

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

Deres ref. Arkiv/Saksnr. Oslo ts
162/12/00111-4 1. mai 2012 2532

Høringsuttalelse - Evaluering av maritim strategi " Stø kurs "

Det vises til Nærings- og handelsdepartementets brev av 15. februar 2012 hvor det bes om innspill i forbindelse med evalueringen av Regjeringens maritime strategi "Stø kurs".

Regjeringen varslet i Soria Moria-erklæringen at den vil føre en aktiv næringspolitikk og pekte på fem særskilte satsingsområder hvor Norge har spesielle fortrinn, bl.a. maritim næring. Det er derfor med tilfredshet Norges Rederiforbund konstaterer at regjeringen aktivt har fulgt opp Soria Moria I og II gjennom "Stø kurs – regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime næringer". Norges Rederiforbund er også tilfreds med regjeringens rapport i 2009 "Stø Kurs – 2 år etter", som konstaterer at strategien har levert positive resultater på de 53 tiltakspunktene i strategien.


Tiltakene i strategien har vært delt inn i fem hovedområder:

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

Enkelte tiltak ble igangsatt i 2007 og har blitt videreført, andre tiltak har blitt avsluttet mens nye har kommet til. Strategiens måloppnåelse har blitt vurdert underveis i strategiperioden blant annet ved rapporten som ble fremlagt i 2009. Med utgangspunkt i utfordringene næringen står overfor de neste 5-10 årene har vi nedenfor gitt en oppdatert beskrivelse av viktige utviklingstrekk innenfor hvert hovedområde med forslag til nye tiltak.

Sammendrag

Rederiene representerer kjernen i en maritim næring med 100 000 ansatte og en verdiskaping som tilsvarer 125 milliarder kroner årlig. For Norge gir den maritime næringens verdensledende posisjon resultater i form av inntekter til samfunnet, arbeidsplasser og grunnlag for spredt bosetting i hele landet, særlig langs kysten. Maritim næring er Norges nest største konkurranseutsatte næring, og den er mer enn de fleste andre virksomheter kapitalintensiv, medsyklisk og internasjonalt eksponert.



Målt i verdi kontrollerer norske rederier verdens fjerde største flåte. Våre markedsandeler er størst innen de mest avanserte og kompetanseintensive virksomheter. Vår sterke internasjonale posisjon forsterkes ved at Norge har et komplett maritimt miljø, med internasjonalt ledende aktører innen de fleste områder. Vi mener det er behov for en tydeligere prioritering av de offentlige satsingene innen forskning og innovasjon.

Norske rederier er en stor kunnskapsbasert næring i Norge, og en viktig grunn til næringens styrke ligger i fellesskapet som den maritime klyngen representerer. Disse klyngeeffektene som er godt dokumentert de senere årene er svært viktige for vår næring, men i denne ligger også mange av våre utfordringer. Klyngen er representert med en rekke små og store enkeltkomponenter. Å svekke en av disse komponentene kan følgelig få fatale følger for klyngen som helhet. I vår maritime klynge er det i stor grad sånn at "alt henger sammen med alt".

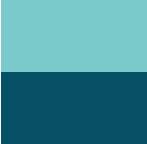
Etter vår vurdering har den maritime strategien "Stø kurs" bidratt til å sikre stabile og forutsigbare rammebetingelser for det norske maritime næringsmiljøet. Det har vært viktig i en tid der næringen tidligere har opplevd stadige endringer i rammebetingelsene, samtidig som det etter høsten 2008 ble preget av stor internasjonal økonomisk usikkerhet. Regjeringens maritime strategi har vært utslagsgivende for å sikre verdiskaping og fortsatt sysselsetting i norsk maritim næring. Strategien har også etablert et politisk grunnlag for en offensiv nasjonal satsing og stabile rammevilkår for den maritime næringen. Den stabilitet og forutsigbarhet som regjeringen viser i den maritime politikken er viktig for å skape tillit til at norske myndigheter vil sikre norske rederiers konkurransekraft i fremtiden.

Det er avgjørende at regjeringens satsing på maritim næring, bl.a. gjennom "Stø kurs", ikke begrenser seg til enkelte departementer, men at strategien er et tydelig uttrykk for politiske prioriteringer og målsettinger som skal være retningsgivende for arbeidet i alle departementene som kan komme i berøring med vår næring og vårt virkeområde.

Norges Rederiforbund mener det fortsatt er behov for at regjeringen også i fremtiden aktivt bygger troverdighet rundt stabilitet og forutsigbarhet i den maritime politikken. Det er viktig med fortsatt stabilitet, forutsigbarhet og internasjonal konkurransekraft i næringens to viktigste ordninger; rederiskatteordningen og refusjonsordningen for sjøfolk. Selv små negative endringer i disse ordningene vil sende svært negative signaler til næringen. Samtidig etterlyser vi en fornyet, ambisiøs kurs når det gjelder rammevilkårene for norsk NIS, norske sjøfolk og det norske private eierskapet. Vi mener en fornyet offensiv vil bidra til økt verdiskaping og vekst i norsk maritim næring. I tillegg vil en slik satsing gi Norge større gjennomslagskraft i det internasjonale arbeidet for å fremme kvalitetsskipsfart gjennom høyere standarder innen helse, miljø og sikkerhet.

Internasjonal skipsfart er ikke omfattet av tjenesteavtalen i WTO på en fullverdig måte. Norges Rederiforbund er sterk tilhenger av et omfattende frihandelsregelverk innen rammen av WTO. Det er derfor beklagelig at verdenssamfunnet ikke lyktes med å komme i mål med WTO-forhandlingene i 2011. Vi mener det er viktig at Regjeringen arbeider for å fjerne gjenværende restriksjoner og binde dagens praksis slik at man har et regelverk å forholde seg til, og for å forhindre gjeninnføring av proteksjonistiske tiltak. Arbeidet med handelsavtalene er også viktig for å sikre at norske eksportbedrifter ikke blir diskriminert i forhold til eksportører fra andre land.

Sjømannsloven er til helhetlig revisjon. Utvalget skal vurdere om det er hensiktsmessig at rettigheter som i de senere år er innført i arbeidsmiljøloven også skal omfatte sjøfolk. Det er meget viktig at også den reviderte loven tar hensyn til at arbeid til sjøs betyr at sjøfolkene både arbeider og bor om bord i skipene. Unntak fra sjømannsloven som gjelder i dag for



NIS-registrerte skip er viktig at videreføres, og at det åpnes for å gjøre unntak for NIS dersom det innføres bestemmelser i den nye loven som er i strid med de ordninger som gjelder internasjonalt.

ILO vedtok i 2006 konvensjon nr. 186 (MLC 2006) om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Det er meget viktig at man ved implementeringen av MLC 2006 for norske skip, sikrer at ansatte som ikke har arbeidsoppgaver knyttet til drift av skipene, ikke blir omfattet av reglene som gjelder i forhold til de plikter som pålegges rederiet etter konvensjonen. Adgangen sjømannsloven gir for å gjøre unntak for enkelte grupper av ansatte for å forhindre at norsk flagg blir en konkurranseulempe for slike fartøyer, må benyttes. Myndighetene må gi klare og detaljerte instruksjoner til classeselskapene som skal utføre sertifiseringsarbeidet slik at rederiene ikke påføres unødvendig arbeid og kostnader.

Norske myndigheter, uavhengig av regjering, har gjennom flere tiår hatt mål om å overføre mer av godstransporten fra land til sjø. Til tross for dette skjer det motsatte. En nasjonal målrettet satsing for å flytte varetransport fra land til sjø er nødvendig, fordi konkret og forpliktende politikk er etterlyst. I dag mangler det overordnet ansvar, tilrettelegging og styring av sjøtransporten. Staten må på samme måte som på veisektoren ta et overordnet ansvar og sørge for at ord blir til handling. Det må bli økt satsing på sjøtransport gjennom Nasjonal Transportplan, det må også utformes en helhetlig havnestrategi som bl.a. medfører en oppgradering av havner og mulig bygging av nye havner. Vi må ha en helhetlig gjennomgang av sjøtransportens gebyr- og avgiftssystem der resultatet må være at sjøtransporten blir minst like, om ikke mer, konkurransedyktig som veitransporten. Arbeidet til det regjeringsoppnevnte Losutvalget vil være svært viktig for å få et mer målrettet, effektivt og modernisert system for trafikkavviklingen til sjøs. Frem til det regjeringsoppnevnte Losutvalget kommer med sin utredning må vi få en fornuftig og hensiktsmessig bruk av lostjenesten og farledsbeviset. Tiltak knyttet til en styrket miljøprofil og flåtefornyelse vil bl.a. bidra en mer energieffektiv nærskipfartsflåte.

Betydelig verdiskaping og sysselsetting i maritim næring

Hva har skjedd med det maritime næringsmiljøet de siste ti årene? Globaliseringen har fortsatt, og næringen er blitt stadig mer kunnskapsbasert og innovasjonsdrevet. Samtidig har det skjedd en omstilling. Det viktigste nye som har skjedd er fremveksten av en sterk offshorebasert maritim virksomhet. Offshorebasert maritim virksomhet er ikke primært vokst ut av tradisjonelle deepsearederier, men av rederier med røtter inne fiskeri og offshore langs kysten på Vestlandet. Dette gir viktige oppdrag for andre deler av den norske maritime næringen, særlig verftene og skipsutstørsindustrien.

