

Statsråd Trond Giske
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

30. april 2012

Deres ref.
201200268

"STØ KURS" BØR VIDEREFØRES OG FORSTERKES

Vi takker for invitasjonen, datert 15. februar d.å., til å komme med innspill til evaluering av regjeringens maritime strategi "Stø kurs". Maritimt Forum sitt budskap er kort fortalt at den nåværende maritime strategien bør videreføres og forsterkes.

Strategien «Stø kurs» har gitt næringen forutsigbarhet og bidratt til den veksten vi har sett i maritim næring de siste årene. I et brev til næringsministeren i 2007, skrev Maritimt Forum: *«at næringen burde ha et svært godt utgangspunkt for å kunne levere attraktive arbeidsplasser og høy verdiskaping til det norske samfunnet også fremover.»* Dette utsagnet har blitt en realitet. Næringen har levert siden 2007. Og utsagnet kan gjentas i forbindelse med etableringen av en ny maritim strategi. Næringen vil under gitte forutsetninger fortsatt kunne bidra til økt verdiskaping.

I 2010 skapte nær 100.000 ansatte i den maritime næringen over hele landet verdier for 124 milliarder kroner, basert på en omsetning på 359 milliarder kroner.¹ Vårt fremste konkurransefortrinn i Norge er den kompetansen som forvaltes i en komplett maritim klynge i et omfattende og fascinerende samspill mellom verdensledende rederi, produsenter av skipsutstyr, skipsdesignere, utstyrprodusenter, verft og tjenesteleverandører. Norge har verdens mest komplette maritime næringsmiljøer. Det har også ført til omfattende kryssløps- og innovasjonsvirkninger til andre næringer som fiskeri, IKT-, finans- og ikke minst olje- og gassnæringen. Denne påvirkningen går i dag begge veier, både innenfor næringsklyngene og mellom dem.

Maritim næring er et av tre globale kunnskapsnav i Norge. Det kom fram i det store forskningsbaserte analyseprosjektet "Et kunnskapsbasert Norge"² (Reve, Sasson 2012) presentert tidligere i år. De to andre er; olje/gass og sjømat, som begge er

¹Menon Business Economics; "Maritim verdiskaping i Norge 2000-2010
<http://www.maritimt-forum.no/?nid=14648&lcid=1044>

² Et kunnskapsbasert Norge - Torger Reve og Amir Sasson, Universitetsforlaget 2012

næringer hvor det maritime har forsterkende synergier. Det er særlig i skjæringspunktet mellom det maritime og offshore olje/gass hvor Norge er

kompetanse-, teknologi- og miljømessig ledende i verden i dag. Denne verdensledende posisjonen er unik, og den må vita vare på og utvikle videre.

Regjeringen fortjener skryt for sin aktive næringspolitikk og å satse på de næringene vi allerede er gode på. Norsk maritim næring er ledende på en rekke områder og har potensiale i seg for videre vekst. Regjeringen må fortsatt føre en aktiv næringspolitikk for å vinne frem i konkurransen mellom maritime nasjoner.

Vår maritime klynges kompetanse og attraktivitet har tiltrukket seg flere utenlandske eiere de siste årene (Rolls-Royce, STX, Bourbon, Wärtsila med flere). Disse globale aktørene flytter sine aktiviteter dit hvor de kan ha oppnå de beste forutsetninger for å konkurrere. De blir i Norge så lenge rammevilkårene er konkurransedyktige og vår klynge forblir innovativ og nyskapende.

Maritimt Forum deler regjeringens visjon i den maritime strategien fra 2007 om at *”Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og de maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden.”* Soria Moria II har gitt trygghet for forutsigbarhet i rammebetingelsene gjennom at regjeringen vil; *”videreføre rederiskatteordningen som ble vedtatt i 2007, videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk og følge opp den maritime strategien.”*

Regjeringen fortjener også honnør for å ha vist handlekraft under finanskrisen blant annet med ”Tiltakspakken for verfts- og utstyersindustrien” i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2010.

Maritimt Forum er glad for at regjeringen forholder seg til handlingsregelen for bruk av oljepenger. Det er svært viktig av hensyn til utvikling i kronekurs og hensynet til aktivitet og sysselsetting i konkurranseutsatt sektor. Om den norske kronen styrker seg ytterligere utover dagens nivå, vil det få dramatiske konsekvenser for hele norsk konkurranseutsattnæringsliv, den maritime næringen inkludert.

