljeutslipp. Norge har allerede iverksatt omfattende forebyggende sjøsikkerhetstiltak i våre kystfarvann gjennom etablering og drift av maritim infrastruktur og tjenester, og etablert en statlig oljevernberedskap for å forhindre eller begrense negative konsekvenser av hendelser og ulykker til sjøs. Innen sjøtransport er trafikkovervåkning, trafikkseparering, lostjeneste og navigasjons- hjelpemidler sentrale ulykkesforebyggende tiltak fra myndighetenes side. I tillegg er norske myndigheter aktive i utstrakt internasjonalt samarbeid for å bedre sjøsikkerheten.

Et skips levetid avhenger av godt vedlikehold blant annet for å unngå korrosjon og dermed redusert skrogstyrke. Utvikling av gode malinger for beskyttelse av skroget og som samtidig ikke avgir forurensende stoffer er en utfordring. Norske produsenter er verdensledende på gode bunnstoffløsninger.

2.6 Utslipp fra skipsbygging

Skipsfart blir ikke en miljøvennlig transportform hvis ikke også byggingen av skipene er miljøvennlig. Statens forurensingstilsyn (SFT) og Fylkesmannen kontrollerte 84 skipsverft, offshoreverft og mekaniske verksteder med utslipp høsten 2006.

Kontrollen viste at mange skipsverft har for dårlig kontroll med utslipp til sjø, og at i alt 80 av 84 verft brøt forurensningsregelverket.

Mange av verftene har dårlig håndtering av farlig avfall og manglende miljødokumentasjon. I tillegg er det avdekket store mangler ved verftenes internkontroll. Kontrollene har fortsatt i 2007, og forurensningsmyndighetene arbeider nå for å skjerpe regelverket for verft.

Det vurderes blant annet å innføre spesifikke krav til håndtering av materiale som er fjernet fra skrog.

Forurensingssituasjonen på sjøbunnen for drøyt 100 verftsområder skal i tillegg undersøkes innen utgangen av 2008. Områdene omfatter både aktive og nedlagte skipsverft. Arbeidet er en del av en nasjonal handlingsplan for opprydding av forurenset sjøbunn. Innen 2010 skal forurensningstilstanden i sjøbunnen for de høyest prioriterte lokalitetene være undersøkt og eventuelle behov for tiltak være avklart. Det er den ansvarlige etter forurensningsloven som plikter å gjennomføre de nødvendige undersøkelser / tiltak og bære kostnadene knyttet til dette.

2.7 Resirkulering av skip

IMOs miljøkomite (MEPC) er i ferd med å utarbeide et internasjonalt bindende regime for skip fra "vugge til grav".

Dette betyr at kravene både gjelder skipet og opphuggingsstedene. Konvensjonen planlegges ferdigstilt i 2008-2009. Norge leder arbeidet med utviklingen av denne konvensjonen.

Regjeringen har som mål at konvensjonen i størst mulig grad skal bidra til å løse problemene knyttet til arbeidsmiljø og miljøskade i forbindelse med skipsopphugging, samtidig som det må være attraktivt for de store skipsopphuggingslandene og flaggstatene å ratifisere konvensjonen.



Tiltak

- De samlede bevilgninger til maritim forskning og innovasjon på 212 millioner kroner skal i høyere grad prioriteres til utvikling og implementering av framtidens miljøvennlige løsninger.
- Regjeringen vil utrede muligheten for å stimulere til økt innovasjon og raskere implementering av miljøvennlige teknologier ved å stille strengere miljøkrav ved statens kjøp av skipstransporttjenester.
- Regjeringen vil arbeide for at det vedtas et forpliktende regime for klimagassreduksjon for internasjonal skipsfart.
- Regjeringen skal aktivt bidra til å videreutvikle indekseringsverktøy og virkemidler nasjonalt og i IMO for å redusere klimagassutslipp.
- Regjeringen vil i samarbeid med næringen utarbeide et system hvor hvert enkelt skip får en oversikt over sine utslipp, samt rapportering til aktuelle myndigheter.
- Regjeringen vil arbeide for konkrete utslippsreduksjoner i IMO for NO_x-utslipp, ved å innføre krav til eldre motorer og innføre strengere krav til nye motorer på opptil 40-50 prosent lavere utslipp enn dagens krav.
- Regjeringen vil i IMO arbeide for et krav om utfasing av bruk av tungolje som drivstoff om bord på skip.
- Regjeringen vil i IMO være en pådriver i arbeidet med å utvikle en ny konvensjon som sikrer forsvarlig resirkulering av skip.
- Regjeringen vil arbeide for å etablere omforente kriterier for et internasjonalt miljødifferensieringssystem i IMO.
- Regjeringen vil oppdatere forskriften om miljødifferensiering blant annet for å inkludere klimagasser.
- Regjeringen vil utrede og legge fram en oversikt over alle gebyrer og avgifter innen sjøtransporten, sammenliknet med andre transportmidler, for å bidra til overgang av gods fra veg til sjøtransport.
- Regjeringen vil styrke distribusjonen av naturgass, blant annet for å legge til rette for innføring av gassferger.
- Regjeringen vil utforme nasjonalt regelverk for håndtering av ballastvann, i tråd med Ballastvannskonvensjonen.
- Regjeringen vil i forslag om nytt investeringsfond prioritere blant annet maritim sektor og ha et spesielt fokus på miljøtiltak.
- Regjeringen vil arbeide for å inkludere internasjonal skipsfart i framtidige klimaavtaler.



3. Maritim Kompetanse



Foto: Simulatorsenteret ved Høgskolen i Ålesund

Regjeringens mål er at Norge skal være verdensledende på maritim kompetanse

3.1 Kompetansebehov

Kompetanse er svært viktig for utviklingen av de maritime næringers konkurransekraft og verdiskapingssevne. Veksten i verdensøkonomien og utviklingen innen offshorevirksomheten har gitt gode tider for de maritime næringer og et stort rekrutteringsbehov. Behovet for arbeidskraft vil øke i årene som kommer. Arbeidskraften må hentes både gjennom økt rekruttering fra det norske utdanningssystemet og fra utlandet. Ambisjonen for de norske maritime næringer stiller krav til utdanning, utvikling av kompetanse og rekruttering. Dette er avgjørende for å opprettholde og utvikle kvalitet og innovasjonsevne i de norske maritime næringer. Næringen og utdanningssystemet må samarbeide for å framskaffe den kompetansen som de maritime næringer har behov for i framtiden.

Regjeringen ønsker økt satsing på å utvikle maritim kompetanse og bevilger derfor i underkant av 40 millioner kroner ekstra til kompetansefremmende tiltak.

Behovet for kompetanse gjelder i hovedsak økt rekruttering av sivilingeniører, ingeniører, siviløkonomer, jurister, og fagutdannede innen maritime fag. Det antas at det ikke er mangel på kandidater til stillinger som krever høyere utdanning innen økonomi eller jus.

Foruten grads utdanninger innen høyere utdanning er det en rekke aktiviteter som krever maritime sertifikater, og mange bedrifter ønsker arbeidstakere med maritime sertifikater.

I likhet med flere bransjer innen norsk industri rammes de maritime næringer av mangel på ingeniører, sivilingeniører og kandidater med teknisk-naturvitenskapelig utdanning. Regjeringens satsing på realfag vil derfor også komme de maritime næringer til gode, og søknadstallene til realfaglige utdanninger har økt siden realfagsstrategien ble lansert i 2006.



Et viktig tiltak for å møte kompetanseutfordringene i de maritime næringer er Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (Kompetansefondet). Opprettelsen av fondet i 2003 har ført til flere opplæringsstillinger til sjøs, se boks.

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

I 2003 vedtok Stortinget at de rederier som er omfattet av netto-lønnsordningene skal innbetale et fast beløp pr. ansatt pr. måned til et fond som skal arbeide for kompetansehevings- og rekrutteringstiltak for norske sjøfolk. Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse er gitt enerett til å innkreve og forvalte disse midlene. Stiftelsens styre behandler og vurderer alle innkomne søknader i tråd med stiftelsens formål.

Alle rederier som mottar nettolønn må ha to praksisplasser i gjennomsnitt pr. skip. Videre betales 500 kroner pr. ansatt pr. måned til stiftelsen. I 2006 har stiftelsen innkrevd om lag 47 millioner kroner. Stiftelsens midler er i hovedsak benyttet som tilskudd til rederier som har opplæringsstillinger (lærlinger, kadetter og junioroffiserer) med om lag 37,6 millioner kroner. Dette er en økning på 3 millioner kroner i forhold til 2005.