Maritim næring sysselsetter 100 000 og har en årlig verdiskaping som tilsvarer 125 milliarder kroner. Norske offshore-rederier står i dag bak om lag 80 prosent av aktiviteten ved norske skipsverft. Videre har Møreforskning, på oppdrag for STX OSVs fem norske verft, foretatt en kartlegging som viser at hele 66 prosent av alle varer og tjenester knyttet til de norske verftene kjøpes inn i det norske markedet. 42 prosent av innkjøpene gjøres i verftenes egne fylker. Møreforskning viser til at for hver eneste STX OSV-verftsarbeider, skapes det grunnlag for 5,4 arbeidsplasser i Norge, først og fremst i lokalmiljøet rundt verftene. Tilsvarende ringvirkningsstudier for andre norske næringer viser at det skapes mindre enn en ny arbeidsplass for hver arbeidsplass som finnes i næringen.

Den maritime klyngen langs hele kysten

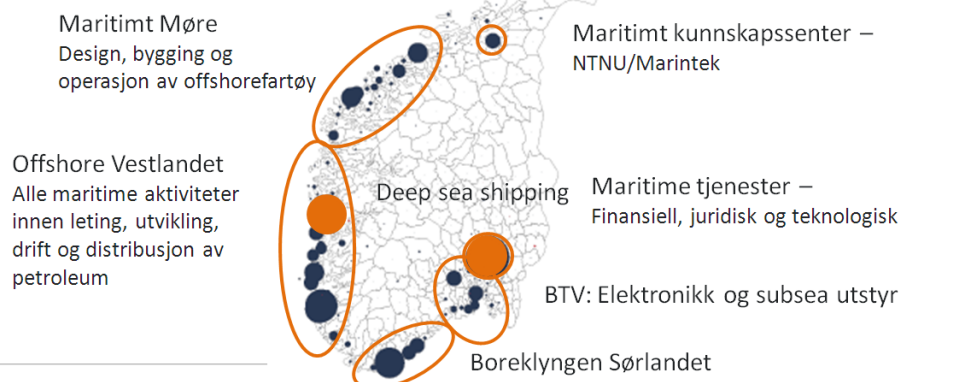
Den maritime klyngen har en geografisk struktur med ulike tyngdepunkter langs hele kysten fra Oslo til Trondheim. Oslo representerer det finansielle og kommersielle tyngdepunktet i

den maritime klyngen med alle de tyngste aktørene innen finans og maritime tjenester. Oslo har også noen av verdens fremste internasjonale rederier innen deepsea shipping, som f. eks. Wilh. Wilhelmsen med filialer i 69 land. Bergen har også opprettholdt sin internasjonale posisjon innen skipsfart. Bergen har flere av de største rederier i verden innen segmenter som kjemikalietank, produkttank, spesialisert tørrbulk og andre spesialsegmenter. Dette er rederier som driver integrert industriell shipping og som opererer relativt store flåter ut fra Bergen, London og Singapore. Det nye store segmentet innen norskbasert rederivirksomhet er imidlertid offshorerederiene og riggselskapene, og de ligger nesten uten unntak på Vestlandet, med Ålesund, Fosnavåg, Ulsteinvik, Austevoll, Bømlo, Skudeneshavn, Stavanger og Kristiansand som de viktigste lokaliseringene.

Dersom vi går over på maritim leverandørindustri, er det tre industrielle tyngdepunkter; design, bygging og operasjon av offshorefartøy på Sunnmøre, design og bygging av bore- og lasteutstyr i Kristiansand-Arendal og utvikling og produksjon av maritime styringssystemer på Kongsberg og i Horten. I tillegg finnes det viktige maritime utstysprodusenter i Bergens-området. I sum er dette en hel kyst av maritime utstysprodusenter som leverer produkter og tjenester med meget høyt teknologiinnhold til verft og rederier globalt. Det forskningsmessige tyngdepunktet innen maritime teknologi ligger ved NTNU og ved SINTEF/Marintek i Trondheim.

Det maritime Norge

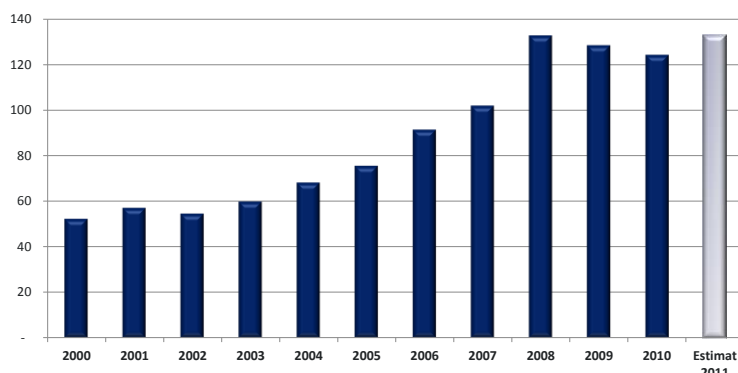
■ Kartet viser antall maritime arbeidsplasser i norske kommuner i 2010



Nærmere om verdiskapingen i næringen

Etter en relativt svak utvikling fra 2000 til 2003, med en internasjonal nedgangskonjunktur i 2002 og 2003, har verdiskapingsveksten vært høy fra 2004 til 2007. Etter fremleggelsen av "Stø kurs" i 2007 og frem til finanskrisen økte næringens verdiskaping kraftig. I 2011 er næringen tilbake på et historisk høyt verdiskapingsnivå, med en forventet økning på 7 prosent i 2011, noe som betyr tidenes toppnotering.

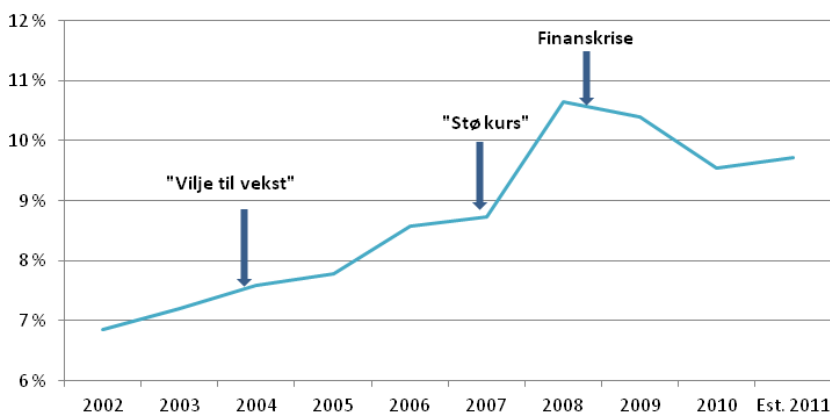
Utvikling i verdiskaping i maritim næring i perioden 2000-2011



Kilde: Menon Business Economics

Den maritime næringens andel av fastlands-Norges bruttonasjonalprodukt (uten offentlig forvaltning) har vokst kraftig siden 2002. Siden fremleggelsen av "Stø kurs" i 2007 og frem til finanskrisen inntraff har den maritime næringens andel styrket seg betydelig. Næringens andel har i perioden fra og med 2002 og frem til og med 2011 en forventet vekst på hele 3 prosent.

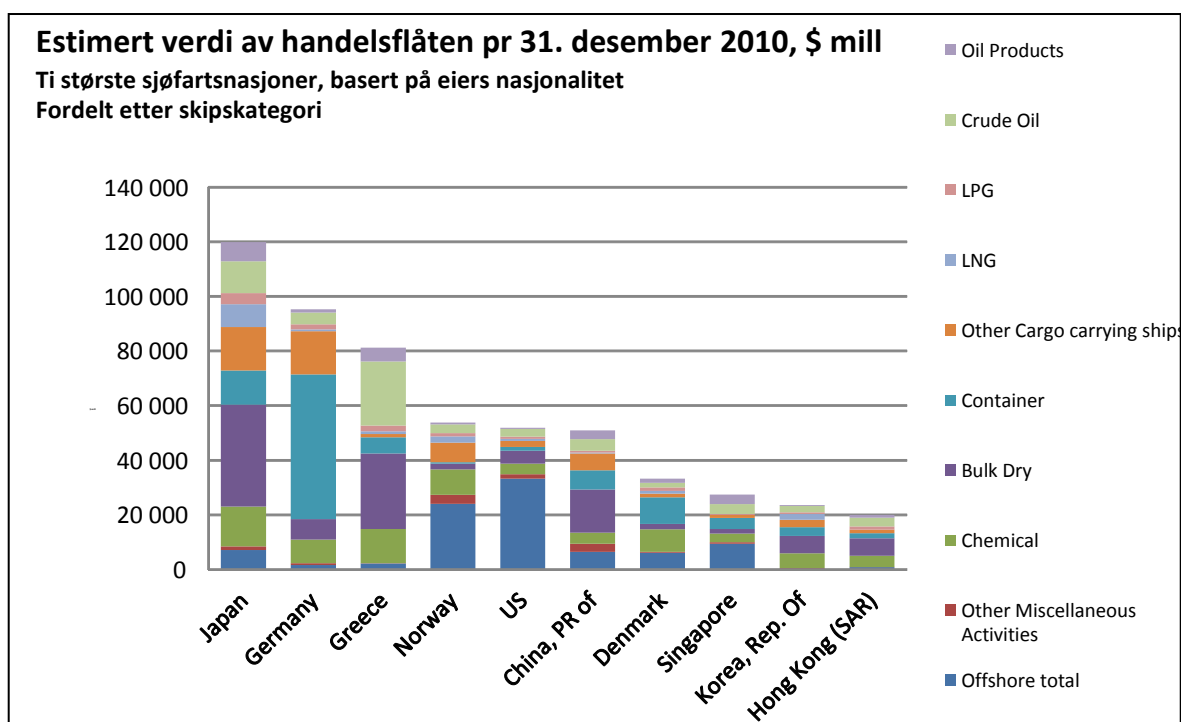
Maritim næring sin andel av fastlands-Norges BNP uten offentlig forvaltning.