Nedenfor vil vi redegjøre for områder og tiltak som etter vår vurdering bør være sentrale i videreføring og forsterking av en helhetlig strategi for maritime næring i Norge, en ny «Stø kurs». Vi vil holde oss til de samme overskriftene som i eksisterende strategi.

1. GLOBALISERING OG RAMMEVILKÅR

EUs State Aid Guidelines (SAG) for maritim transport må videreføres

Vi er kjent med at retningslinjene for statsstøtte i EU er til revisjon i EU-kommisjonen og at en omfattende høringsprosess er igangsatt. SAG er grunnlaget for at skipsfarten og sjøfolk har konkurransedyktige rammebetingelser også i Norge. Det er viktig å understreke at en videreføring av retningslinjene er helt avgjørende for at den positive verdiskapingsutviklingen i norsk maritim klynge skal kunne fortsette.

For den maritime verdiskapingen i den norske klyngen er det særs viktig at SAG omfatter maritim offshore;

- 3 av 4 skip som leveres fra norske verft er kontrahert av norske rederier og 84 prosent av skipene (i verdi) er avanserte offshorefartøy
- Bygging av ett offshorespesialfartøy gir oppdrag til et hundretalls utstyrsleverandører over hele landet

Skulle EU-kommisjonen komme til å endre retningslinjene for "State Aid Guidelines" på en slik måte at spesialiserte segmenter som offshore faller utenfor retningslinjene, vil både europeisk og norsk maritim næring lide og Norge som skipsfartsnasjon vil for alvor bli akterutseilt. Den offshore relaterte maritime virksomhet har vokst betydelig de siste årene. I dag er om lag 70 prosent av aktiviteten i den norske maritime klyngen i offshore segmentet, noe som understreker betydningen av at "State Aid Guidelines" må videreføres.

Konkurransen i den norske refusjonsordningen for sjøfolk må bedres

Selv om man prinsipielt sett kunne ønsket en situasjon der denne type tiltak ikke var nødvendig, mener Maritimt Forum at vi må forholde oss til de faktiske realiteter i en global konkurransesituasjon. Inntil det eventuelt er mulig å få etablert et felles internasjonalt regime for regulering av konkurranseutsatte skip og sjøfolk, må Norge sikre at vår maritime næring kan operere under internasjonale konkurransedyktige rammevilkår. Uten slike rammevilkår vil norske rederier tvinges ut av Norge for å vinne frem i konkurransen om oppdrag. Norsk skipsfart og norske sjøfolks maritime kompetanse vil da forvitte. På sikt frykter vi det samme vil skje med den landbaserte maritime virksomheten i Norge.

Den grunnleggende praktiske og operasjonelle kompetansen norske sjøfolk besitter er svært viktig også for utviklingen av de maritime næringer på land i Norge. Etter innføringen av det statiske taket i den norske refusjonsordningen ifm. RNB 2008 er det et faktum at den norske ordningen gradvis mister konkurransekraft sammenlignet med andre europeiske ordninger.

Det er 8 prosent færre sjøfolk i ordningen i 2011 enn det var i 2008. Denne trenden skjer samtidig med at antallet unge som velger å satse på en maritim utdanning har økt med 36 prosent i de siste fem årene. Norge har per i dag heller ingen konkurransedyktig ordning for sjøfolk i Norsk Internasjonalt Skipsregister. Det medfører at vi mister norsk kompetanse fra viktige segment i utenriksfart. Det er

derfor viktig at det nå etableres en robust og konkurransedyktig nettolønnsmodell for norske sjøfolk som utnytter handlingsrommet i EUs State Aid Guidelines fullt ut, slik flere EU-stater allerede gjør.

Maritimt Forum har engasjert Fafo for å analysere betydningen av sjøbasert erfaring og kompetanse for utvikling og innovasjonsevne i hele den maritime klyngen i dag og frem mot 2020. Resultatene fra undersøkelsen vil foreligge tidlig i mai og Maritimt Forum vil deretter komme tilbake med forslag til hvordan Norge kan få en robust og konkurransedyktig ordning.