Videre prioriterte stiftelsen om lag 8,3 millioner kroner i tilskudd til ulike rekrutterings- og opplæringsprosjekter, HMS - tiltak m.m. Rederier som har opplæringsplasser om bord på sine skip, har rett til et fast beløp i støtte pr. ansatt pr. måned. Tilskuddet til opplæringsstillinger dekker bare en del av rederienes utgifter til slike stillinger. Formålet med tilskuddet er å motivere rederiene til å etablere opplæringsstillinger. Det har vært en positiv utvikling når det gjelder antall opplæringsplasser i den perioden stiftelsen har gitt tilskudd til slike stillinger. I annet halvår 2005 ble det gitt tilskudd til 1 650 opplæringsplasser. Antallet økte til 2 000 ved utgangen av 2006.

Det internasjonale arbeidsmiljøet i de maritime næringer gjenspeiles i liten grad i utdannings-systemet. Kvaliteten på maritim utdanning i Norge bør være så god at vi kan tiltrekke oss utenlandske studenter og forskere.

Regjeringen ønsker å bidra med stipendordninger for å rekruttere utenlandske studenter til maritim utdanning, og bevilger 2 millioner kroner til dette.

De maritime næringer er svært globale og rekrutterer en stor del av arbeidskraften utenfor Norge. Dette gjelder i første rekke sjøfolk, men også personell til den landbaserte industrien.

Kombinasjonen av en meget sterk internasjonal orientering og høyt kompetansenivå gjør at tilrettelegging for økt mobilitet av personell er viktig for de maritime næringer.

Næringene er avhengig av at norsk personell og kompetanse kan benyttes utenfor Norge, og motsatt at utenlandsk personell og kompetanse kan engasjeres i Norge uten at de administrative konsekvensene er for store.

3.2 Rekruttering

Det er vanskelig å anslå behovet for framtidig etterspørsel etter arbeidskraft til de maritime næringer. Mandagmorgen har i sitt notat "Verdens beste maritime utdanning" fra april 2007 anbefalt at de maritime næringer bør planlegge ut fra et årlig rekrutteringsbehov til maritime bedrifter på minst 5 000 personer.

På lang sikt er et godt nasjonalt og internasjonalt omdømme den viktigste rekrutteringsmessige suksessfaktor. Dette er næringens ansvar. Skipsfart har i Norge tradisjonelt hatt en høy status sammenlignet med situasjonen i mange andre land. I dag framstår ikke næringen som attraktiv nok for ungdom. Det er derfor viktig å profilere de maritime næringer slik at den blir spennende og tiltrekker seg denne gruppen.

Rekrutteringskampanjen "Ikke for alle" er en treårig kampanje som har som mål å la ungdom fristes til å ta maritim utdanning. Prosjektet støttes med midler fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.



Enkelte rederier har gitt garantier om opplæringsplasser etter endt utdanning. Kombinasjonen av rekrutteringskampanje og garantier fra rederier bør videreføres for å sikre rekruttering og jobbsikkerhet over tid.

De maritime næringer må selv ta en stor del av ansvaret for at rekruttering til maritime næringer både på land og spesielt til sjøs er lav. Næringer har skapt usikkerhet om framtiden for norsk skipsfart ved ensidig å fokusere på behov for særskilte rammevilkår for rederier hvis de skal drive sin aktivitet fra Norge med norske sjøfolk. Det er først de siste årene at næringen aktivt har tatt rekrutteringsansvar gjennom rekrutterings tiltak og trainee-ordninger. Fokus på rekruttering og flere praksisplasser har trolig hatt en effekt. I følge statistikken for maritim utdanning, er det en økning i antall søkere på 8,4 prosent fra 2006 til 2007.

I 2005 lanserte de norske maritime næringer i regi av Norges Rederiforbund et toårig trainee-program Maritime Trainee. Bedriftene som deltar dekker store deler av det norske maritime miljøet. Oppslutningen har vært god både ved at mange maritime bedrifter tilbyr trainee-stillinger og et stort antall søkere med høy kompetanse.

Regjeringen har nå lansert en ny tiltaksplan for realfag, hvor rekruttering er en av hovedsatsingene. Det skal gjennomføres en nasjonal rekrutteringskampanje våren 2008 for å nå flere unge enn de som tradisjonelt velger realfag, spesielt jenter. Rekrutteringskampanjen finansieres blant annet av Kunnskapsdepartementet, Nærings- og Handelsdepartementet, næringslivet og arbeidslivsorganisasjoner. Den nye tiltaksplanen for 2007/2008 er en oppfølging av strategien "Et felles løft for realfagene 2006-2009".

Det internasjonale arbeidsmiljøet og stort behov for arbeidskraft bør bidra til at maritime næringer i økt grad henvender seg aktivt til arbeidssøkere med minoritetsbakgrunn.

Rederiet Höegh er partnerbedrift i programmet Alarga. Alarga er en ideell interesseorganisasjon som har som mål å skape rom i det private næringslivet for kompetente unge personer med to utenlandsfødte foreldre med ikke-vestlig bakgrunn. Aktiv rekruttering av unge med minoritetsbakgrunn gir en mulighet for blant annet rederier å nå ut til en større del av befolkningen.

3.3 Maritime utdanninger

En rekke arbeidsplasser krever og/eller ønsker ansatte med maritime sertifikater. Blant annet konkurrerer fiskeflåten med maritim sektor om tilgang på arbeidskraft med denne type kompetanse.

Regjeringen vil gjennomgå dagens mønstrings-system og vurdere fartstidskrav for utstedelse av maritime sertifikater for ikke-konvensjonsbestemte krav. Spørsmålet om forenkling av mønstringssystemet for arbeidstakere for skip har vært oppe tidligere. Det er nødvendig med kontroll av sjøfolk ombord på skip for å ivareta sikkerheten ombord. Det er imidlertid grunnlag for å se på om dette i dag skjer på den mest effektive måten.

Det er tre hovedaktører i det sivile maritime utdanningssystemet; videregående opplæring, tekniske fagskoler og universitet/høyskoler. I tillegg har Forsvaret en sertifikatgivende utdanning på sjøkrigsskolen. Skoleskipene er viktig for rekrutteringen til maritime yrker, og har mange søkere.



Skoleskipet M/S GANN er en slik skole. Skolen har investert i et nytt skip for å modernisere og oppdatere utdanningsfasilitetene. Regjeringen ønsker å bidra til finansieringen av skolens nye skip med 5 millioner kroner.

I tillegg til ordinær utdanning er etterutdanningskurs en viktig del av det maritime utdanningstilbudet. Høyskolene tilbyr en rekke kurs, blant annet simulatorkurs, hurtigbåtkurs, kurs innen passasjerbehandling og krisehåndtering, sikkerhet og beredskap, kurs i dynamisk posisjonering, bruk av elektroniske kart og helikopterevakuering m.m.

Fire høyskoler har tilbud om tradisjonell maritim utdanning: Høyskolene i Tromsø, Ålesund, Stord/Haugesund og Vestfold. I tillegg kommer 15 tekniske fagskoler som ligger under fylkeskommunen og 15 videregående skoler med maritim utdanning. Ved høyskoler med maritime linjer utdannes kandidater til operativ drift av skip og til landbasert virksomhet. Med unntak av Høgskolen i Vestfold omfatter høyskolene kun kandidater på nautisk linje. I 2006 var det kun 15 studenter på maskinlinjen.

Antall studenter/elever –maritim utdanning 2002-2007

Årstall	Videregående	Fagskole	Høyskole
2002	625	493	125
2003	631	494	135
2004	621	509	117
2005	569	461	98
2006	519	457	89

I tillegg til dette finnes det en rekke ingeniøruddanningstilbud som er relevante for maritim sektor, både for tradisjonell skipsfart og olje- og gassindustri.

Blant annet har NTNU lange tradisjoner for utdanning i marin teknikk.

Likeså har eksempelvis Høgskolen i Bergen et studietilbud innen marin teknikk og en nylig opprettet ingeniøruddanning i undervannsteknologi.

Fra høsten 2007 er Høgskolen i Vestfold med i en nordisk samarbeidsmaster i Maritime Management, men per i dag finnes det ingen norske institusjoner som tilbyr et helt studium på masternivå innen ledelse, økonomi og samfunnsfag som er spesielt rettet mot maritim næring. Handelshøgskolen BI tilbyr de valgfag i shipping og kurs for deltidsstudenter på bachelornivå. BI skal høsten 2008 starte spesialisering i shipping på bachelorstudiet i økonomi /administrasjon. Regjeringen ønsker bedre tilbud på masternivå innen maritim ledelse i Norge, og bevilger derfor midler til tilrettelegging av et slikt studium.

