



Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 Oslo

Vår dato 07.05.2012
Deres dato 15.02.2012
Vår referanse 201200268
Deres referanse

Evaluering av maritim strategi "Stø kurs" - NHOs synspunkter

Vi viser til brev av 15.02.2012 fra Nærings- og handelsdepartementet. Departementet viser til strategien "Stø kurs" som er en strategi for miljøvennlig vekst i den maritime næringen, som ble lagt frem 2007. Departementet mener tiden nå er inne for en evaluering av denne strategien og finne veien videre for norsk maritim næring.

Under følger noen overordnede merknader og synspunkter fra Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) i tilknytning til den videre veien for den norske maritime næringen. I tillegg vil flere av landsforeningene i NHO avgi egne høringsuttalelser. Norsk Industri har bl.a. deltatt i et arbeid gjennom MARUT Strategisk Råd.

Generelle kommentarer

For utvikling av norsk næringsliv er det bra at regjeringen utvikler strategier for næringer der Norge har spesielle fortrinn. Maritim næring er et av disse områdene. Norge er en kystnasjon der mye av verdiskapingen skjer langs vår langstrakte kyst. Det er derfor viktig at regjeringen har en aktiv tilnærming til næringsutviklingen langs kysten. NHO er positiv til at regjeringen har en maritim strategi og at regjeringen nå evaluerer strategien. Det å ha en strategi signaliserer i seg selv at de maritime miljøene er viktig for Norge.

Regjeringens Maritime Strategi "Stø kurs" har hatt en positiv effekt på å koordinere innsatsen for økt verdiskaping og innovasjon i den maritime næringen. Dette gjelder både blant industriaktører, virkemiddelapparatet, interesseorganisasjoner og myndighetsorganer.

De viktigste virkemidlene ligger i å føre en helhetlig næringspolitikk der blant annet skattepolitikk, samferdselspolitikk, distriktspolitikk og virkemiddelapparat ses i sammenheng. Det er i denne forbindelse grunn til å understreke betydningen av privat eierskap for verdiskaping i den maritime sektor og langs kysten, og vi viser til "Privat eierskapsberetning" som er utarbeidet av NHO og Norsk Rederiforbund.

For næringene langs kysten er det spesielt viktig med åpne verdensmarkeder. Det er derfor viktig at regjeringen arbeider for fortsatt liberalisering av verdenshandelen og motarbeider tendenser til proteksjonisme.

BI-prosjektet "Et kunnskapsbasert Norge" påpeker den viktige rollen som klyngene spiller i Norge. Norge hevder seg i verdenstoppen på noen få områder som olje og gass, sjømat og innen maritim virksomhet. Disse er globale og har også store ringvirkninger for den økonomiske aktiviteten på andre områder. Det er derfor viktig å bidra til at disse klyngene videreutvikler seg.

Ingen andre næringer har større kompetansebasert verdiskaping enn den maritime næringen. NHO er opptatt av at forholdene legges best mulig til rette for at den norske maritime klynge skal kunne fortsette å være komplett, med et bredt spekter av tjenester. Dette vil være med på å understøtte de industrielle verdiskapingsprosessene knyttet til transport, samt levering av skip og utstyr. I sin utforming av politikk er det viktig at norske myndigheter fortsetter å støtte opp under tiltak som gjør at Norge fortsatt til en attraktiv vertsnaasjon for maritime industri- og tjenesteleverandører.

Styrke sjøtransportens konkurransevne

Befolknings- og forbruksvekst gir økt behov for transport, og globaliseringen gjør at vi får transport over lengre avstander. Prognoser viser at næringstransporten vil øke, slik at vi får både en dobling og tredobling i kommende tiår frem mot 2040. For å håndtere økningen vil jernbanetransport og sjøtransport bli viktig både for næringslivet, miljøet og for å avlaste veinettet. Dette medfører at regjeringen må legge til rette for en politikk som kan håndtere den økende godsmengden.

NHO mener det må settes inn flere tiltak rette mot det godset som kan flyttes fra vei til sjø og bane. Konkret mener vi det er behov for en effektivisering av terminaler og tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter, bedre veiforbindelse til terminaler og reduserte avgifter på sjøtransport.

I tillegg mener NHO det er helt nødvendig å se på dagens havnestruktur. Der er i dag om lag 60 havner i Norge. Utfordringen for næringstransporten er at det er for mange små havner med små ressurser til å bli effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkter. Problemet blir at havnene konkurrer mot hverandre, mer enn de samarbeider. NHO mener det er behov for en ny struktur, noe som kan være med på å styrke regional transportplanlegging. Havne-Norge bør regionaliseres og da med utgangspunkt i hvor vekstklynger er lokalisert. En mulig regioninndeling kan være:

- Region Oslo innbefattet Østfold-Horten-Drammen
- Region Larvik/Grenlandområdet
- Region Sør med Kristiansand og sørlandshavnene
- Region Vest med Bergen, Stavanger og Karmsund
- Region Nordvestlandet med Sunnmøre innbefattet Romsdal
- Region Midt-Norge med Trondheimsfjorden og eventuelt ut mot Hitra/Frøya

Når det gjelder Nordland er det ikke like lett å se en like naturlig regioninndeling. Der er det mer spredt bebyggelse og ikke like naturlige geografiske klynger. Her kan Helgeland og Ofoten være mulige regioner.

NHO mener videre det er behov for å se på muligheten for en bedre koordinering og samordning. I dag er det flere departementer og etater som har ansvar for ulike deler av forvaltning av sjøtransporten. NHO mener at prioritering av godstransporten best lar seg gjøre ved å legge ansvaret for all næringstransport på sjø til Samferdselsdepartementet.

Bruk av LNG

NHO mener Norge har en enestående mulighet til å videreutvikle det teknologiske forspranget vi har fått ved NOx- fondets incentivordning for konvertering til gassdrift. Dette gjør at vi er godt stilt i forkant til de radikale endringer i IMOs krav til utslipp som trer i kraft i 2015. Norge er med i SECA området som vil tvinge frem gassdrift, scrubbere eller høykvalitets dieseldrift. Foruten NOx vil de nye reglene gi en betydelig miljø- og klimagevinst. Ved å være tidlig ute posisjonerer Norge seg både kapasitetsmessig og teknologisk i front.

Det er imidlertid behov for en betydelig satsning på en LNG infrastruktur langs kysten. En slik infrastruktur kan bygges ut i visshet om at den for fremtiden også kan benyttes til biogass og landanleggene vil kunne levere til transport og industriell virksomhet på land. NHO mener det bør tas et nasjonalt løft for en LNG infrastruktur utover midlene til Enova, med et helhetlig perspektiv som involverer satsningene også av Transnova og Gassmaks.

FoU ressurser

Dersom Norge skal være et attraktivt forsknings- og innovasjonsland som tiltrekker seg kunnskapsbasert virksomhet fra utlandet og som får norskeide foretak til fortsatt å drive FoU-basert virksomhet i Norge, må vi konsentrere FoU-ressursene omkring noen få områder hvor Norge har gode forutsetninger for å være best.

I vårt forskningspolitiske dokument "Opptapping 2030" har NHO foreslått at det investeres et betydelig antall milliarder i store teknologisentre innen områder der Norge har særlige fortrinn. Et av disse sentrene bør videreutvikle marinteknologisk spisskompetanse knyttet til utnyttelse av havrommet (Ocean Space Centre).

Med vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Avdeling Innovasjon og næringsutvikling


Tore Myhre
Avdelingsdirektør



Thomas Felde
Seniorrådgiver