Stabilt, jevnt og høyt aktivitetsnivå på sokkelen

Det er viktig at det forblir et stabilt og høyt aktivitetsnivå på norsk sokkel. Maritim og offshore har i løpet av det siste tiåret smeltet mer og mer sammen. Det anslås at hele 70 prosent av verdiskapingen i den maritime klyngen i Norge i dag er offshorerelatert på en eller annen måte. Arealtilgang og aktivitet på norsk sokkel er følgelig den viktigste driveren også for maritim næring frem mot 2020. Den kompetansen vi har utviklet i den norske klyngen i skjæringspunktet mellom maritim og offshore er absolutt verdensledende. Denne kompetansen må vi sørge for at vi utvikler videre. Det er viktig både for å sikre norske arbeidsplasser, ta vare på kompetansen og det forspranget vi har når det gjelder avanserte teknologiske løsninger.

Behov for gode ordninger for eksportfinansiering

Norske maritime virksomheter må ha tilgang til konkurransedyktige eksportfinansieringsordninger på samme vilkår som virksomheter i andre EU-land. Dersom norske bedrifter ikke er i stand til å kunne tilby finansiering ved salg til for eksempel Gazprom, Petrobras eller andre, så kommer de ikke på listen over aktuelle tilbydere. For skipsbyggingsindustrien og rederiene er dette av vital betydning.

Eksportgarantier forvaltet av GIEK og CIRRLånene forvaltet av Eksportfinans ASA har lenge vært plattformen for eksportfinansiering i den maritime næringen i Norge. Nå overtar statlige Eksportkreditt Norge AS forvaltningen av CIRRLånene med virkning fra 1.juli i år. Maritimt Forum har forventninger til og forutsetter at det nye regimet for eksportfinansiering, vil legge seg på minst samme konkurransedyktige nivå som kundene har vært vant med i sin kundekontakt med Eksportfinans. Det blir særlig viktig å finne konkurransedyktige rentebetingelser.

Nasjonal strategi for markedsføring av den maritime klyngen

Maritim næring opplever stadig sterkere konkurranse fra etablerte aktører i Europa og Asia. Dette er aktører som aggressivt søker global vekst, blant annet ved å investere i et globalt markedsapparat. Et av våre tiltak for å møte denne konkurransen bør være en bredere nasjonal satsing på markedsføring av vår komplette norske maritime klynge.

Intsok og Intpow er eksempler på vellykkede offentlige bidrag til kollektiv markedsføring av norsk teknologi og aktører i disse bransjene. Intsok mottar 40 % av sitt budsjett fra OED (16,5 MNOK i 2012). Intpow mottar 70 % av sitt budsjett fra OED (4 MNOK i 2012).

Norwegian Centres of Expertise, representert ved NCE Maritime, NCE Subsea og NCE Node har alle internasjonal ambisjon, da dette ligger i kriteriene for deltagelse i NCE. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om det er sub-optimalt at disse miljøene legger sine egne uavhengige markedsføringsstrategi og bruker resurser på egen hånd uten å sette den i sammenheng med en overordnet innsats som profilerer Norge og den nasjonale maritime klyngen.

Det bør derfor utredes nærmere om det er behov for en nasjonal strategi for markedsføring av den norske maritime klynge. Nasjonale aktører med internasjonale ambisjoner bør være sentrale i utarbeidelsen av denne.

2. MILJØVENNLIGE MARITIME NÆRINGER

Klimaendringer er kanskje den største utfordringen menneskeheten står overfor. Som den største transportøren internasjonalt, har skipsfarten et stort ansvar for å bidra til sikring av en bærekraftig utvikling og et godt miljø.

Den norske maritime næringen skal gå foran, og være banebrytende i å utvikle en mer miljøvennlig skipsfart gjennom teknologiutvikling hjemme og samtidig være pådriver for og jobbe for høyere standarder internasjonalt. Samtidig skal vi være en pådriver for å kunne overføre mer transport fra vei til sjø.

Maritimt Forum slutter opp om visjonen om at norsk skipsfart ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. Maritimt Forum vil derfor jobbe for at den norske maritime klyngen skal levere løsninger på de viktigste miljøutfordringene, og at det maritime Norge skal anerkjennes som best på miljø.

En gradvis overgang til naturgass, hydrogen, biomasse og andre kilder som drivstoff står sentralt. Dette vil redusere miljøskadelige utslipp fra skipstrafikken som SO_x, NO_x, partikler og CO₂. Næringen, myndigheter og forskningsinstitusjoner må sammen bidra til å videreutvikle teknologi for LNG-drift, biomasse som drivstoff og skip med brenselceller, slik at den norske maritime industrien forblir ledende i utvikling av moderne miljøeffektive skip. Dette vil kreve betydelige ressurser.