I tillegg til det sivile utdanningssystemet har Sjøforsvaret en sertifikatgivende utdanning på Sjøkrigsskolen. Dette er både en militærfaglig og en maritim utdanning. For at kandidatene fra Forsvaret skal få løst sivile sertifikater, må utdanningen følge minimumskravet i den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW-Konvensjonen). Sjøforsvaret satser på kompetanse og har også gode etterutdanningstilbud.

Fra høsten 2007 vil også Befalsskolen for Sjøforsvaret (BSS) tilby fullverdig sertifikatgivende utdanning på flere nye linjer.

Hensikten med denne nyordningen er å øke produksjonen av befal til Sjøforsvaret. Omleggingen innebærer blant annet at ungdom med



yrkesfaglig utdanning har et tilbud på BSS. Søkertallene til befalsutdanningen har økt betydelig i 2007 og kapasiteten er fullt utnyttet. Sjøforsvarets nye utdanningstilbud, sammen med den nye avdelingsbefalsordningen i Forsvaret, åpner for nye samarbeidsformer mellom maritim næring og Sjøforsvaret dersom partene finner det formålstjenlig.

Det er få som velger en maritim utdannings- og karrierevei. Spredte utdanningstilbud med lite samarbeid, mangel på lærerkrefter og store utfordringer i forhold til gjennomstrømning av kandidater indikerer at verken struktur eller kvaliteten på tilbudene er gode nok. Situasjonen for maritim utdanning og forventet behov for framtidig arbeidskraft tilsier at det må fokuseres på kvalitet og samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene. Regjeringen vil utrede hvordan kvalitet og framtidig struktur på maritim utdanning kan bedres med sikte på å få flere elever/studenter til å velge og gjennomføre slik utdanning. Dette arbeidet forventes ferdigstilt i januar 2008.

Rekrutteringsbehovet gjelder også lærere i deler av den maritime utdanningen. Regjeringen mener at det er behov for en målrettet gjennomgang av rekrutteringsbehovet for lærere i den maritime utdanningen. I tillegg til rekruttering av lærere er det viktig at lærere får muligheten til å oppdatere sin kunnskap.

Som et bidrag til kompetanseheving for lærere vil regjeringen gi ekstra midler til kompetansehevingstiltak for lærere ved maritime utdanninger.

Økt bruk av professor II og lektor II stillinger vil være et godt supplement til egne ansatte, og gi økt faglig kompetanse i maritim utdanning.

Professor II stillinger er et samarbeid mellom næringsaktører og universitet/høyskoler. Lignende ordninger bør også kunne brukes i fagskoler og videregående opplæring. Det finnes ikke lektor II stillinger i dag, og dette kan være en god løsning for samarbeid mellom maritime næringer og videregående skoler. Regjeringen vil bidra med midler til slike stillinger i maritim utdanning.

Næringen finansierer i dag en professorstilling ved BI, se boks. Næringen vurderer om en i fellesskap kan finansiere flere professorstillinger eksempelvis ved BI, NHH og NTNU .

Wilhelmsens gaveprofessorat.

Torger Reve er professor i strategi og internasjonal konkurransevne ved Handelshøyskolen BI. Reve innehar Skibsreder Tom Wilhelmsens stiftelse gaveprofessorat og leder et nyopprettet forskningssenter for maritime næringer på BI. Senteret får faglig ansvar for forskning og undervisning innenfor shipping og de maritime næringer, og vil spesielt se på næringens internasjonale konkurransevne. Tom Wilhelmsens stiftelse bidrar med 6 millioner kroner til grunnforskning om de maritime næringer ved Centre for Maritime Competitiveness ved Handelshøyskolen BI. Gaveprofessoratet finansieres i fem år, fra 1. august 2006 til 31. juli 2011.

Teknisk maritimt utstyr på skolene er et viktig instrument i utdanningen og bidrar til at studentene gis et godt grunnlag for en framtid i skipfartsnæringen.

For å bidra til at infrastrukturen på maritime skoler blir oppgradert bevilger regjeringen 10 millioner kroner til utstyr på skolene. Regjeringen vil komme tilbake til kriteriene for å søke om disse midlene.



Det hevdes at frafall er et problem for maritim utdanning. For å redusere frafall i utdanningen vurderes det blant annet å legge om studieplanen slik at studentene får sertifikatfag med simulatorentrening tidlig i studiet, noe som vil være en viktig motivasjonsfaktor.

Videre satses det på samarbeid med rederiene slik at studenter i perioder kan arbeide i næringene for å øke motivasjonen for videre studier.

Regjeringen har nedsatt et offentlig utvalg som skal vurdere hvordan fag- og yrkesopplæringen kan være best mulig rustet for å møte framtidens utfordringer. Utvalget vil levere sin innstilling innen 1. september 2008. Denne gjennomgangen vil også være viktig for den maritime delen av fagskolen.

Det foregår relativt lite forsknings- og utviklingsarbeid i tilknytning til ingeniør- og maritime utdanningsmiljøer. Regjeringen mener at omfanget av FoU-arbeid innen maritimt relaterte utdanninger må økes. Her må næringen være en initiativtaker og samarbeidspartner.

3.4 Samarbeid

Norsk maritim utdanning er spredt over hele landet. Det er derfor en utfordring å øke effektivitet og kvalitet i utdanning. Det er også behov for en bedre koordinering av den maritime utdanningen i Norge.

Det samarbeides lokalt spesielt om etter- og videreutdanning, lærerutveksling, bruk av simulatorer m.m. Flere bedrifter har samarbeidsavtaler med fagskolen, og flere bedrifter har opprettet maritime utdanningssenter for kursvirksomhet, sambruk av utstyr, osv.

Selv om det etterlyses behov for samarbeid finnes det allerede flere gode initiativer. Det har i flere år vært et samarbeid mellom en rekke aktører innenfor maritim utdanning og forskning i Vestfold, fra videregående skoles til høyskole nivå. Fra høsten 2006 har Høgskolen i Vestfold og Vestfold maritime fagskole foretatt en samordning av sertifikatfagene. Disse utdanningstilbudene er nå samlokalisert, og det legges felles timeplaner. Sertifikatene tas ved fagskolen, mens bachelorstudiene, forskning og et framtidig masterstudium vil ligge på høgskolen.

Norges Maritime Utdanningssenter (NMU) ble etablert i 2004 av Vestfold fylkeskommune. Regjeringen ønsker å gi støtte til opprettelse av NMU. De institusjonene som er med i samordningsprosessen er : Høgskolen i Vestfold, den maritime fagskolen, Færder videregående skole og Borre havarivernskole.

I tillegg til lokale samarbeidstiltak vil regjeringen vurdere om det er behov for et sterkere samarbeid på nasjonalt nivå. Regjeringen er positiv til det initiativ som næringene har tatt for å utrede et tyngdepunkt for maritim kompetanse i samarbeid mellom næringene, myndigheter og utdanningsinstitusjoner.

Næringen ser også på muligheter for et kompetansesenter med et utdanningstilbud som kan tiltrekke seg både norske og utenlandske studenter og med en forskningsaktivitet i fremste rekke.

Avhengig av hva man ser etter i den norske floraen av ulike typer maritim kompetanse, kan et slikt kompetansesenter legges ulike steder i landet.



En mulighet kan være å gi ett enkelt lærested en knutepunktfunksjon med ansvar for faglig koordinering, strategisk utvikling og markedsføring. Denne typen kunnskapssenter har muligheter for å bli en konkurransedyktig aktør på det internasjonale markedet.

Andre land har allerede etablert slike kompetansesentre, se boks om National Maritime College of Ireland og om "Lighthouse" i Gøteborg. Regjeringen vil vurdere et eventuelt initiativ fra næringen om utredning av en mulig modell for Norge.

"Lighthouse" i Gøteborg

I Sverige har Chalmers Tekniske høyskole, Handelshøyskolen i Gøteborg og Sveriges Rederiforening etablert et senter for nordisk sjøfartskompetanse "Lighthouse" i Gøteborg.

Kompetansesentrumets hovedaktivitet er forskning og utdanning. Formålet er å utvikle kompetanse for fremtiden for den svenske skipsfartsindustrien. I perioden 2006-2015 er målet at ca. 1 milliard svenske kroner skal brukes til maritim utdanning, forskning og utvikling. Målet er at 2 000 studenter skal uteksamineres fra seks ulike utdanninger, 100 doktorgradsstipendiater innenfor ulike studieretninger og 100 forsknings- og utviklingsprosjekter med fokus på skipsfart. Visjonen er å bli førstevalget for maritim forskning, utvikling og utdanning.