Kilde: Menon Business Economics og SSB

Kraftig vekst i den norske handelsflåten andel av verdens handelsflåte

Menon Business Economics har på oppdrag for Rederiforbundet beregnet verdien på handelsflåten i de ti største skipsfartsnasjonene i verden. Den norske handelsflåten verdi ved inngangen til 2011 er estimert til 53 758 million USD. Det plasserer Norge på fjerde plass i rangeringen av verdens største skipsfartsnasjoner. Topp tre listen består av Japan, Tyskland og Hellas. USA og Kina kommer på henholdsvis femte og sjette plass. Handelsflåtens verdi fordelt på skipskategori er illustrert nedenfor. Inndelingen er basert på IHS publikasjonen World Fleet Statistics 2010¹.



Kilde: Menon Business Economics

I løpet av de siste ti årene har verdiutviklingen i den norske flåten vært svært positiv. Generelt har den norske andelen av verdens skipsverdier variert mellom 6 og 7 prosent og er høyere i 2011 enn ved inngangen til 2002. En interessant observasjon er at Norges flåte hadde en verdi per dødvekttonn som var lavere enn gjennomsnittet i verden i 2002, mens den er mer enn dobbelt så høy som verdensgjennomsnittet i 2011. Dette viser med all tydelighet hvilken enorm restrukturering norske rederier har gjennomgått det siste tiåret. Det er i dette bildet interessant å merke seg at verdiskapingsutviklingen i den norske flåten har økt kraftig i alle de rederisegmentene (deepsea, shortsea, offshore, boring og produksjon) det siste tiåret. Den norske flåten representerer i dag en verdensledende flåte bestående av høyteknologiske skip, med høye skipsverdier og store krav til kompetanse.

Den største endringen i den norske flåten de siste 10 årene er at offshoreskip utgjør en stadig økende andel. For 10 år siden var verdien av fraktsegmentene 6 ganger høyere enn

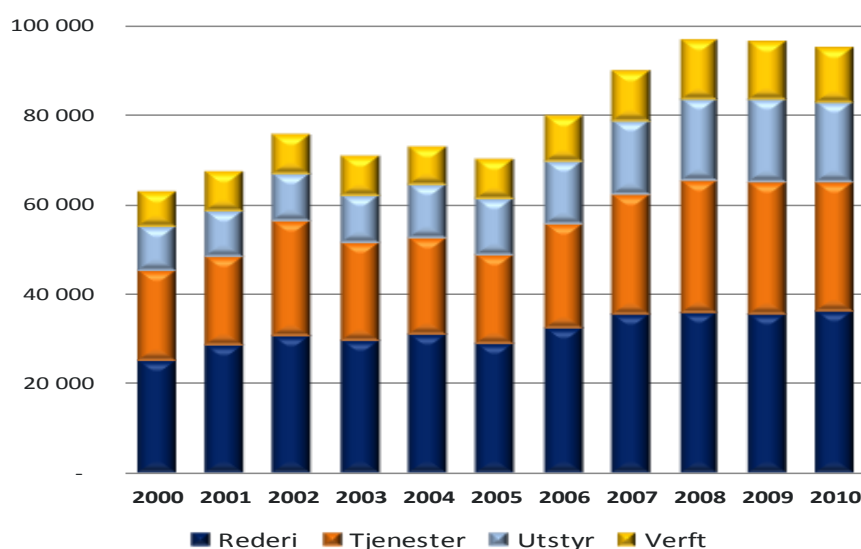
¹ Verdiberegningene er et gjennomsnitt av to beregningsmetoder. Først er det beregnet en verdi basert på antall skip og pris, justert for alder. Videre er det beregnet verdi basert på volum og pris per volumenhet, også justert for alder. Deretter er det fastsatt gjennomsnittet av disse verdiene. Dette betyr at skipsporteføljen justeres for eventuelle ulikheter med hensyn til små og store skip.

offshoreskipene. I dag er verdien omtrent lik. For øvrig har LNG-skipenes verdiandel av den norske flåten steget fra 1,3 til 4,3 prosent fra 2002 til 2011. Verdiandelen av verdens LPG-flåte steg i samme tidsrom fra 3,7 til 5,8 prosent. Tallene viser at den maritime næringen i Norge har lyktes i å beholde sin posisjon på verdensmarkedet for LNG-skip, til tross for en eksplisiv vekst internasjonalt.

Betydelig sysselsetting i maritim næring

De siste årene har om lag 100.000 ansatte hatt sitt arbeid i maritim næring. Den største veksten i antall ansatte finner vi blant utstyrsprodusenter, men verft og tjenester har også opplevd vekst siden 2005. Som figuren nedenfor viser har det vært en vekst i antall ansatte i næringen når man sammenlikner året 2007, da "Stø kurs" ble lagt frem, med 2011.

Antall ansatte i maritim næring i Norge fordelt på fire hovedgrupper (2000-2010)



Kilde: Menon Business Economics

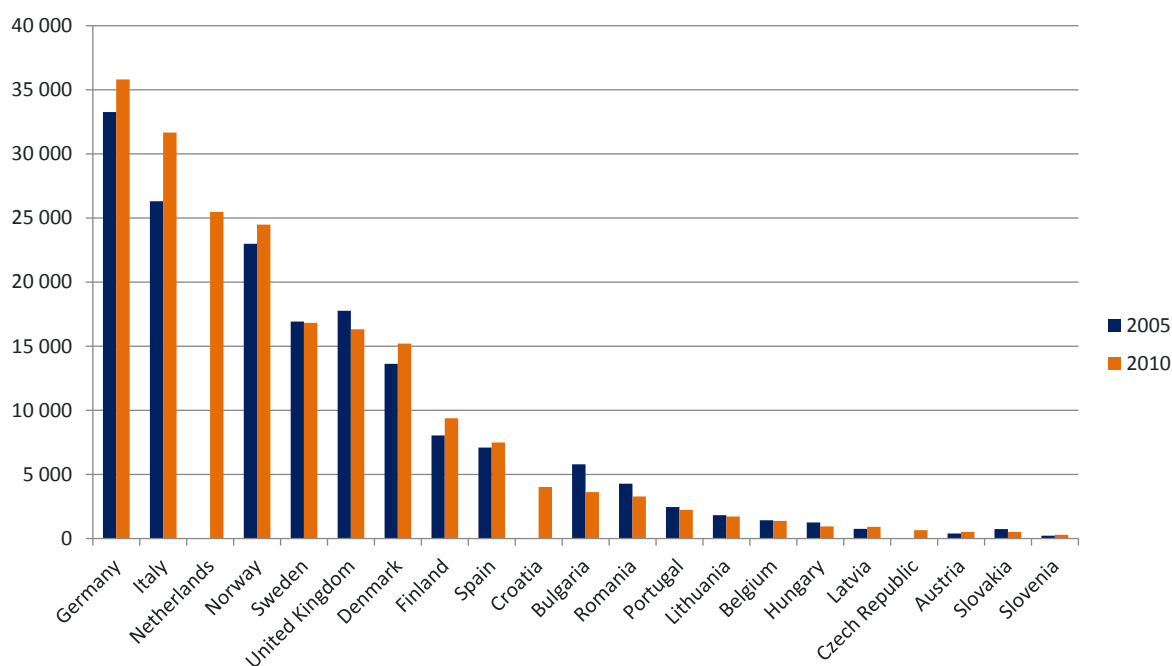
Sjøfolk

Antallet norske sysselsatte sjøfolk har vært forholdsvis stabilt det siste 10-året, rundt 25.000. De sysselsatte innenfor denne gruppen står dermed for omkring en prosent av den totale sysselsettingen i landet. Siden 2001 har antallet økt med 2,6 prosent. Sett i europeisk sammenheng har Norge en stor andel sjøfolk. Tall fra Eurostat viser at Norge har den fjerde høyeste sysselsettingen i EØS kun slått av Tyskland, Italia og Nederland. En nyere EU-studie viser en noe annen inndeling av antall sjøfolk etter nasjonalitet, og selv om den ikke viser store endringer i tallene for Norges del, har Norge her nest flest sjøfolk kun slått av Bulgaria. Uansett tallgrunnlag viser dette at Norge er en av de viktigste aktørene i Europa når det gjelder antall sysselsatte sjøfolk.

I forhold til våre nordiske naboer, sysselsettes det klart flest norske sjøfolk både i absolutte og relative tall. Omkring 0,5 prosent av den norske befolkningen er sysselsatt som innen sjøfart og kystfart, mens det tilsvarende tallet for Sverige og Danmark er henholdsvis 0,2 og 0,3 prosent. Siden tusenårsskiftet er det Danmark som har opplevd den sterkeste veksten innen sysselsetting med en vekst på nesten 50 prosent i perioden 2001-2010.

Av EØS sine totalt 250.000 sjøfolk er omkring 9 prosent av dem norske – en andel som har vært stabil siden år 2000². Det har derimot vært en endring mot at en større andel av sjøfolkene i Norge og i EU-land i dag er sjøoffiserer. I perioden 2000 til 2010 økte antall norske og europeiske sjøoffiserer med over 30 prosent, mens antall andre ansatte ble redusert med omkring 30 prosent i Norge. I EU gikk derimot antallet "andre sjøfolk" noe mindre ned, noe som forklarer at Norges andel av "andre sjøfolk" falt noe i perioden 2000-2010. Det er interessant å merke seg at statistikken viser en nedgang i antall offiserer for land som det er mest naturlig for Norge å sammenligne seg med. Mens de fleste Vesteuropeiske landene opplevde en nedgang eller en svak oppgang i antall offiserer det siste tiåret har Østeuropeiske land som Bulgaria, Romania og Polen opplevd en sterk fremgang i antall offiserer. Dette viser at norske sjøfolk har klart seg bedre sammenlignet med sjøfolk fra andre Vesteuropeiske land.