Regjeringen ser nordområdene som Norges viktigste strategiske satsingsområde i årene som kommer. Utviklingen gir stort behov for maritime operasjoner med høye krav til kompetanse, sikkerhet og miljø. Her har vi et unikt fortrinn i Norge som det både næringsmessig og miljømessig er viktig å ta vare på. Den maritime næringen har meget viktige bidrag å komme med for at petroleumsaktiviteten i nordområdene skal foregå på en miljømessig forsvarlig måte.

Tiltak

- Utvikle miljøsam arbeidet mellom næring og myndigheter i IMO og andre internasjonale sammenslutninger.
- Stille gradvis større krav til miljøvennlig fremdriftsteknologi/drivstoff av innenriks fergesamband. Fra 2020 bør alle ferger i Norge gå på naturgass.
- Fremme ordninger som legger til rette/stimulerer til bruk av miljøvennlig drivstoff. Oppgradere eksisterende og etablere nye terminaler og distribusjon av naturgass.
- Naturgassdrevne miljøskip bør stimuleres ift. statlige avgifter og havneavgifter.
- Bunkring av LNG med passasjerer bør vurderes å bli tillat.
- Etablering av miljøklassifisering for skip og kalkyler for miljøutslipp.
- Stor felles norsk satsning på markedsføring av norsk miljøteknologi

3. MARITIM KOMPETANSE

Å være verdensledende forplikter. Det er en posisjon som vi ikke beholder automatisk. Det stiller krav til at både utdanning og forskning også er verdensledende. Vi har en spesialisert næring som krever både bredde og spesialisering i utdanningen.

For den maritime næringen i Norge som lever av kompetanse og leveranser med høy kvalitet, er utdanning og rekruttering av kvalifisert arbeidskraft helt avgjørende. Det handler om å tiltrekke seg ungdom som kan bringe videre og foredle den maritime kulturarv og kompetanse som har brakt Norge dit vi er i dag. Dette gjelder innenfor alle områder i den maritime klyngen. Særlig er det avgjørende at kjernekompetansen fra norske sjøfolk opprettholdes og videreutvikles, den er nødvendig i hele klyngen. Det er derfor svært viktig vi har en robust og konkurransedyktig refusjonsordning. Krav til opplæringsstillinger i nettolønnsordningen har ført til at antall opplæringsplasser har økt fra 1000 i 2004 til 2803 i siste halvår 2011. Samtidig har det vært en dobling av antall kadettplasser de siste åtte årene fra 279 kadetter i 2004 til 538 i 2011. Etableringen av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse er et godt tiltak for å sikre tilgang på norske sjøfolk både innen det etablerte utdanningssystemet, men også gjennom å benytte frie midler til ulike rekrutteringstiltak. Med støtte fra kompetansefondet har Maritimt Forum drevet rekrutteringsprogrammet "Ikke for alle –

en utdanning du kommer langt med” for å inspirere ungdom til å velge sjøbaserte maritime yrker.

Dersom Norge skal kunne hevde seg i den globale maritime konkurransen, er vi i tillegg til en kvalitativ utdanning til sjøbaserte maritime yrker, også avhengig kvalitet i utdanningen til alle de som skal utføre jobbene i den maritime næringen på land. Av de 100 000 som jobber i maritim næring, er godt over 80 000 i landbaserte yrker. Regjeringen har utviklet strategier for å styrke realfagene. Dette er positivt også for maritim næring som er helt avhengig av ulike typer ingeniører som kan omsette gode ideer fra den maritime klyngen til praktiske løsninger. I dag er det mangel på ingeniører også i vår næring. Derfor vil Maritimt Forum støtte en økt satsing på å styrke realfagene og utdanning av flere ingeniører og sivilingeniører.

Det er i dag også en økende mangel på norske fagfolk som kan utføre praktisk arbeid i produksjon av utstyr og skip. Vi er i en situasjon hvor statusen til yrkesfaglig utdanning må oppjusteres kraftig. Regjeringen har flere tiltak på trappene for å få flere til å velge ett praktisk yrke. Maritimt Forum støtter tiltakene for å få flere lærlingplasser, etablering av vitensenter, framsnakking og videreutvikling av Y-veien, videreføring av TAF og så videre.