National Maritime College of Ireland (NMCI) i Cork

Irland etablerte i 2006 en nasjonal maritim høyskole (The National Maritime College of Ireland). Det er et samarbeidsprosjekt mellom The Cork Institute of Technology og den irske marine. Høyskolen er delvis finansiert av private midler. Den offentlige delen består av Cork Teknologiske institutt og det irske sjøforsvarets utdanning. Den private part er Focus Education Ltd. Modellen gjør det mulig for høyskolens ledelse og lærerkrefter å konsentrere seg om at studentene tilegner seg fag-kunnskap. Focus Education Ltd. har ansvaret for drift av institusjonen. Høyskolen tilbyr et bredt spekter av opplæring til den maritime industrien. Med avanserte simulatorer, maskintekniske rom og treningsanlegg for sjøredning er det et avansert anlegg for utdanning av mannskap både for sivile og militære fartøy.

3.5 Utenlandske arbeidstakere

I de siste årene har det vært en sterk vekst i korttidsinnvandring fra nye EU-land. Dette har bidratt til å avhjelpe mangelen på arbeidskraft, særlig i bygge- og anleggsektoren og verftsindustrien.

Krav om å beherske engelsk og et skandinavisk språk for personell som skal rettlede passasjerer i beredskap og nødsituasjoner på passasjerskip i rutefart på norske havner gjelder uavhengig av flagg. For å øke rederienes fleksibilitet vil regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å fjerne kravet om å beherske et skandinavisk språk, uten å redusere sikkerheten om bord både for passasjerer og ansatte.

Myndighetene er opptatt av at saksbehandlingstiden knyttet til arbeidstillatelse og andre offentlige krav som kreves for å jobbe i Norge bør være så kort som mulig, samtidig som de klarer å ivareta en seriøs behandling av arbeidssøkere fra utlandet. I Statsbudsjettet for 2007 er derfor

Utlendingsdirektoratet (UDI), som et ledd i arbeidet med rekruttering av kvalifisert arbeidskraft, tilført 2,5 millioner kroner ekstra for å kunne prioritere behandlingen flere søknader om arbeidstillatelse fra denne søkergruppen.

Regjeringen og UDI er også opptatt av videre effektivisering for at saksbehandlingstiden ikke skal legge hindringer i veien for private og offentlige arbeidsgivere som trenger utenlandsk arbeidskraft. Man følger utviklingen løpende, og vurderer behovet for ytterligere tiltak på området.



Regjeringen vil sette i gang en bred gjennomgang av saksflyten på utlendingsfeltet. Hensikten med en slik bred gjennomgang er å analysere og avdekke mulige områder for en mer effektiv oppgaveløsning, produktivetsgevinster og bedre brukerservice, samtidig med en tilfredsstillende kvalitet.

Tiltak:

- Regjeringen foreslår at det bevilges 10 millioner kroner ekstra i midler til utstyr til maritim utdanning .
- Regjeringen foreslår å bevilge 8,5 millioner kroner ekstra til kompetansehevings tiltak for lærere ved maritim utdanning.
- Regjeringen ønsker å støtte etableringen av Norsk Maritimt Utdanningssenter (NMU). Midler tildeles etter søknad
- Regjeringen foreslår å støtte nytt skoleskip ved den maritime skolen GANN med 5 millioner kroner .
- Regjeringen foreslår å bevilge 5 millioner kroner til professor II/lektor II stillinger ved maritim utdanning.
- Regjeringen vil bidra med 2 millioner kroner til stipendordninger for å øke antall utenlandske studenter i maritim utdanning .
- Regjeringen foreslår å bevilge 1,5 millioner kroner til tilpasning av masterstudium i ledelse /økonomi / administrasjon / samfunnsfag for maritim sektor.
- Regjeringen har nedsatt et offentlig utvalg som skal vurdere hvordan fag- og yrkesopplæringen kan være best mulig rustet for å møte framtidens utfordringer. Utvalget vil levere sin innstilling innen 1. september 2008.
- Regjeringen vil utrede forhold knyttet til situasjonen i norsk maritim utdanning, som rekruttering, frafall, lærermangel og lærerkompetanse. Utredningen ferdigstilles i løpet av januar 2008.
- Regjeringen vil vurdere å forenkle mønsterringssystemet for sjøfolk og redusere fartstidskrav for ikke konvensjonsbestemte krav.
- Regjeringen vil videreføre kompetansefondet. Regjeringen vil invitere stiftelsens styre til en drøfting av videre nivå, innretning og prioritering av midlene.
- Regjeringen vil fremme effektiv saksbehandling og bidra til et utlendingsregelverk som ikke legger unødige hindringer i veien for å hente inn nødvendig arbeidskraft fra utlandet.



4. Maritim forskning og innovasjon

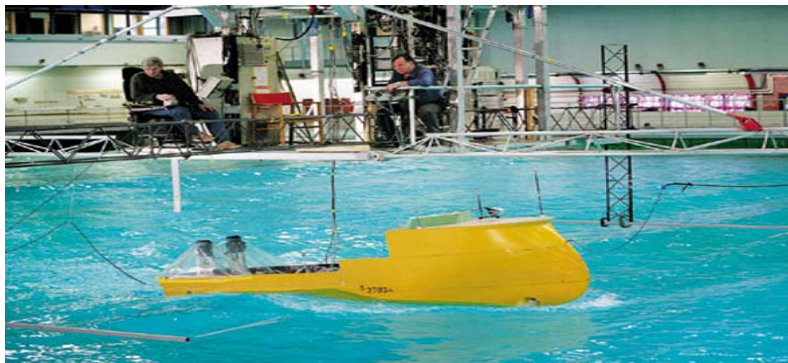


Foto:MARINTEK

Regjeringens mål er at Norge skal bli verdensledende på maritim forskning og innovasjon

4.1 Innovasjon og kompetanse

Regjeringen vil bidra til at de norske maritime næringer skal levere framtidens innovative og miljøvennlige løsninger. Bevilgningene til maritim forskning og innovasjon økes derfor fra et nivå på 152 millioner kroner til 212 millioner kroner i 2008. Regjeringen har i dialog med næringen utpekt miljø, krevende miljøvennlige maritime operasjoner og avansert transport og logistikk som nye satsingsområder for de maritime virkemidlene i Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge.

Grunnlaget for lønnsomhet i de norske maritime næringer ligger i evnen til å tilby konkurransedyktige varer og tjenester. De norske maritime næringer har klart å opprettholde sin internasjonale konkurransedyktighet over tid ved å vise evne til omstilling og innovasjon. Noen innovasjoner bærer preg av effektivisering eller små forbedringer, mens andre kan være mer radikale, som for eksempel introduksjon av helt nye tekniske løsninger.

Undersøkelser viser at utstrakt samhandling mellom krevende kunder (rederier) og produsenter bidrar til innovasjon. Innen den maritime næringen er slik samhandling mellom konsulenter, utstyrsprodusenter, klasseselskap, verksteder, finansieringsinstitusjoner, konkurrenter, forskningsinstitutter, bransjeorganisasjoner og universiteter avgjørende for innovasjons-evnen.

Både generelle rammebetingelser, som skatt og miljøreguleringer, og selektive virkemidler har betydning for virksomheters forsknings- og innovasjonsaktiviteter. De maritime næringenes innovasjonsevne påvirkes også i høy grad av bedriftenes egne prioriteringer. Innen de maritime næringer brukes en rekke virkemidler for å fremme FoU og innovasjon. Enkelte virkemidler og ordninger støtter satsinger mot noen utvalgte forsknings- og innovasjonsområder, for eksempel Forskningsrådets program Maroff og Innovasjon Norges ordning Maritim utvikling.



Andre støtter langsiktig kompetanseheving, kunnskapsspredning og infrastruktur for forskning, som for eksempel Senter for Fremragende Forskning (SFF – CESOS) og Norwegian Centres of Expertise (NCE Maritime). I tillegg til virkemidler rettet spesifikt mot de maritime næringer utnytter bransjen en rekke bransjenøytrale virkemidler, som for eksempel Skattefunn, forsknings- og utviklingskontrakter og Brukerstyrt Innovasjonsarena (BIA). beidet med å opprette en samarbeidsarena mellom de maritime næringer og myndighetene resulterte i Marut. Initiativet ble satt i gang blant annet som et svar på EUs strategiske satsing på sin skipsbyggingindustri, Leadership 2015.