Nasjonale sjøfolk i EU og Norge (2005 og 2010)



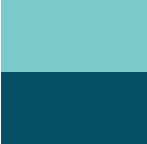
Kilde: Eurostat

Globalisering og rammevilkår

Rederinæringens mulighet til å nyttiggjøre seg de globale fraktmarkedene betyr at et rederi kan sette sammen den mest formålstjenlige kombinasjonen av faktorer for ethvert prosjekt. Innen skipsfart er egen- og fremmedkapitalfinansiering, teknisk og kommersiell drift, bemanning, skipsbygging, forsikring, skipsklassifisering og kontroll, registrering (flagg) mv. Dette gir meget effektive og konkurranseintensive fraktmarkeder. I globale og konkurranseintensive skipsfartsmarkeder blir skattekostnaden en avgjørende lokalisering-faktor. Foruten selve mobiliteten forsterkes dette ved at næringen er kapitalkrevende og risikopreget.

Gjennom åpne registre er det, for hovedtyngden av skip i internasjonal fart, ikke nasjonalitetskrav eller nasjonale krav om arbeidstillatelse for sjøfolk. Dette har ført til at internasjonal skipsfart har utviklet seg til verdens eneste virkelige globaliserte arbeidsmarked. Dette kan illustreres ved at norske rederier i sine internasjonale virksomheter sysselsetter sjøfolk fra nærmere 50 ulike nasjonaliteter. Etableringen av Norsk

² <http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>



Internasjonalt Skipsregister (NIS) i 1987 var en norsk tilpasning til det globale arbeidsmarked ved at det ble tillatt å benytte utenlandske mannskaper på hjemlandets lønns- og arbeidsvilkår om bord på skip registrert i NIS. Gjennom de siste tiårene har globaliseringen av økonomien tiltatt betraktelig.

Regulering av markedsadgang

Rederiforbundet er sterk tilhenger av et omfattende frihandelsregelverk innen rammen av WTO. Internasjonal skipsfart nyter i dag bredere og dypere markedsadgang enn noen gang tidligere. Dette er imidlertid ikke nedfelt i bindende WTO-regelverk. Norge har betydelige offensive interesser på skipsfartsområdet, og WTO-forhandlingene er derfor av stor betydning for norsk rederinæring. At skipsfart er den eneste sektoren hvor bestevilkårsprinsippet (MFN) ikke gjelder, anses som et paradoks. Ved siden av å sikre seg mot mulige fremtidige proteksjonistiske strømninger, vil en WTO-skipsfartsavtale gi en mekanisme for tvisteløsning. Begge deler er avgjørende for et lite land som Norge. Det er beklagelig at verdenssamfunnet ikke lyktes med å komme i mål med forhandlingene i 2011. Det er viktig at Norge viderefører dette arbeidet og spiller en aktiv rolle i drøftelsene om mulige fremtidige globale løsninger.

I en stadig mer globalisert verden, er Norges arbeid med bilaterale handelsavtaler blitt ennå viktigere, spesielt i lys av de mislykkede WTO-forhandlingene, men også som et supplement til et globalt rammeverk. Rederiforbundet støtter opp mot Norges arbeid med å fremforhandle bilaterale avtaler, enten gjennom EFTA eller bilateralt. Rederiforbundet legger størst vekt på å fremforhandle gode avtaler, som skaper forutsigbarhet og som går lenger i liberaliseringen enn WTO, med de viktigste markedene for norsk skipsfart og maritim offshore, dvs. BRIK landene. Vi vil her spesielt fremheve det positive arbeidet regjeringen har igangsatt i forhold til forhandlinger om en bilateral avtale med Brasil.

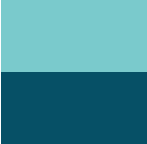
EUs retningslinjer for statsstøtte til maritim næring må videreføres

Av strategiske årsaker etablerte EU allerede på slutten av 1980-tallet spesielle retningslinjer som gjør at medlemslandene kan innføre internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser for sin skipsfart og sine sjøfolk. Dette har de gjort for å sikre utviklingen av de maritime næringer i Europa i tøff internasjonal konkurranse med land utenfor Europa.

Gjeldende rammer for skipsfartens og sjøfolks rammebetingelser er nedfelt i EU-kommisjonens "*Community Guidelines on State Aid to Maritime Transport*" fra 2004, som utfylles med praksis fra EU-kommisjonen i enkeltsaker. Gjennom EØS-avtalen gjelder retningslinjene og EU-kommisjonens praksis også for Norge. Eksisterende retningslinjer er nå gjenstand for en omfattende konsultasjon. Norges Rederiforbund mener det er svært viktig at regjeringen arbeider aktivt for å sikre videreføring av disse retningslinjene, samt kommisjonens praksis. I tillegg er det viktig at norske myndigheter aktivt utnytter handlingsrommet som EUs retningslinjer gir for å beholde og tiltrekke seg maritim virksomhet.

Avhengig av om og eventuelt hvilke endringer EU-kommisjonen vil gjøre i retningslinjene, mener vi det er svært viktig at den norske rederiskatteordningen forblir konkurransedyktig, vurdert i forhold til rederiskatteordninger i både andre europeiske land og tredjeland.

Vi vil understreke at det er særlig viktig at det fremgår tydelig av regelverket at offshore servicefartøy kvalifiserer for rederibeskatning og refusjonsordning for sjøfolk, slik at grunnlaget for rederibeskatning og refusjonsordning for slik virksomhet har en klar og tydelig forankring. Etter vår vurdering er det ingen grunn til å behandle offshore servicefartøy



annerledes enn skip som driver med transport av passasjerer og gods. Høyteknologiske, kompetansekrevende og spesialiserte skipsfartstjenester knyttet til offshore virksomhet er utsatt for samme globale konkurransesituasjon som tradisjonell skipsfart, og norsk offshoreservicevirksomhet bidrar til høy verdiskapning i Norge.

Det er også viktig at statsstøtteretningslinjen omfatter offshore serviceskip som benyttes i annen virksomhet enn petroleumsvirksomhet. Tradisjonelt har det kun vært drevet petroleumsvirksomhet offshore, men dette har nå endret seg, og i dag drives det også annen type virksomhet, som for eksempel offshore vindmølleparker. Spesialskip som benyttes i petroleumsvirksomhet kan også benyttes til slik virksomhet, men et økende antall skip er bygget/ombygget spesielt for slik virksomhet. Slike skip er etter vår vurdering i samme konkurransemessige situasjon som serviceskip som utelukkende benyttes i petroleumsvirksomhet.

Videre vil vi understreke at det ikke må innføres ytterligere begrensninger i hvordan selskapene kan drive skipsfartsvirksomhet innenfor rederiskatteordningen, som for eksempel begrensninger i adgangen til å leie inn eller leie ut skip uavhengig av hva slags vilkår leieavtalene inngås på. Slike beslutninger bør kun styres av kommersielle vurderinger og hensyn, og ikke av skattereglene.

Rederiforbundet har gjennomført en medlemsundersøkelse for å kartlegge hvilke konsekvenser det vil ha for våre medlemmer om det innføres begrensninger i adgangen til å leie inn og leie ut skip. Tilbakemeldingene viser at dette kan få betydelige konsekvenser, og at det for flere selskaper kan bli nødvendig å bygge ned deler av virksomheten i EU/EØS-området da den ikke lenger vil være konkurransedyktig. Etter vår vurdering er utleie og innleie av skip en viktig og integrert del av den totale skipsfartsvirksomheten selskapene driver – ikke minst for selskap som opererer offshore servicefartøy. Innleie og utleie av skip gir også selskapene nødvendig forutsigbarhet og fleksibilitet med hensyn til å tilpasse seg endringer i markedene.

Viktig med gode og stabile finansieringsordninger

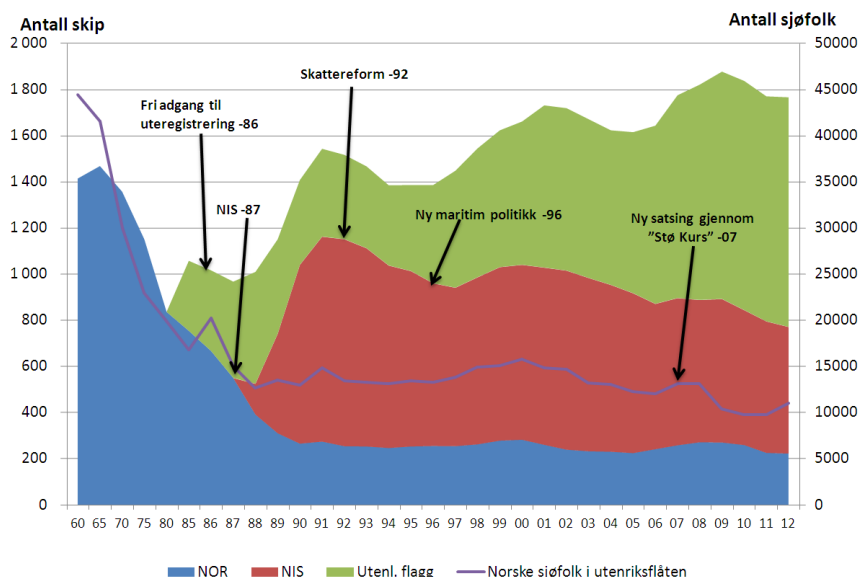
Rederinæringen er mer enn de fleste andre virksomheter kapitalintensiv, medsyklisk og internasjonalt eksponert. Næringen har typisk lang leveringstid fra en investeringsbeslutning blir tatt til investeringen er gjort. Det tilsier at behovet for langsiktig finansiering er stort. I Norge har vi verdensledende shippingbanker. I tillegg yter staten lån til eksportfinansiering gjennom det nyopprettede Eksportkreditt Norge AS, som skal være operativt fra 1. juli 2012, samt gjennom eksportgarantiordningene. Eksportkreditt Norge AS yter lån i form av statssubsidierte CIRR-lån og CIRR-kvalifiserte markedslån på forretningsmessige vilkår. Da lånene finansieres av staten, vil næringslivet være sikret lån også i situasjoner hvor kapitalmarkedene ikke fungerer. Det gjelder ingen øvre ramme for enkeltengasjementer.