For å møte utfordringene i en stadig mer kunnskapsbasert næring, er det behov for å utvikle relevante profesjonsbaserte masterstudier og profesjonsrettede PhDstudier også på de maritime fagområdene. Det er behov for å utvikle høyere gradstilbud innenfor operasjon og drift av skip. Slike tilbud bør forankres i profesjonsutdanningene og utvikles ved høyere utdanningsinstitusjoner som gir maritim profesjonsutdanning. Det vil sikre profesjonsrelevante studieprogrammer på master og PhD-nivå, samtidig som det vil bidra til å gi profesjonsutdanningen et nødvendig akademisk løft. Utviklingen av erfaringsbaserte mastere og nærings-Phd programmer, vil være et sentralt virkemiddel i denne sammenheng.

Tiltak:

- Sikre forutsigbarhet og stabilitet for europeiske vilkår for norske sjøfolk gjennom en robust og konkurransedyktig nettolønnsordning.
- Styrke samarbeidet mellom næringen og utdanningsinstitusjoner - det bør utvikles flere praktiske ordninger for utveksling, hospitering og lignende.
- Utarbeide gode læremidler for Vg2 Maritime fag.
- Krav om et visst antall lærlinger i kontrakter der rederiene skal utføre oppdrag for det offentlige. Dette vil tydeliggjøre statens syn på viktigheten av at bedrifter bidrar i utdanningsløpet for yrkesfagene.
- Kvaliteten på utdannelsen til sjøbaserte maritime yrker kan bedres gjennom incentivordninger for å få flere i næringen til å ta perioder i utdanningsinstitusjoner.
- Interessen blant ungdom for teknologi og realfag må fortsatt stimuleres, ikke minst for jenter. Utbygging av vitensentre er et eksempel på tiltak.

- Utdanning til yrker i den landbaserte maritime næringen må i tillegg til de sjøbaserte maritime yrkene, bli en del av den nye maritime strategien etter «Stø kurs».
- Maritim fagskole må fullfinansieres. I dag gis det likt tilskudd til fagskolene uansett om utdanningen er billig eller dyr. Dette fører til at maritime fagskoler blir underfinansiert. Nautikk faget på høyskolen og fagskolen krever dyrt utstyr for å kunne gi optimal opplæring og realistisk opptrening.
- Opptopping av yrkesfaglig utdanning må fortsette.
- Utvikle relevante profesjonsbaserte masterstudier og profesjonsrettede næringsrettede PhDstudier innen de maritime fagområdene. Anvendelse av Forskningsrådets modell for nærings-Phd vil være et virkemiddel i denne sammenheng.
- Legge til rette for flere tilbud for maritim videreutdanning.
- Regjeringen må legge til rette for fortsatt nødvendig tjenesteinnvandring til Norge og at bruk av norsk arbeidskraft er konkurransedyktig ved oppdrag ute.
- Styrke ingeniør- og sivilingeniørutdanningen. Vårens sterke økning i antall søkere til ingeniørfag må møtes med flere studieplasser. Det må legges til rette for at antallet uteksaminerte realfagstudenter øker.

4. FORSKNING OG INNOVASJON

Maritimt Forum deler regjeringens syn i Soria Moria-erklæringen om at; «Norge må ha ambisjon om å være en verdensledende nasjon innen maritim forskning, kompetanseutvikling, og nyskaping»

Norge har verdens mest komplette maritime næringsklynge, og kunnskap og menneskelige ressurser i samspill er de viktigste kildene til innovasjon og omstilling i næringen. Den maritime klyngen har ledende kompetanse på viktige fagfelt, og for å kunne beholde denne posisjonen er det nødvendig å forsterke innsatsen rettet mot utdanning, forskning og innovasjon.

De ulike aktørene i den maritime klyngen er vekselvis konkurrenter, partnere og krevende kunder for hverandre. I dette samspillet oppstår det tanker og ideer som ellers ikke hadde sett dagens lys. Den erfaringsbaserte kompetansen våre sjøfolk tilegner seg og deler med næringen for øvrig, står i denne sammenheng sentralt. De viktigste kildene til innovasjon i store deler av den maritime næringen er basert på disse klyngeegenskapene. Forskingen som skjer i næringen er i stor grad tett knyttet opp til praksisnære forsknings- og utviklingsprosesser. Dette må det

bygges videre på, samtidig som det må arbeides for å styrke det formelle kunnskapsnivået. Høgre formell utdanning i næringen sammen med en foredling av den unike erfaringsbaserte kompetansen vil styrke forutsetningen for en styrket satsing på forskning og innovasjon.