Marut er nå godt etablert som samarbeidsarena mellom de maritime næringer, virkemiddelapparatet og myndighetene for å oppnå en bedre koordinert forsknings- og innovasjonsinnsats. Marut vil fortsette å spille en viktig rolle i realiseringen av Norges målsetninger på det maritime forsknings- og innovasjonsområdet.

Gjennom Leadership har EU fokusert på åtte områder, herunder maritim forskning og innovasjon. EU åpnet blant annet for økt offentlig støtte til maritim innovasjon, og flere europeiske land innførte slike innovasjonsstøtteordninger. I Norge innførte man ordningen Maritim utvikling i regi av Innovasjon Norge i 2006. Denne kom i tillegg til den allerede eksisterende ordningen for støtte til maritim forskning og utvikling, Maroff, i Norges forskningsråd. EU satte også i gang arbeidet med teknologiplattformen Waterborne, et arbeid som Norge deltar aktivt i. Maritim sektor er en av få sektorer hvor myndighetene har valgt å opprettholde egne bransjerettede forskningsprogrammer.

Offentlige bevilgninger til maritim forskning og innovasjon har økt betraktelig de siste årene.

Regjeringen viderefører og øker nå denne satsingen med 60 millioner kroner og legger til grunn at næringens egen innsats også økes betydelig. Selv om de maritime næringer i Norge skårer høyt på innovasjonsevne, synes maritime næringer i våre europeiske konkurrentland å investere mer ressurser på forskning og utvikling enn disse næringene i Norge.

Gitt den økende internasjonale konkurransen og de store utfordringer knyttet til å ha en tilstrekkelig god evne til omstilling og å utvikle bærekraftige maritime næringer, har næringene gode grunner til å vektlegge forskning og innovasjon i økende grad fremover.

Rederienes rolle som krevende kunde overfor verft og utstyrproducenter gir dem muligheter for å bidra til økt innovasjonspress nedover i verdikjeden. Det er derfor helt avgjørende at rederiene konsekvent, og i så høy grad som mulig, omsetter Rederiforbundets visjon om nullutslipp til hav og luft til praktisk handling ved innkjøp av nye skip og utstyr. Noen framsynte rederier har også vist vei ved å gjøre forskning og innovasjon til en strategisk hovedprioritet. Dette bør i sterkere grad også tjene som inspirasjon for andre rederier.

Regjeringen vil sammen med næringen arbeide målrettet for at maritim kompetanse, forskning og innovasjon blir et større konkurransefortrinn. Regjeringen vil særlig vektlegge innovasjonsområdene miljø og krevende miljøvennlige maritime operasjoner, herunder operasjoner i nordområdene.



Utvalgte bevilgninger rettet mot FoU og innovasjon i maritim næring, 2005-2008 (millioner kroner)

Bevilgninger	Forvalter	2005	2006	2007	2008
Maritim utvikling	Innovasjon Norge		20	25	25
Maroff (herunder Marintek infrastruktur /utstyr)	Forskningsrådet	40	70	90	125 (25)
Marintek, grunnbevilgning	Forskningsrådet	6	6	7	7
Strategisk næringsrettet forskning – marin teknologi	Forskningsrådet	11	10	12	12***
Centre for Ships and Offshore Structures* (SFF-CESOS)	Forskningsrådet	13	13	13	13
NCE Maritime** (Norwegian Centre of Expertise)	Innovasjon Norge, Forskningsrådet, SIVA		5	5	5
Miljøprosjekter i de maritime næringer og utvikling av nærskipfartsflåten	Innovasjon Norge				25
Sum		70	124	152	212

*Årlig bevilgning over fem år fra 2003, med mulighet for fem års forlengelse fra 2008

** Årlig bevilgning over ti år fra 2006

***Anslått beløp

Det er grunn til å tro at en forsterket forsknings- og innovasjonsinnsats innen disse områdene vil kreve særlige virkemidler, siden private aktører per i dag ikke står overfor tilstrekkelige insentiver til å prioritere dem. Innenfor disse områdene vil derfor regjeringen prioritere å ta et noe større ansvar i en periode. For innovasjonsområdet avansert logistikk og transport, vil det stilles krav om en høyere finansieringsandel fra næringen.

En annen viktig forutsetning for å styrke de maritime næringenes forsknings- og innovasjonsarbeid, er tilgangen til avanserte laboratorier og vitenskapelig utstyr i verdensklasse. Det er gjennom årene gjennomført tunge investeringer i eksperimentell infrastruktur i forskningsmiljøene ved Marintek og NTNU i Trondheim. Disse er i dag internasjonalt ledende innen sine felt.

Det er imidlertid etter hvert behov for betydelige oppgraderinger og nyinvesteringer for at miljøene skal kunne opprettholde sin

internasjonale konkurransekraft og tilby den norske næringen attraktive forskningstjenester. Regjeringen vil oppgradere og styrke den maritime forskningsinfrastrukturen ved Marintek med 25 millioner kroner.

Regjeringen legger også vekt på deltakelse i internasjonal forskning og kunnskapsutvikling. Norsk deltakelse i EUs 7. rammeprogram vil både gi tilgang til og bidra til internasjonal forskning og kunnskapsutvikling. Erfaringene fra EUs 6. rammeprogram viser at de norske maritime næringene hevder seg godt.

4.2 utfordringer og muligheter

De norske maritime næringer er særpreget fordi de i internasjonal sammenheng er uvanlig komplette. I Norge finnes representanter for de fleste ledd innen den internasjonale maritime verdikjeden.



I tillegg består deler av næringen av spesialiserte klynger som retter seg inn mot maritime nisjemarkeder og teknologiområder, for eksempel innen offshore- eller havbrukssektoren. Den gjensidige avhengigheten mellom disse strategisk viktige næringene i Norge har ført til utvikling av komplementær og spesialisert kunnskap. Dette er et konkurransefortrinn som kan styrkes og videreutvikles.

Eksempler på forsknings- og innovasjonsvirkemidler

1. Norwegian Centre of Expertise – Maritime (NCE). Den maritime klyngen på Møre er knyttet til offshore skipsaktivitet og består av 170 bedrifter, omsetter for cirka 25 milliarder kroner og sysselsetter direkte 13 000 mennesker i regionen. Verdikjeden fra design til rederi er lokalisert med tyngdepunkt innenfor et relativt begrenset geografisk område, noe som sikrer enkel og rask samhandling. Regionen har to høyskoler som leverer kandidater til industrien. Hensikten med å gi noen utvalgte klynger NCE-status er å bidra til økt verdiskaping gjennom å utløse og forsterke samarbeidsbaserte innovasjons- og internasjonaliseringsprosesser i næringsklynger med klare ambisjoner og stort potensial for videre vekst..

2. Senter for Fremragende Forskning – CESOS (Centre for Ships and Offshore Structures).

Målsetningen til SFF – CESOS på NTNU er å etablere et verdensledende senter som skal utvikle grunnleggende kunnskap for design og operasjon av framtidens skip og maritime strukturer. Slik kunnskap er nødvendig for å videreutvikle og designe sikre, kostnadseffektive og miljøvennlige teknologiske løsninger for maritime operasjoner. Hensikten med SFF-ordningen er å stimulere norske forskningsmiljøer til å etablere sentre viet langsiktig, grunnleggende forskning på høyt internasjonalt nivå, og har som mål å heve kvaliteten på norsk forskning.

De maritime næringer har siden 2005 vært inne i en høykonjunktur, til dels drevet av en vedvarende høy oljepris med høyt aktivitetsnivå i offshoresektoren. Dette har ført til etterspørsel av maritime tjenester og produkter i den delen av den maritime klyngen som retter seg mot den

norske og internasjonale olje- og gassektoren. I tillegg drives transportmarkedet til havs fram av den økonomiske utviklingen i Asia og av sterk vekst, noe som har ført til økt etterspørsel etter skip og utstyr.

Noen av Norges viktigste naturressurser ligger i eller under havet. De norske maritime næringer retter seg inn mot olje- og gassnæringen, samt fiskeri og havbruk. Gitt de norske havområdenes geografiske plassering og værmessige forhold har de norske maritime næringer utviklet spesiell kompetanse og fortrinn innenfor krevende maritime operasjoner i kaldt klima.