Norge som attraktivt maritimt vertsland

Norges Rederiforbund viser til strategien "Stø kurs" og at kampanjen "Norge som maritimt vertsland", er en aktiv oppfølging av strategien. I år er det 25 år siden etableringen av Norsk Internasjonalt Skipsregister – NIS. Skal Norge opprettholde og videreutvikle sin innflytelse på utformingen av internasjonal skipsfartspolitik og lovgivning er det avgjørende at NIS-registeret ikke forvitrer. Skal NIS være et attraktivt registreringsalternativ må det være konkurransedyktig i forhold til andre internasjonale registre.

En aktiv skipsfartspolitik gir raskt resultater

Skipsfartsnæringen er dynamisk og global. Næringen tiltrekkes av land hvor de samlede rammebetingelsene fremstår som best med tanke på konkurransedyktighet, stabilitet og forutsigbarhet. Erfaring over tid har vist at politiske beslutninger raskt har gitt resultater.



Politiske veivalg har blitt foretatt i perioden for å tilpasse norsk konkurransedyktighet til en verden i konstant endring. Det er for eksempel grep knyttet til rederibeskatning, refusjonsordning for sjøfolk og regelverksendringer. Konkurransen om å få rederietablinger og skip registrert er hard, og uten de grepene som norske myndigheter har foretatt ville ikke norsk global maritim påvirkningskraft vært det den er i dag. Således er regjeringens initiativ fra 2009 med fokus på "Norge som maritimt verstland" viktig dersom det følges opp med konkrete virkemidler.

Det er stor rift blant registrene om å tiltrække seg flest mulig skip. Imidlertid understrekes det at regjeringen også bør arbeide aktivt for å beholde skip som allerede er registrert i NIS. Det er nær sammenheng mellom antall skip under nasjonalt flagg og de nasjonale rammebetingelsene. Skal NIS gjøres til et mer attraktivt register må rammebetingelsene være stabile, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige. Det vises i denne forbindelsen til NIS-arbeidsgruppens rapport fra 2004 s. 4 pkt 1.1. siste avsnitt hvor det bl.a. heter:

Arbeidsgruppen understreker imidlertid at norsk skipsfarts øvrige rammevilkår, så som rederibeskatning, nettolønnsordningen, gebyrer... etc. må være tilsvarende det som tilbys i andre, sammenlignbare land.

Attraktiviteten til Norge som maritimt verstland handler derfor også om punktene som referert ovenfor. NIS-registerets attraktivitet vil øke dersom flere tiltak kombineres ved for eksempel å fjerne fartsområdebegrensningene i kombinasjon med innføring av en fullstendig nettolønnsordning for sjøfolk. Slike tiltak vil gi incitament til sysselsetting av flere norske sjøfolk på skip i utenriksfart. I tillegg vil det også styrke rekrutteringen av norske sjøfolk i utenriksflåten gjennom økt bruk av for eksempel lærlinger om bord.

Kvalitetsskipsfart og internasjonal regulering

Skipsfarten reguleres i stor grad av internasjonale regler. Internasjonal virksomhet må ha like regler for alle aktører, uavhengig av registreringsland. Et konkurransedyktig NIS må derfor hvile på et internasjonalt regelverk som må praktiseres uten særnorske fortolkninger. NIS skal selvfølgelig fortsatt være et kvalitetsregister og ikke være i konkurranse med useriøse flaggstater.

NIS-registeret har siden det ble etablert i 1987 vært et forbilde for andre nasjoner. Det er i dag om lag 15.000 utenlandske sjøfolk fra alle verdenshjørner som har sitt arbeid om bord i NIS-registrerte skip. Samtlige av disse er dekket av tariffavtaler som er fremforhandlet med sjøfolkene nasjonale fagforening i samarbeid med de norske sjømannsorganisasjonene. Avtalene sikrer sjøfolkene ryddige lønns- og arbeidsvilkår og ikke minst sosiale rettigheter slik vi kjenner det her hjemme. Det er blant annet rettigheter knyttet til sykdom, arbeidsuførhet og ulykker. Rederier med NIS-registrerte skip praktiserer også lønnsvilkår som er godt over den minstestandarden som er fastsatt av ILO. Norges Rederiforbund har i dag etablert tariffavtaler for 12 forskjellige nasjonaliteter sjøfolk i tjeneste på NIS-registrerte skip og hvor de norske sjømannsorganisasjonene er medparter i alle avtalene.

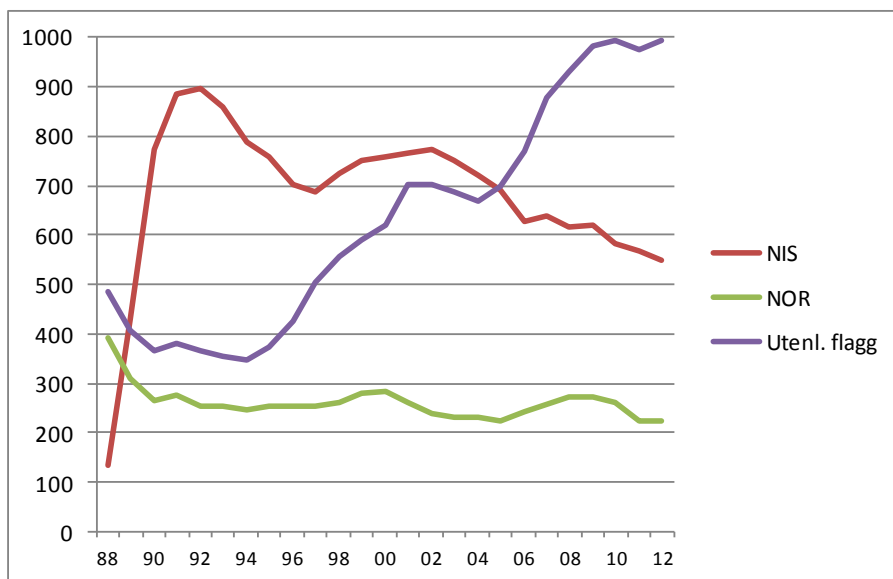
Forutsetningen for at man skal ha å gjøre med et kvalitetsregister er at flaggstaten har ratifisert grunnleggende internasjonale konvensjoner, og har en administrasjon med kompetanse, evne og ressurser til å sørge for at reglene håndheves. Disse kvalitetene ligger i bunnen for rederienes valg av register. Utover dette er det ofte kommersielle hensyn, slik som nivået på gebyrer og – ikke minst – servicegraden, som blir avgjørende for rederiets valg. En rekke av de største og mest anvendte internasjonale utenlandske registre tilfredsstiller kravene til seriøsitet samtidig som de kjennetegnes av et høyt servicenivå og "kommersiell" innstilling fra myndighetenes side. Eksempler på registre som benyttes av norske rederier er Bahamas, DIS (Danmark), Singapore, Kypros, Malta, Panama, Isle of Man, Marshall Islands, UK, Barbados og Gibraltar.

Den norskkontrollerte flåten er verdensledende innen sikkerhet, innovasjon og miljø. Det gir norsk skipsfart et konkurransefortrinn i en utvikling som stiller stadig strengere krav. Norges Rederiforbund er opptatt av at skipsfarten skal reguleres av internasjonalt bindende regler som fremmer kvalitetsskipsfart. Norge er fremdeles en betydelig flaggstat i internasjonal sammenheng og har gjennom en stor nasjonal flåte hatt mulighet til å påvirke skipsfartspolitikken i denne retningen. Miljø er et område hvor internasjonale regler er avgjørende for å få til et godt resultat, og Norges sterke posisjon i IMO har bidratt til strengere miljøstandarder. Forutsetningen for at Norge skal ha en slik internasjonal pådriverrolle er en stor flåte under eget flagg.

Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) taper terreng

Antall skip under norsk flagg (NIS) er redusert de seneste år. Utviklingen er urovekkende, ikke bare sett i lys av at en slik utvikling vil redusere Norges innflytelse internasjonalt, men også fordi utflagging ofte medfører at man velger utenlandske løsninger også på andre viktige områder.

Reduksjonen i antall skip registrert i NIS gjelder både faktisk antall og relativt i forhold til utviklingen av antall skip i andre registre. Kurvene i figuren nedenfor viser utviklingen i antall skip i den norskkontrollerte utenriksflåte 1988-2012.