Det er ikke vanskelig å finne gode eksempler på nye norske løsninger for skipsdesign, teknologi og konstruksjon samt for sikkerhet, miljø, drifts- og operasjonsvennlighet. Det norske maritime miljøet er helt i front globalt, og slik må det forbli om vi som et høykostland skal opprettholde vår konkurranseevne. Vi kan ikke konkurrere på pris, men med produkter som har høy kvalitet og høyt innhold av kompetanse og spesialisering. Kompetansen øker også hos våre konkurrenter. Det betyr at vi må øke innovasjonstakten i vårt eget maritime miljø om vi skal forbli verdensledende.

Forskning og innovasjon bør ha som mål å utvikle nye markedsområder for norsk maritim næring - både i form av maritime operasjoner og maritim teknologi. Avhengigheten av offshore olje/gass-produksjon som marked er stor, og det bør være potensiale for å tenke anvendelser av hav og havets ressurser på nye områder - vindkraft, mineralutvinning, bølgekraft osv. - dvs. leting etter nye muligheter.

Det er grunn til å understreke at maritim forskning og innovasjon også er utvikling av avanserte maritime operasjoner, sikkerhet, globale markedsforhold for sjøfart og sjøtransport, globale verdikjeder, multikulturelle globale organisasjoner og ledelse, internasjonal konkurransedyktighet og så videre.

Endelig må det understrekes at for å sikre innovasjonsevnen i maritim næring er det viktig at i Norge har grunnleggende rammevilkår med linje med det som ellers gjelder i Europa.

Tiltak:

- Verdsette den norske sjømannens erfaringsbaserte kompetanse som grunnlag for fortsatt nyskaping.
- Sikre europeisk konkurransedyktige og stabile rammebetingelser i hele maritim klynge.
- Regjeringens satsing på maritim forskning og innovasjon gjennom Maroff er trappet opp, men det er fortsatt behov for en videre gradvis opptrapping av dagens nivå for å innfri konklusjonene i Maritim 21. Det er spesielt viktig å styrke den brukerstyrte forskningen hvor forskningen initieres med utgangspunkt i praksisnære problemstillinger.
- Øke satsing på næringsrettet maritim forskning, med fokus på økning i sjøtransporten, operasjoner i nordområdene og nye miljøvennlige løsninger.

- Økt satsning på støtte til utvikling og realisering av forskningsresultater gjennom Innovasjon Norge og Skattefunn.
- Realisere Ocean Space Center.
- Samarbeidet mellom stat og næring i Global Maritime Knowledge Hub må videreføres.

5. NÆRSKIPSFART

I underkant av 90 prosent av godstrafikken til og fra Norge går med skip. Skips- trafikken bør kunne spille en større rolle også innenfor landegrensene når mennesker og gods skal frem.

I Norge viser statistikken at en stadig økende andel av godstransporten på hjul, stikk i strid med politiske målsettinger. Veksten i varetransporten skjer på land, og alle prognoser tilsier at utviklingen vil fortsette dersom det ikke gjøres grunnleggende endringer i konkurranseforholdet mellom veitransporten andre transportformer.

Langs norskekysten er likevel sjøtransporten avgjørende for å holde hjulene i gang for både norsk industri og norske arbeidsplasser. Sjøtransportens store fortrinn er at den kan transportere store volumer over lange distanser, med lavt energiforbruk og begrenset behov for infrastruktur.

Det er prisverdig at Regjeringen nylig har satt i gang et arbeid for å utvikle en egen nærskipfsfartsstrategi som skal være et konkret innspill til Norsk Transportplan (NTP) 2014 – 2023. Inneværende NTP har for lite fokus og for lite konkrete målsettinger for å få til økt overføring av gods til sjø.

Regjeringen fortjener honnør for å ha startet arbeidet med en nasjonal strategi for nærskipfsfarten. Målet med strategien må bli å etablere konkrete tiltak for å bedre konkurranseevnen til sjøtransporten mot landtransporten, og samtidig etablere tiltak for sømløs overføring av gods mellom transportformene. Det må gis en samlet nasjonal strategi for de ulike politikkområdene under Finansdepartementet, Samferdselsdepartementet, Næringsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. I tillegg må aktørene selv delta aktivt. Både rederier, havner, speditører og vareeiere har oppgaver å løse om vi skal lykkes.