Utbyggingen av olje- og gassektoren i nordområdene skaper behov for ytterligere spesialisering, kompetanse og teknologi. Det samme gjelder utviklingen i havbruksnæringen som i økende grad retter seg mot områder langt ut til havs. Det er flere utfordringer knyttet til maritim aktivitet i arktiske strøk, blant annet til klimatiske forhold, som is og ekstrem kulde. Kaldklimate operasjoner stiller også nye sikkerhetskrav som må innarbeides i beredskapsplaner og trening av personer for innsats i krisesituasjoner. Arktiske strøk er spesielt sårbare for forurensing, og maritime operasjoner må derfor bidra til en bærekraftig ressursutnyttelse og utvikling i nordområdene.

Det er en global utfordring at økt utvinning av olje og gass og et økende globalt transportbehov medfører belastninger på miljøet i form av utslipp til luft og hav. For Norge er et rent hav- og kystmiljø av meget stor betydning for fiskeri-, havbruks- og reiselivsnæringene. Hvis ulykker inntreffer, kan miljøkonsekvensene langs norske-kysten og i havet bli betydelige.



Samtidig fører økt miljøbevissthet og internasjonale miljøkonvensjoner til større etterspørsel etter miljøvennlige løsninger. Gitt de internasjonale miljøforpliktelsene Norge har påtatt seg og et voksende marked for maritim miljøteknologi, er det en hovedutfordring for de maritime næringene å utvikle teknologi som kan redusere utslippene fra alle delene av de maritime næringene. Med utgangspunkt i norsk teknologi og kompetanse har næringen forutsetninger for å bli ledende på miljøvennlige maritime løsninger. Det er også en utfordring å sikre en effektiv og miljøvennlig nærskipfartsflåte som er tilpasset framtidens behov og miljøkrav.

Norge har betydelig innflytelse i IMO som fastsetter sikkerhet og miljøkrav for skipsfarten.

For å styrke næringens konkurransevne på det internasjonale markedet, foreslår regjeringen å koordinere forskning og innovasjon og utviklingen av det internasjonale regelverket gjennom en tettere og mer forpliktende gjensidig orientering og dialog mellom næringen ved Marut og myndighetene gjennom Forum for miljøvennlig skipsfart.

Regjeringen ønsker å redusere utslipp av klimagasser og andre utslipp til luft og hav. Det vil fremme en bærekraftig teknologi- og næringsutvikling som sannsynligvis vil bli et stadig større konkurransefortrinn i framtiden.

Regjeringen opprettholder derfor satsingen på utvikling av NOx-reduserende teknologier. Et eksempel på hvordan de statlige virkemiddelaktørene Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og private aktører i fellesskap kan bidra til å løse miljøutfordringer og stimulere til ny næringsutvikling, er FellowShip-prosjektet som er nevnt tidligere.

FellowShip (Fuel Cell Low Emission Ship)

FellowShip startet i 2003 og har som mål å utvikle kommersielle brenselcellesystemer spesielt egnet for bruk i skips- og offshoresektoren. Prosjektet bygger på ledende brenselcelleteknologi i kombinasjon med et bredt spekter av norsk fagkompetanse som representerer en sammenhengende verdikjede innen maritim næring. Prosjektets hovedpartnere er klasseselskapet Det Norske Veritas, rederiet Eidesvik Offshore, skipsdesignergruppen Vik-Sandvik, brenselcellesystemintegratoren Wärtsilä Ship Power Automation, samt MTU fra Tyskland som er underleverandør av brenselcellen.

FellowShip har blitt mulig takket være en samlet støtte fra Norges Forskningsråds program Maroff på 34 millioner kroner, samt 4 millioner kroner fra Renergiprogrammet. Innovasjon Norges ordning Maritim Utvikling støtter andre fase av prosjektet med 5 millioner kroner. Prosjektet er planlagt avsluttet innen utgangen av 2008.

Teknologien som utvikles gjennom FellowShip medfører nullutslipp av NOx, SOx, og partikler, samt nær halvering av CO₂-utslippene sammenlignet med konvensjonell dieselmotorteknologi. På lang sikt kan slik teknologi bidra sterkt til å oppfylle Norges forpliktelser innen de framtidige miljøavtaler som er forventet i kjølvannet av Göteborgprotokollen og Kyotoavtalen.

Tiltak

- De samlede bevilgningene til maritim forskning og innovasjon på 212 millioner kroner skal i høyere grad prioriteres til utvikling og implementering av framtidens miljøvennlige løsninger.
- Regjeringen vil gjennom Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge styrke den maritime forsknings- og innovasjonsinnsatsen. Følgende maritime forsknings- og innovasjonsområder skal ha særlig høy prioritet: miljø, krevende miljøvennlige maritime operasjoner, her



- under operasjoner i nordområdene og avansert logistikk og transport. Støtten til prosjekter innen de to førstnevnte områdene foreslås styrket med 5 millioner kroner hver.
- Regjeringen vil oppgradere og styrke den maritime forskningsinfrastrukturen ved Marintek. Regjeringen foreslår å styrke basisbevilgninger og nødvendige utstyrsbevilgninger med 25 millioner kroner neste år.
- Regjeringen vil styrke myndighetenes muligheter til å koordinere pådriverrollen for internasjonale miljøreguleringer i IMO og andre internasjonale fora av relevanse for maritim næring med målrettede forsknings- og innovasjonssatsinger.
- Regjeringen opprettholder satsing på utvikling av NO_x-reduserende teknologier under Maritim utvikling i Innovasjon Norge og Maroff i Norges Forskningsråd.



5. Nærskipsfart



Foto: Nordfjell, Nor Line

Regjeringens mål er at norsk nærskipsfart skal bli et mer miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ til veitransporten slik at mer gods kan fraktes med skip

5.1 Om nærskipsfart

Nærskipsfart er sjøtransport av gods eller passasjerer mellom havner i Europa og mellom havner i tilgrensende land. Nærskipsfarten konkurrerer i stor grad med andre transportformer som veitransport og jernbane.

Norge har en lang kyst hvor mye av næringsaktiviteten er spredd langs kysten. Dette har fremmet skipsfart som et viktig nasjonalt transportmiddel. Sjøtransporten er også den dominerende transportformen ved eksport og import av gods til Norge. I 2006 fraktet skip drøye 70 prosent av importen og 60 prosent av eksporten målt i tonn. Norsk innenriksfart er åpen for alle skip uansett flagg, med unntak av skip registrert i NIS. Utenlandske selskap håndterer 40 prosent av det norske import- og eksportmarkedet.

Skipsfart er i seg selv i svært liten grad et dør-til-dør konsept og er derfor avhengig av

effektive omlastingsmuligheter til andre transportformer som vei og bane.

Det utgående lastevolumet fra Norge er fem ganger så stort som det inngående.

Stor ubalanse i varemengdene inn og ut av Norge gjør at mange skip, spesielt bulkskip, går inn til Norge tomme eller med begrenset lastemengde og ut med full last. For containerskip er det ofte motsatt, de går med full last inn til Norge og tomme ut.

Flåten som i dag betjener norske eksportører og importører har en betydelig kapasitet som bør utnyttes bedre. Innenrikstrafikken har en lastefaktor på 55 prosent og utgående utenrikstrafikk er nærmere 70 prosent.

Havnene er knutepunkter ved bruk av sjøtransport.



Effektive havner og god tilknytning mellom havnene og landverts transportnett er derfor sentralt for å øke sjøtransportens konkurranseevne.

Statistisk Sentralbyrå (SSB) oppgir at den gjennomsnittlige transportlengden på land i 2004 utgjorde knapt 59 kilometer. For sjøtransport var gjennomsnittlig transportlengde på 189 kilometer.

Det transporteres likevel mer gods på vei enn på sjø. I 2004 ble det fraktet 85 millioner tonn gods på skip og 254 millioner tonn på vei.

5.2 EU og nærskipfart

Norge deltar aktivt i EUs arbeid for å fremme nærskipfart. Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet har etablert et norsk senter for nærskipfart (Shortsea Promotion Centre Norway – SPC-N). SPC-N er en del av et europeisk nettverk av slike sentra (European Shortsea Network – ESN). Hovedformålet for senteret er å arbeide for og stimulere til overføring av transport fra vei til sjø.

Europakommisjonen tok i 1999 initiativ til å lage en oversikt over flaskehals for nærsjøfarten i Europa. På bakgrunn av denne analysen har mange flaskehals blitt fjernet. Arbeidet med å fjerne flaskehals fortsetter blant annet i regi av ESN, Europakommisjonen og de enkelte landene.

EUs overordnede transportpolitikk er nedfelt i hvitboken "European Transport Policy for 2010 : Time to decide" som ble lagt fram i 2001 og revisjonen av denne, "Keep Europe moving –

Sustainable mobility for our continent" som kom i 2006. For å oppnå økt overføring av gods fra vei til andre transportformer legges det i hvitboken opp til en politikk hvor en implementerer tiltak som kombinerer bruk av avgifter, revitalisering av alternative transportformer til vei og målrettede investeringer.