Særnorske flaggstatsby bestemmelser og reguleringer

I NIS-rapporten fra 2004 foreslås ulike tiltak som vil øke attraktiviteten til NIS. Vi vil i det følgende særlig fokusere på nødvendigheten av opphevelse av fartsområdebegrensningene.

Etter vårt syn er det først og fremst fartsområdebegrensningene i NIS-loven § 4 som er til hinder for at rederiene velger NIS i større utstrekning enn i dag. Fartsområdebegrensningene innebærer en diskriminering av norskregistrerte skip i forhold til utenlandske skip. NIS er det eneste skipsregisteret i verden som forbyr egne nasjonale skip ferdsel i eget farvann.

Fartsområdebegrensningene innebærer et forbud mot å benytte NIS i følgende situasjoner:

- Forbud mot å føre last eller passasjerer mellom norske havner
- Forbud mot å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn
- Forbud mot å gå med last eller passasjerer mellom havn i Norge og innretning på norsk kontinentalsokkel

Det er i forarbeidene til NIS-loven kun gitt en kort begrunnelse for etablering av fartsområdebegrensningene. I spesialmerknaden til § 4 i Ot.prp. nr. 45 (1986-1987) heter det om dette:

Restriksjoner til anløpshavner foreslås fordi det bare er skip som driver internasjonal skipsfart som bør kunne innføres i dette registeret.

Ved behandlingen av vedtakelsen av NIS-loven i Stortinget i 1987 ble det understreket at fastsettelsen av fartsområdebegrensningen ikke var ment å være et statisk spørsmål der denne fastsettes en gang for alle. I Innst.O.nr. 74 (1986-87) sies det i tilknytning til § 4 bl.a. at:

På den annen side kan konkurransesituasjonen for skip endres raskt. Komiteen mener derfor det er ønskelig at det kan foretas hurtige justeringer av fartsområdet dersom omstendighetene skulle tilsi slike endringer.

Etter vårt syn tilsier konkurransesituasjonen for NIS at det er nødvendig å foreta endringer nå. Tall fra FN viser at i 1950 var bare en beskjeden andel av verdensflåten registrert i internasjonale registre, i 1970 var andelen kommet opp i 21 prosent, i 1980 31 prosent og i 2011 55 prosent. De internasjonale registrene gjør at lokaliseringen av rederiet er mindre viktig, mens den service og attraktivitet som et register kan yte blir viktigere. Det er ingen tvil om at konkurransen mellom registrene har tilspisset seg kraftig siden etableringen av NIS i 1987.

Som en sideeffekt av en opphevelse av fartsområdebegrensningen, vil skip i NIS i tillegg få markedsadgang til fart mellom to havner i samme EU-land (kabotasje). I dag har NIS-skip ikke, med noen unntak hjemlet i bilaterale avtaler, adgang til dette med basis i EU-forordning 3577/92.

Spørsmålet om opphevelse av fartsområdebegrensningen i NIS-loven er også et av de sentrale forslagene til NIS-arbeidsgruppen i 2004. I rapporten sier arbeidsgruppen om dette spørsmålet bl.a. at:

Det gir økt fleksibilitet å oppheve fartsområdebegrensningen ved at det blir adgang til å benytte samme mannskap med samme lønns- og arbeidsforhold i nasjonalt og internasjonalt farvann. NIS blir for øvrig mer i overensstemmelse med EUs sekundære registre som ikke har samme rigide bestemmelser om fartsbegrensning. Det vil øke interessen for å benytte NIS, som et alternativ til kommersielle åpne registre, som er et bona fide nasjonalt register med ryddige lønns- og arbeidsvilkår.

En enstemmig arbeidsgruppe anbefalte at fartsområdebegrensningene oppheves.

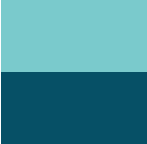
Blant Norges Rederiforbunds medlemmer har det over tid blitt pekt på at det særlig er fartsområdebegrensningene som hindrer registrering i NIS. NOR blir av mange rederier ikke oppfattet som et konkurransedyktig alternativ, selv med den gjeldende refusjonsordningen.

Fartsområdebegrensningene innebærer at rederier må velge andre registre enn NIS for å kunne operere innenfor virkeområdet for begrensningen. Mange rederier som konkurrerer i det internasjonale markedet benytter derfor utenlandske registre fremfor NIS.

Nærskipsfart, eller shortsea på engelsk, er en samlebetegnelse som benyttes for tørrlastskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, kjøle- og fryseskiper, ro-ro-skip med virksomhetsområde innenfor samme kontinent. Disse fartøyene går i linjefart, på faste kontrakter og enkeltturer. Nærskipsfartsrederiene i Rederiforbundet opererer i internasjonal fart, men har et stort antall laster i norsk farvann. Linjerederiene kan typisk ha to rundturer per uke til kontinentet, andre rederier mer sporadisk eller i faste lengre ruter.

Felles for disse rederiene er at de i stor grad frakter innsatsvarer til norsk industri, og ferdige produkter ut til markedene. Om lag 70 prosent av tonnasjen som til enhver tid befinner seg i norsk farvann er under norsk kontroll. Ser man isolert på den flåten som driver utenriks-trafikk på Norge er det en 50/50-deling mellom norskeid/kontrollert og utenlandskeid/kontrollert. Utenrikstrafikken på Norge er sterkt eksponert for åpen internasjonal konkurranse. Shortsea er en sentral del av norsk industri og næringslivet langs kysten. Likevel seiler 2/3 av skipene med utenlandsk flagg.

Fartsområdebegrensningene oppgis av rederiene som den viktigste årsaken til at de benytter seg av utenlandske flagg. Mange av rederiene vil vurdere omregistrering til NIS



dersom fartsområdebegrensningene oppheves. Bare blant Norges Rederiforbunds medlemmer utgjør dette om lag 250 skip innen shortsea.

Den norske utenriksflåten består i økende grad av fartøyer som yter avanserte hjelpefunksjoner i tilknytning til oljeselskapenes utvinning av olje og gass på stadig større havdyp. Norge har verdens mest avanserte og verdens nest største offshoreflåte etter USA som består av mer enn 550 fartøyer. I tillegg kommer eksisterende byggeprogram på om lag 75 offshore serviceskip. Denne delen av skipsfarten er høyteknologisk med betydelig verdiskaping og sysselsetting, og har en høy innovasjonsevne.

De fleste offshorerederiene har forsyningstjenester og ankerhåndteringstjenester som viktige deler av virksomheten. Rederiene yter i varierende grad støttetjenester til offshoreoperasjoner som seismikk, kabel-/rørlegging og andre havbunnsoperasjoner, samt oljevernberedskap og redning. I dag utvikles nye avanserte tjenester knyttet til anleggsvirksomhet på havbunnen og brønntjenester. Utviklingen går i retning av at de tyngste rederiene satser på kapitalintensive tjenester knyttet til seismikkundersøkelser og avanserte tjenester knyttet til havbunnsinstallasjoner og brønnintervenering, mens andre satser på støtteoperasjoner og mer tradisjonelle forsyningstjenester.

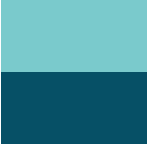
Tradisjonelt har rederiene arbeidet i Nordsjøen, som deles i norsk og britisk sektor. I dag har andre internasjonale markeder som Brasil, Australia, Mexicogulften og Vest-Afrika fått større betydning. Totalt utgjør nå aktiviteten i utemarkedene en større andel enn aktiviteten i Nordsjøen. For å sikre skipene fleksibilitet mellom kontinentalsokler er ensartet internasjonalt regelverk av avgjørende betydning. Hensynet til fleksibilitet, f. eks. når det gjelder fartsområde og for ansettelse av mannskap, er av stor betydning når rederiene skal velge flagg. For skip som opererer både på norsk og britisk sokkel er NIS-registeret i praksis utelukket.

Som nevnt ovenfor har norske offshorerederier en sterk markedsposisjon både i Norge og internasjonalt, og veksten skjer særlig utenfor norsk sokkel. Det bør være et politisk mål å sikre norsk offshoreflåte internasjonalt konkurransedyktige rammevilkår, på en slik måte at norsk kompetanse også kan delta i en økt internasjonalisering av næringen. Andelen skip i utenlandske skipsregistre på norsk kontinentalsokkel øker. Om lag halvparten av offshoreskipene på norsk sokkel er registrert i andre lands registre, noe som representerer et innflaggingspotensial på over 100 skip. I tillegg kommer mulighet for økt innflagging til NIS fra skip på andre lands kontinentalsokler.

Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet har en nøkkelrolle for å sikre at NIS fortsatt skal være et internasjonalt kvalitetsregister. Sjøfartsdirektoratet har gjennom flere meldinger til næringen orientert om stor saksmengde og lang saksbehandlingstid. Direktoratet viser til at dette medfører at saksbehandlingstiden fortsatt er lenger enn det som er normalt i forhold til forvaltningsloven. Etter vårt syn er dette meget uheldig og bidrar til at rederiene i noen tilfeller velger bort norsk flagg, blant annet for nybygg. For best å møte næringens behov og ønsker, anbefaler vi at det utføres en brukerundersøkelse som kan danne basis for konkrete tiltak blant annet knyttet til bedre service, raskere responstid og økt tilgjengelighet.

Skipsregistrene er administrativt underlagt Sjøfartsdirektoratet, og registrenes overordnede mål er å opprettholde et korrekt og oppdatert register. Dette skal sikre ivaretagelsen av to formål: 1) et privatrettslig formål ved å gi rettsvern til registrerte rettigheter og 2) et offentligrettslig formål ved å utøve offentlig kontroll av registrering av skip og deres



eierforhold. Det er avgjørende at registeret tilstreber kort saksbehandlingstid, og at saker generelt ekspederes like raskt som i andre internasjonale registre.