En samlet strategi for nærskipfsfarten er avgjørende for å utløse potensialet for økt sjøtransport og sentral for infrastrukturen til industri og folk langs hele kysten.

Tiltak:

Følgende områder bør inkluderes i en ny nærskipfartsstrategi:

- Et gebyr-, avgifts- og avskrivningsregime der sjøtransport styrkes relatert til veitransport. De brukerfinansierte avgiftene må forenkles og nedjusteres.
- En detaljert kartlegging av mulige overføringspotensiale av varer og gods fra vei til sjø. En fersk analyse fra Transportøkonomisk institutt viser at det er mulig å overføre mer enn 25 prosent av antall tonnkilometer i innenriks og utenriks godstransport fra vei til sjø og jernbane.
- Legge til rette for en målrettet fornyelse av nærskipfartsflåten gjennom finansieringsordninger og incentivordninger. Målrettede finansieringsordninger for flåtefornyelse gjennom ordninger som returpantordning, SKATTEfunn og GIEK vil bidra til en mer moderne nærskipfartsflåte.
- En norsk variant av EUs Marco Polo ordning bør vurderes.
- Etablere en økonomisk bonus til vareeier som velger miljøvennlig sjøtransport (for eksempel kr 1000,- per lastebil)
- Vurdere et miljø/CO2-fond, etter modell fra NOx-fondet. Hva med SOx? Rederiene står foran store investeringer mot 2015.
- Offentlige innkjøpskontrakter: stille krav om miljøvennlig transport.
- Staten må delta direkte i intermodale infrastrukturinvesteringer.
- Redefinere utpekte stamhavner og gi virkemidlene innhold.
- En nasjonal havnestrategi med miljøprofil er nødvendig for å løfte sjøtransporten. Enkle miljøtiltak som landstrøm og mottaksanlegg for søppel og farlige miljøgifter må inngå som en del av strategien.
- Utvikling av marked for mer miljøvennlig drivstoff (LNG, biomasse og annet).
- Etablere et regel- og avgiftsregime som tilrettelegger for økt bruk av miljøvennlig drivstoff. I dag straffes bruk av LNG med økte avgifter fordi brutto tonnasje går opp.
- En gjennomgang av og plan for målstyrte bidrag fra virkemiddelapparatet.
- Etablere økt forskning i et nærskipfartsperspektiv.
- Likestille farledsbevis med bruk av los på flere strekninger. Fjernlosing over trafikksentraler bør vurderes. Enkelte bordingpunkter bør endres.

- Videreføring av markedsføring av nærskipfarten og det europeiske samarbeidet gjennom Shortsea Promotion Centre Norge

Sist, men ikke minst: Politikere og andre offentlige myndighetspersoner, må snakke opp sjøtransporten. Alt for ofte blir det bare snakk om vei og bane i den offentlige debatten. Vi må gjøre som vikingene; ta i bruk riksvei 1 som ligger der gratis og vedlikeholdsfri. Samtidig er den mer miljøvennlig og mindre utsatt for ulykker.

OPPSUMMERING

Maritimt Forum ber om at nåværende maritime strategi skal videreføres og forsterkes. Maritim næring vil kunne utvikle seg videre og skape verdier og arbeidsplasser i Norge i mange generasjoner framover om vi får nødvendig påfyll av kompetanse og rammevilkår som våre konkurrenter.

En forsterking av «Stø kurs» bør blant annet inneholde en forbedret refusjonsordning, konkurransedyktige finansieringsordninger, tiltak for å utvikle og bruke miljøvennlige maritime løsninger, fortsatt fokus på kompetanseutvikling, en opptrapping av forskningsinnsatsen og tiltak for å fremme sjøtransporten,

Med vennlig hilsen
MARITIMT FORUM

Even Aas
Styreleder
(sign.)

Arnfinn Ingjerd
konst. daglig leder
(sign.)

Maritimt Forum er en samarbeidende stiftelse med over 700 bedrifter og organisasjoner over hele landet som medlemmer. Sammen representerer de hele verdikjeden i den maritime næringsklyngen i Norge, med både arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner, selgere og kjøpere av maritime produkter og tjenester.