Et av tiltakene er en videreutvikling av motorveier til sjøs, det vil si regulære og hyppige transportruter som kan konkurrere med veiens fleksibilitet. Motorveier til sjøs skal være en integrert del av dør-til-dør transportkjeder, og tilknytningen mellom sjøverts og landverts infrastruktur er derfor høyt prioritert. Norske myndigheter deltar aktivt i arbeidet for å utvikle motorveier til sjøs i Østersjøen og Nordsjøen.

Et annet tiltak er Marco Polo – programmet der også EØS – landene deltar. Programmet startet opp i 2003 og skal gå fram til 2013. Det har som hovedmålsetting å fremme et mer miljøvennlig godstransportsystem. Programmet gir økonomisk oppstartsstøtte til nye bærekraftige transportløsninger som kan medvirke til å overføre godstransport fra vei til sjø, bane og indre vannveier. Programmet gjelder internasjonale godstransporter og forutsetter samarbeid mellom virksomheter fra minst to medlemsstater eller mellom virksomheter i minst et EU-land og et tredjeland, for eksempel EFTA/EØS-land. Prosjektet Shortsea XML skal utarbeide en standard for meldinger mellom aktører i europeisk nærskipfart. Dette har fått støtte fra programmet og ledes fra Norge. Regjeringen viderefører norsk deltakelse i EUs Marco-Polo program gjennom Marco Polo II.

Norge har takket ja til å delta i det Europeiske Territorielle Samarbeidet (Interreg).



I de transnasjonale programmene som Norge deltar i, det vi si Interreg IVB Nordlige Periferi, Interreg IVB Nordsjøen, Interreg IVB Østersjøen, som dekker Nordområdene, Nordsjøen og Østersjøen, er maritime spørsmål en egen prioritet, med fokus på blant annet innovasjon, miljø og transport.

Med utgangspunkt i erfaringene fra prosjekter som Nordlige Maritime Korridor vil disse programmene kunne brukes til å nå målsetninger for norsk maritim politikk.

5.3 Nasjonal transportpolitikk

Den nasjonale transportpolitikken er nedfelt i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP). Regjeringen tar sikte på å framlegge en ny stortingsmelding for perioden 2010-2019 ved årsskifte 2008/2009. Planen skal legge grunnlaget for helhetlige politiske prioriteringer, effektiv virkemiddelbruk og styrking av samspillet mellom transportformene for å bidra til effektive, trygge og miljøvennlige transportløsninger. Regjeringen vil i arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP) 2010 – 2019 legge til grunn at det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er:

”Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.”

Det overordnede målet er presisert i fire hovedmål:

- Bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret.

- Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren.
- Transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet.

I tråd med dette legges det i kommende NTP opp til å stimulere til en optimalisering av hver enkelt transportform slik at fortrinnene utnyttes best mulig. Det vil bli lagt vekt på at overføring av gods fra vei til sjø og bane ikke er et mål i seg selv, men en strategi for å nå overordnede mål om et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Som et ledd i dette arbeidet er gode koblinger mellom transportnettverkene høyt prioritert, og dette er av avgjørende betydning for at sjøtransporten kan spille en viktigere rolle i nasjonal og internasjonal transport.

Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en revisjon av havne- og farvannsloven. Hovedmålsettingen med dette er å etablere et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene utvikler seg som effektive logistikknutepunkter, og at sjøtransport hevder seg som effektiv, trygg og miljøvennlig i konkurransen med andre samferdselsløsninger. Spørsmål knyttet til eierskap, drift og organisering av havnene, herunder bruk av havnekassens midler, står sentralt i revisjonsarbeidet.

5.4 Nordområdene

Regjeringen har i sin nordområdestrategi varslet at den overordnede målsettingen for



regjeringens politikk på dette feltet er å skape bærekraftig vekst og utvikling i nordområdene. Bakgrunnen er en økende internasjonal interesse rundt arktiske olje- og gassressurser og marine ressurser. Den globale klimautfordringen og mulige framtidige transportårer for både energi og skipsfart har bidratt til den økte interessen.

Olje og gassindustrien er en stor og krevende kunde for norske rederier, verft og underlevere randører. Det er allerede foretatt store investeringer i Snøhvitfeltet hvor den LNG-baserte skipsflåten spiller en sentral rolle. De norske maritime næringer har utviklet kompetanse som vil være verdifull i forhold til markedet for utvinning av olje og gass i Nordvest-Russland. Myndighetene har på sin side satset store ressurser på forskning og oppfølging av Helhetlig forvaltningsplan for det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten.

Fisk og andre fornybare marine ressurser i havet har vært det historiske ressursgrunnlaget for kystbefolkningen. Forsvarlig forvaltning av disse ressursene, næringsutvikling knyttet til oppdrettsnæringen og forskning på marin bioprospektering kan bidra til å skape bærekraftig økonomisk vekst i nordområdene. Maritim kompetanse og forskning vil være en viktig forutsetning for en positiv utvikling av det marine ressursgrunnlaget i nord. Den globale klimautfordringen kommer tydelig til uttrykk i arktiske strøk. For klimaforskere fungerer det sårbare arktiske økosystemet som et barometer over klodens klima. Issmelting har allerede bidratt til økt framkommelighet, spesielt i sommerhalvåret. Dette har bidratt til økt interesse for mulige framtidige transportårer, som for eksempel den nordlige maritime korridor (NMK) og andre arktiske transportleder.

Olje- og gassforekomstene og nye transportårer åpner for betydelige kommersielle muligheter for de maritime næringene framover. Miljøødeleggelser i form av utslipp eller ulykker kan imidlertid få store konsekvenser for det sårbare arktiske økosystemet.

Det framstår derfor klart at en bærekraftig utnyttelse av disse mulighetene forutsetter en betydelig satsing på sikkerhet og miljø. Med over 30 års erfaring fra leting, utbygging og drift på norsk sokkel har den norske olje- og gasssektoren og de maritime næringene opparbeidet verdifull kompetanse innenfor helse, miljø og sikkerhet. Norsk HMS-kompetanse og teknologi kan også spille en viktig rolle for samarbeidet med Russland i Barentsregionen.

Nordlige maritime korridor (NMK)

Prosjektet nordlige maritime korridor er et samarbeid mellom de to Interreg IIIB programmene Nordsjøen og Nordlige Periferi. NMK har i perioden 2002-2006 arbeidet med å bedre mulighetene for sjøtransporten i korridoren fra Kontinentet og Storbritannia, langs norskekysten og til Nordvest-Russland. NMK er et samarbeid mellom 20 regioner i ni ulike land, og deltakerne kommer fra både privat og offentlig sektor.

Rogaland fylkeskommune er ansvarlig for prosjektet (leadpartner) sammen med Landsdelsutvalget i Nord-Norge. I tillegg har det vært en spesiell innsats mot Nordvest-Russland administrert av Barentssekretariatet. På sentralt nivå er det opprettet en interdepartemental koordineringsgruppe som består av OED, MD, SD, UD, NHD og FKD.

Nordområdestrategien slår fast at nordområde-relevant forskning og kunnskapsutbygging skal styrkes. Videre skal det utvikles miljøteknologi for og i nordområdene gjennom styrket FoU-innsats. De nye prioriteringene og de økte bevilgningene over Forskningsrådets program Maroff og Innovasjon Norges ordning Maritim



utvikling skal sammen bidra til å oppnå disse målene. Samtidig fremskyndes maritim innovasjon og næringsutvikling knyttet til miljø og krevende maritime operasjoner i nordområdene ved at de økte bevilgningene utløser private midler.

En styrket forskningsinfrastruktur skaper forutsetninger for videre kunnskapsutbygging.

Norske myndigheter har styrket arbeidet med sjøsikkerhet i nordområdene. Sentralt i dette arbeidet er opprettelsen av en trafikksentral i Vardø som overvåker og rettleider trafikken langs kysten i Nord-Norge. Denne sentralen ble åpnet i januar 2007. For å styrke sjøsikkerheten og minske risikoen for akutt forurensing langs kysten i Nord-Norge ble det fra 1. juli 2007 innført seilingsleder 30 nautiske mil utenfor kysten fra Vardø til Røst. Disse ledene gjelder for alle tankskip, og for lasteskip over 5000 bruttotonn. I 2003 ble det også etablert en statlig finansiert slepebåtberedskap på strekningen Vesterålen til Grense Jakobselv.