Etter vårt syn fungerer de norske skipsregistrene i dag meget godt. Registrene har en kompetent bemanning som gjennomgående yter god og effektiv service. Vi oppfatter at den årlige brukerundersøkelsen har bidratt til dette.

Revisjon av sjømannsloven – implementering av MLC 2006

Regjeringen besluttet i 2011 å nedsette et utvalg for fullstendig revisjon av Sjømannsloven. Som en del av mandatet er utvalget bedt om å vurdere om det er hensiktsmessig at rettigheter som i de senere år er innført i arbeidsmiljøloven også skal gjøres gjeldende for sjøfolk.

Sjømannsloven inngår som en del av rammebetingelsene for norske skip og det er etter forbundets oppfatning meget viktig at også den nye loven tar hensyn til de særskilte hensyn som gjør seg gjeldende i forhold til arbeid til sjøs gjennom at de ansatte både arbeider og bor om bord i skipene (24-timers samfunnet). En eventuell harmonisering med bestemmelser i arbeidsmiljøloven må derfor ta hensyn til dette.

Det er videre viktig at man viderefører de unntak fra sjømannsloven som gjelder i dag for skip registrert i NIS og at det også åpnes for å gjøre unntak for NIS dersom det innføres bestemmelser i den nye loven som er i strid med de ordninger som gjelder internasjonalt. Dette for å forhindre at den nye loven fører til en ytterligere svekkelse av NIS.

ILO vedtok i 2006 konvensjon nr. 186 (MLC 2006) om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Konvensjonen er særlig tilpasset de situasjoner der skip frakter last fra havn til havn og som har ansatte på tidsbegrensede kontrakter som har tradisjonelle oppgaver (maritime stillinger) knyttet til drift av skipet.

Konvensjonen skaper særskilte utfordringer i forhold til offshore fartøyer og internasjonal passasjerskipstrafikk. I disse tilfellene er det ofte et stort antall ansatte om bord med ulike arbeidsgivere som ikke har arbeidsoppgaver knyttet til drift av skipene. Dette er typisk ulike typer spesialiserte prosjektarbeidere som har helt andre lønns- og arbeidsvilkår enn de maritime stillingene og der deres arbeidsgiver har et kundeforhold med rederiet som ofte gjelder et kortvarig oppdrag på det enkelte skip. Det er meget viktig at man ved implementeringen av MLC 2006 for norske skip sikrer at slike ansatte ikke blir omfattet av reglene som gjelder i forhold til de plikter som pålegges rederiet etter konvensjonen derunder reglene om sertifisering og klagesystem da dette skaper uforholdsmessige komplikasjoner og byrder for det selskap som har ansvar for sikre sjøfolks rettigheter etter konvensjonen. Ved implementeringen av MLC 2006 må man derfor benytte den adgangen som sjømannsloven gir for å gjøre unntak for enkelte grupper av ansatte for å forhindre at norsk flagg blir en konkurranseulempa for slike fartøyer.

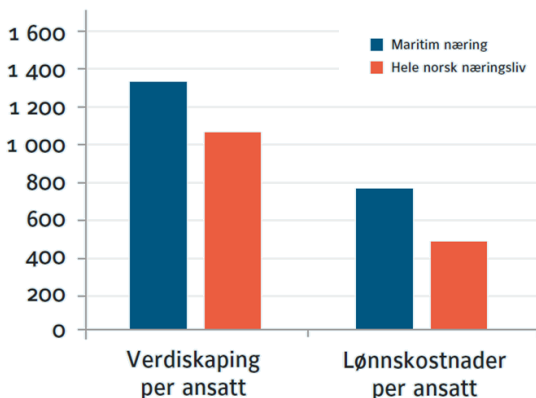
Når det gjelder sertifiseringen som skal finne sted etter MLC 2006 er det påkrevet at myndighetene gir klare og detaljerte instruksjoner til klasseselskapene som skal utføre arbeidet slik at rederiene ikke påføres unødvendig arbeid og kostnader.

Sjøbasert erfaring er viktig for utvikling av det maritime næringsmiljøet

Den maritime næringen er en av Norges aller viktigste kilder til verdiskaping og velferd. Næringen har stor global slagkraft bygd på kompetanse og innovasjon. Dette er grundig dokumentert, blant annet gjennom det nylig gjennomførte forskningsprosjektet "Et

kunnskapsbasert Norge". Ingen andre næringer har større kompetansebasert verdiskaping (lønnsevne) enn den maritime næringen.

Verdiskaping og lønnskostnader per ansatt. Sammenligning av maritim næring med hele norsk næringsliv i 2010



Kilde: Menon Business Economics

Denne verdiskapingsevnen er bygd opp gjennom generasjoner og er i stadig vekst. Ikke minst har verdiskapingen vokst kraftig de siste ti årene. Verdiskapingen er ikke bare en avkastning av tidligere oppbygd kompetanse. Næringen fornyer sin verdiskapingskraft løpende gjennom innovasjon. Den maritime næringen er dermed en næring Norge kan leve av også i generasjoner fremover. Norske sjøfolk og tilgangen til praktisk erfaring fra sjøen er en viktig forklaring på den norske maritime suksessen.


Norske sjøfolk er nødvendig for innovasjons- og verdiskapingsevnen. Uten sjøfolk kan grunnlaget for et fortsatt høyt verdiskapings- og lønnsnivå falle bort.

Alle deler av den maritime næringen gjør seg bruk av den praktiske erfaringen som norske sjøfolk representerer: rederier, verft, utstyrsleverandører, maritime tjenesteytere og offentlige institusjoner.

Tilgang på norske sjøfolk er særlig viktig for næringens innovasjonskraft. Det kan lett begrunnes: Kunnskap om behov og anvendelse er svært sentralt for oppnå en effektiv og vellykket innovasjonsprosess. Sjøfolkene er en viktig bærer av denne kunnskapen, enten de fremdeles jobber om bord eller de har gått i land og arbeider i en maritim bedrift på land. Dette gjør at tilgangen på norske sjøfolk er vesentlig for også på sikt å kunne opprettholde en høy verdiskapingsevne basert på kompetanse.

Den maritime næringen etterspør sjøfolk med praktisk erfaring fra alle ledd om bord. Rederiene ansetter ofte dekksoffiserer i administrasjonen på land. Andre maritime bedrifter etterspør først og fremst maskinistkompetanse. Totalt sett er det like viktig med tilgang på underordnede som overordnede når det gjelder ansettelse på land. Norske rederier har både norske og utenlandske sjøfolk i sin tjeneste. Utenlandske sjøfolk er i utgangspunktet bærere av den samme kunnskapen som de norske. I praksis er det imidlertid slik at det er norske sjøfolk som først og fremst bidrar med en effektiv kunnskapsoverføring til den norske maritime næringen. Når norske sjøfolk går i land, gjør de det i Norge. Det er med andre ord avgjørende viktig for den landbaserte maritime virksomheten at det eksisterer en stor og komplett norsk sjømannstand.

Det norske inntektsnivået gjør at bruk av norske sjøfolk representerer høyere kostnader for rederiene enn bruk av internasjonale mannskaper. Kostnadsforskjellen er stor og økende. Denne ekstrakostnaden vil ikke kunne bæres av enkeltrederier. Det er dette som kalles "gratispassasjerproblemet" i "Evaluering av sysselsettingsordningene for sjøfolk" utarbeidet av ECON for Nærings- og handelsdepartementet i 2010. Selv om ansettelse av norske



sjøfolk er både nødvendig og lønnsomt for den maritime næringen totalt sett, må det etableres særskilte ordninger for å sikre at det skjer. Med sjøfolkenes sentrale kunnskapsfunksjon og næringens verdiskapningsevne som bakgrunn utgjør tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk en helt nødvendig og svært lønnsom investering i den maritime verdiskapingen. Tilskuddsordningen er med andre ord en samfunnsøkonomisk lønnsom ordning.

Tilstedeværelse av nasjonale sjøfolk har i EU lenge vært ansett å være viktig for utviklingen av den maritime næringen. I EUs maritime strategi fra 2009 er tilgangen på europeisk maritimt personell ansett som en viktig suksessfaktor, ved siden av eksistensen av rederivirksomhet. Det er også begrunnelsen for at EU eksplisitt satser på incentivordninger for både sjøfolk og rederier.

Tilgang på personell med erfaring fra sjøen anses som en nødvendighet for innovasjon og vekst i alle land med maritime ambisjoner. Sammen med tonnasjeordninger for rederiene har nettolønns- og refusjonsordninger vært viktige verktøy for å sikre en sterk maritim næring i EU og EØS-området.

Taket under State Aid Guidelines er som følger: *"A reduction to zero of taxation and social charges for seafarers is the maximum level of aid that can be permitted."* Under retningslinjene kan det i tillegg gis støtte til opplæring og kompetansesikring av sjøfolk. Dette er også definert som statsstøtte i retningslinjene, men er ikke underlagt samme begrensning.

Som en følge av innføringen av State Aid Guidelines, eksisterer det særlige ordninger for sysselsetting av sjøfolk i de fleste land med maritime ambisjoner, blant annet Danmark, Nederland og Storbritannia.

Sjøfolkenes betydning for den maritime næringen er dokumentert gjennom mange analyser av den maritime næringens dynamikk. I Menons rapport knyttet til prosjektet *"Et Kunnskapsbasert Norge"* konstateres det at det er "bred enighet i maritim næring om at praktisk og operativ erfaring fra sjøen representerer en kritisk type kompetanse for hele næringen – også landbaserte deler av næringen og for offentlige aktører som Losvesenet, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet".