Det er etablert et godt samarbeid med russiske myndigheter omkring sjøsikkerhet og oljevernberedskap i nord. Framover vil det blant annet arbeides med etablering av et norsk-russisk meldings- og informasjonssystem for overvåking av skipstrafikken i Barentshavet.

Regjeringen ser videre positivt på at høyskolen og universitetet i Tromsø, sammen med Norges Rederiforbund og Maritimt forum i nord har etablert et studium i maritim arktisk kompetanse (MAK). Formålet er å utvikle og tilby rederiene nødvendig kompetanse for operasjon og drift i nordområdene.

Deltakelsen fra næringen vil sikre relevans i utdanningstilbudet og bidrar samtidig til å bedre næringens omdømme

Satellittkommunikasjon, -navigasjon og -bilder til værvarsling, grenseovervåking, skipsovervåking, fiskeriovervåking, miljøovervåking og suverenitetshevdelse er viktige tiltak innenfor nordområdepolitikken.

Innenfor bevilgningen til romvirksomhet vil det i 2008 settes av midler til å starte opp arbeidet med en norsk satellitt for mottak av AIS-signaler (Automatisk Identifikasjons System). Systemet gjør det mulig å holde løpende oversikt over skip i norske farvann som er utstyrt med AIS-sender. Det vil også settes av midler til forskningsvirksomhet under Andøya Rakettskytefelt, og til ESA - relaterte jordobservasjonsaktiviteter i nord.

5.5 Fra vei til sjø

Vareeieres valg av transportform styres i all hovedsak av pris og kvalitet på transporten. Sjøtransport er dominerende transportmiddel ved all transport som er knyttet til Norges utenrikshandel. Det gjelder særlig ved import og eksport av bulkprodukter, men også for stykk-gods. I innenriksfarten er det i hovedsak for transporter mellom Vestlandet og Nord-Norge at sjøtransport har vesentlig omfang. På enkelte av disse strekningene har sjøtransport en transportandel opp mot 100 prosent.

Om lag $\frac{3}{4}$ av transportarbeidet for innenlands stykkgodstransporter gjennomføres på transportavstander mellom 10 mil og 60 mil, men både sjø, bane og lastebil utfører mesteparten av sitt innenlands transportarbeid av stykk-gods på avstander mellom 30 og 60 mil. Skal mer gods fraktes sjøveien, må det legges til rette for intermodale transportløsninger. Dette innebærer blant annet å bygge ut infrastruktur som sikrer effektiv tilknytning mellom havner og sjøverts og landverts transportnett.



Color Line

Lanseringen av Color Lines nye SuperSpeed konsept i 2008 er viktig eksempel på innovasjon. Med stor lastekapasitet og kort liggetid i havnene forlenger Color Line motorveiene på begge sider av Skagerrak og korter reisetiden vesentlig. I 2006 transporterte Color Line over 192 000 trailere mellom Norge og Kontinentet, en økning på ca .10 prosent fra året før. Målt i tunge kjøretøy tilsvarer dette 23 prosent av all tungtrafikk over Svinesund i 2006.

5.6 Gebyrer og avgifter

I Soria Moria-erklæringen har regjeringen varslet en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport slik at sjøtransporten gis like konkurransevilkår med landtransport. Dette vil regjeringen følge opp i NTP.

Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en gjennomgang av Kystverkets gebyrer. I arbeidet med gebyrgjennomgangen vil det blant annet bli sett nærmere på hvordan gebyrprovenyet fordeles etter fartøystørrelse og ulike fartøygrupper. Gjennomgangen av Kystverkets gebyrer vil ferdigstilles før rulleringen av NTP.

Det er også andre avgifter og gebyrer som belastes sjøtransporten, og som har innvirkning på transportmiddelfordelingen og transportsektoren som helhet. Avgifter og gebyrer rettet mot sjøtransport må vurderes opp mot finansieringsstrukturen i øvrige deler av transportsektoren, og i forhold til den samlede avgifts- og gebyrpolitikken. En helhetlig gjennomgang må derfor foretas i forbindelse med rulleringen av NTP.

5.7 Norsk nærskipfartsflåte

En effektiv nærskipfartsflåte er nødvendig dersom nærskipfarten skal kunne være en sentral del av et intermodalt transporttilbud.

Et samspill mellom flere transportformer krever samarbeid i alle ledd, men er nødvendig for å tilfredsstille krevende kunder. Flere norske rederier har en effektiv og moderne nærskipfartsflåte. Imidlertid har store deler av den norske nærskipfartsflåten høy gjennomsnittsalder og er organisert i små enheter. Skipene i den delen av flåten som eies eller opereres av norske selskaper har en gjennomsnittsalder på 23 år. De eldste skipstypene er tørrlastskip og bulkskip.

Det er de minste skipene som har høyest gjennomsnittsalder. Lønnsomheten til nærskipfartsflåten varierer sterkt. Mye tyder på at fordelene ved å ha en større flåte gir økt omsetning per skip. Årsaken er at en større flåte gir fleksibilitet og mulighet til å utnytte flåten bedre. Fornyelse av flåten skjer primært gjennom kjøp av eldre tonnasje.

Effektiv og miljøvennlig nærskipfart sikres ved at skipene er tilpasset dagens transportform og ikke minst at skipene utnytter sin kapasitet med store transportvolum sammenlignet med for eksempel bil. Jo større godsvolum på en rute, jo enklere er det å konsolidere gods som igjen legger til rette for mer effektive transportløsninger. En slik utvikling vil være i disfavør av enkelte små rederier med gamle skip. Bedre samarbeid mellom små rederier bør være et mål.

Nærings- og handelsdepartementet har satt ut en studie hvor målet er å få et godt faglig grunnlag for å vurdere eventuelle tiltak for økt verdiskaping og modernisering av norsk nærskipfart. Utredningen skal analysere tilbuds- og etterspørselssiden for denne transportformen og den samfunnsøkonomiske betydning næringen har.



Utredningen skal peke på utfordringer som ikke løses av næringen selv og hvor det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt at myndighetene bidrar. Forslag til konkrete tiltak skal omtales. Utredningen vil være ferdig i løpet av 2007.

Nærskipsfartsflåten kan, på lik linje med øvrige næringer, benytte seg av eksisterende offentlige næringsrettede ordninger.

Under Innovasjon Norge vil særlig tre virkemidler være aktuelle for nærskipsfartsflåten: lavrisikolån, forsknings- og utviklingskontrakter og maritim utvikling. I tillegg vil Skattefunnordningen være aktuell. Prosjektene som det søkes støtte til, må oppfylle kravene som settes til bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Regjeringen vil i 2008 sette av 25 millioner kroner under Innovasjon Norge til utvikling av nærskipsfartsflåten og miljøprosjekter i de maritime næringer.

Tiltak

- Regjeringen vil sette av 25 millioner kroner under Innovasjon Norge til miljøprosjekter i de maritime næringer og utvikling av nærskipsfartsflåten. En vesentlig del av disse midlene skal gå til nærskipsfartsflåten
- Regjeringen vil gjennom Norges Forskningsråd bevilge 5 millioner kroner til krevende miljøvennlige maritime operasjoner, herunder operasjoner i nordområdene.
- Regjeringen har satt ut en utredning om norsk nærskipfart. På bakgrunn av rapporten vil Regjeringen vurdere om det er nødvendig med nye tiltak overfor næringen.

- Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en gjennomgang av Kystverkets gebyrer, der man ser på mulighetene for å innføre løsninger der brukerne av Kystverkets tjenester i større grad enn i dag betaler etter kostnadsprinsippet.
- Regjeringen vil i forbindelse med Nasjonal transportplan legge fram en oversikt over alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, sammenliknet med andre transportmidler. Denne oversikten vil danne et grunnlag for vurderingen av sjøtransportens konkurransevilkår sammenliknet med landbasert transport
- Regjeringen viderefører Norges deltakelse i EUs Marco Polo-program gjennom Marco Polo II. Norske myndigheter og næringen skal arbeide for at Marco Polo-programmet blir bedre kjent blant norske aktører med sikte på norsk deltakelse i nye prosjekter finansiert gjennom programmet.
- Norge viderefører sin deltakelse i det europeiske territorielle samarbeidet (Interreg). Det vil arbeides med å fremme prosjekter innenfor disse programmene med utgangspunkt i målsetninger for norsk maritim politikk.
- Norge skal delta aktivt i EUs arbeid for å fremme nærskipfart, blant annet gjennom Shortsea Promotion Centre-Norway. Norge vil videre arbeide med å fjerne flaskehalser for nærskipfarten og å utvikle motorveier til sjøs.