Antall norske sjøfolk falt frem til innføringen av NIS i 1987. Etter en økning gjennom nittitallet, falt antallet igjen rundt årtusenskiftet. Med innføringen av refusjonsordningen stanset den nedadgående trenden. Vi mener det er norske skip i norsk skipsregister som over tid vil utgjøre arbeidsmarkedet for norske sjøfolk

Bemanningskostnadene står ofte for mer enn 60 prosent av de totale kostnadene knyttet til driften av skip. Den andre halvdel er for en stor del faste kostnader til drivstoff etc., slik at bemanningskostnadene utgjør den delen av driftskostnadene som blir avgjørende i konkurransen om kontraktene. For å opprettholde en konkurransedyktig og lønnsom drift, er rederiene derfor nødt til å velge konkurransedyktige bemanningsløsninger.

Norske rederier er samlet sett den viktigste arbeidsgiver for norske sjøfolk. Selv om man gjerne ønsker det, gjør konkurransen at rederiene i mange tilfeller likevel ikke kan velge norsk bemanning dersom dette medfører at man ikke vinner kontrakter fordi lønnsnivået gjør at man ikke er konkurransedyktig på pris i forhold til andre tilbydere.

Lønnsnivået for ufaglærte europeiske sjøfolk er høyt sammenliknet med sjøfolk fra for eksempel Kina, India eller Filippinene. Selv om det også er forskjeller i lønnsnivået for offiserer, synes det imidlertid klart at europeiske rederier ofte er villige til å betale ekstra for europeisk kompetanse. For å øke sysselsettingsmulighetene for europeiske sjøfolk, åpner

derfor EUs retningslinjer for statstøtte til maritim næring for ulike tiltak for å fremme rekruttering og sysselsetting av europeiske sjøfolk, inkludert nettolønnsordninger. Flere land i EU/EØS har derfor innført slike ordninger.

Både på Filippinene, i Kina og i India har sjømannsyirket sterke tradisjoner og interessen for dette yrket er fortsatt høy. I slike land trenger man derfor ingen rekrutteringskampanje for å tiltrekke seg oppmerksomheten til unge kvalifiserte søkere. En mulig kontrakt med et norsk rederi har høy status blant sjøfolk i disse områdene. Som hovedregel har også andre land to veier i det maritime utdanningssystemet, hvor én er definert som høyere utdanning og én fagskoleutdanning på lavere nivå. Det er imidlertid varierende kvalitet, lengde og tilknytningsform i utdanningene. Felles for alle er at de er underlagt de samme detaljerte kravene som er nedfelt i STCW 1995-konvensjonen og at den teoretiske tilleggskompetansen og organiseringen av studiet er definert i henhold til nasjonale behov og tilpasninger.

For et offshorerederi er i gjennomsnitt om lag 2/3 av rederienes løpende driftskostnader er knyttet til mannskapssiden. Nedenfor følger et eksempel som viser årlige mannskapsutgifter for et offshorefartøy med 16 sjøfolk, dvs. totalt 32 sjøfolk inkludert skift.

Mannskapets nasjonalitet	Norske sjøfolk med refusjonsordning uten tak	Norske sjøfolk med gjeldende refusjonsordning	Norske sjøfolk uten refusjonsordning	Fire norske offiserer og øvrig filippinsk mannskap	Filippinske sjøfolk
Mannskapsutgifter	NOK 20,9 mill kr	NOK 22,4 mill kr	NOK 28,4 mill kr	NOK 15,2 mill kr	NOK 14,1 mill kr

I henhold til forskriften om forvaltningen av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skal ordningen;

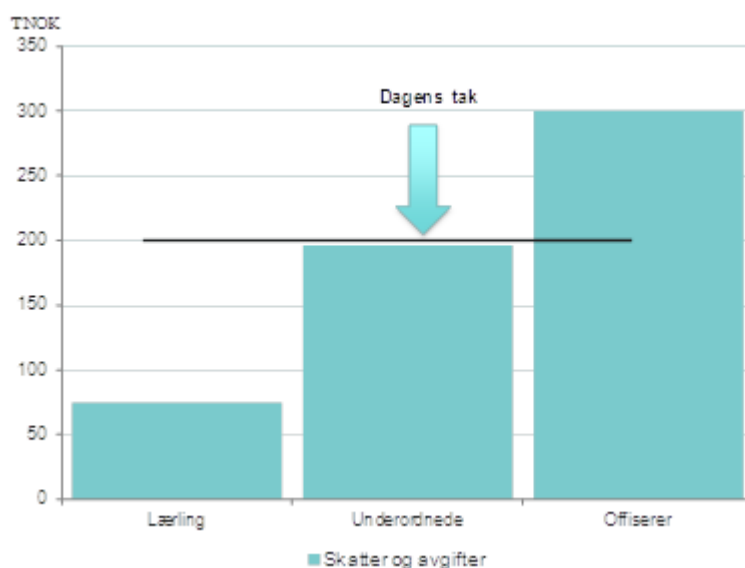
”sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk, samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land”.

Dette betyr at det er en underliggende forutsetning om at dersom tilskuddsordningen skal virke etter formålet må den være konkurransedyktig. Tilskuddsordningen må være konkurransedyktig i forhold til andre lands ordninger for at norske rederier kan ansette norske sjøfolk. Målsettingene om å sikre norsk maritim kompetanse og å rekruttere norske sjøfolk er dermed to sider av samme sak.

Taket i refusjonsordningen for sjøfolk som ble innført i 2008 begrenser i dag tilskuddet først og fremst for offiserer. Men gjennomsnittsnivået for underordnede er i ferd med å nå taket. Dette innebærer at den begrensningen som taket forårsaker, om det ikke fjernes eller økes, vil vokse med stigende fart fremover etter hvert som det alminnelige lønnsnivået stiger. Dette er illustrert i figuren nedenfor, som viser skatter og avgifter dekket av refusjonsordningen innenfor ulike stillingskategorier i offshore serviceflåten. Siden dette er gjennomsnittsnivå, innebærer dette at en del av de underordnede allerede rammes av taket.



Potensial for refusjon i refusjonsordningen og dagens tak i ordningen



For å øke forutsigbarhet og legitimitet, mener vi ordningen bør lovfestes. En må forvente at både rederiene, sjøfolkene og de som vurderer å utdanne seg i denne retningen i større grad vil kunne stole på langsiktigheten i ordningen dersom den er lovfestet. Lover kan også endres, men ordningen vil med en lovfesting ha en større langsiktig legitimitet. Videre vil den med en lovfesting i mindre grad bli en del av den årlige budsjettdebatten.

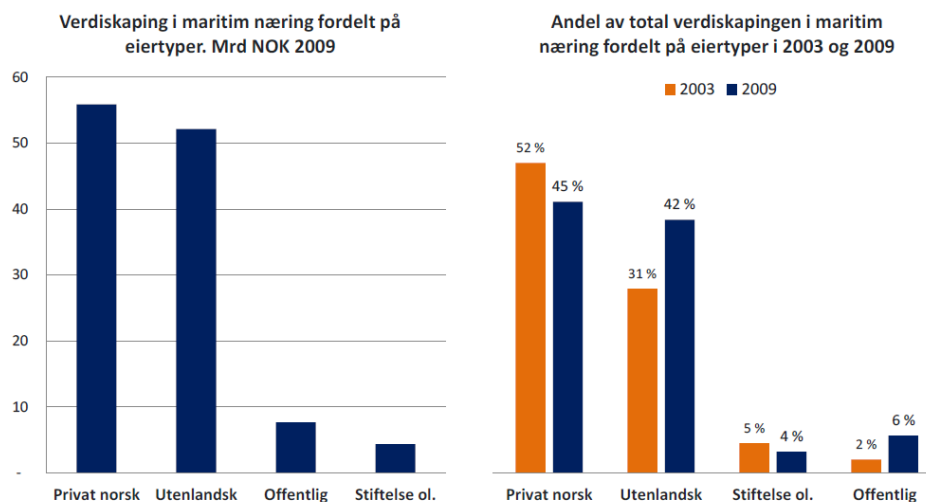
En økt tillit til ordningens langsiktighet og omfang vil gjøre det lettere for rederiene å benytte ordningen. Ordningens verdi for næringen – og samfunnet – vil således øke uten at det i seg selv øker kostnadene knyttet til ordningen. En lovfesting er med andre ord utelukkende lønnsom for alle interessenter. En lovfestet konkurransedyktig ordning for norske sjøfolk bør også gjelde for NIS-skip.

God eierskapspolitikk er god næringspolitikk

Vi deler Regjeringens beskrivelse i "Stø kurs" om at *"det vil bli vanskelig å bevare den spesielle kompetansen og dynamikken i det maritime miljøet dersom eierskap og hovedkontorfunksjoner flyttes ut."*

Rederiforbundet har sammen med NHO fått utarbeidet "Privat eierskapsberetning", som tar for seg eierskapet i hele det norske næringslivet. I tillegg har analyseselskapet Menon Business Economics på oppdrag fra Rederiforbundet utarbeidet foreliggende rapport, *"På norske hender"*, som viser eierskapet i maritim næring spesielt.

I denne rapporten skilles det mellom offentlig, norsk privat og utenlandsk eierskap. Maritim næring er i det vesentligste eid av norske private og utenlandske eiere. Innslaget av utenlandske eiere i maritim næring har økt, fra 31 prosent i 2003 til 42 prosent i 2009.

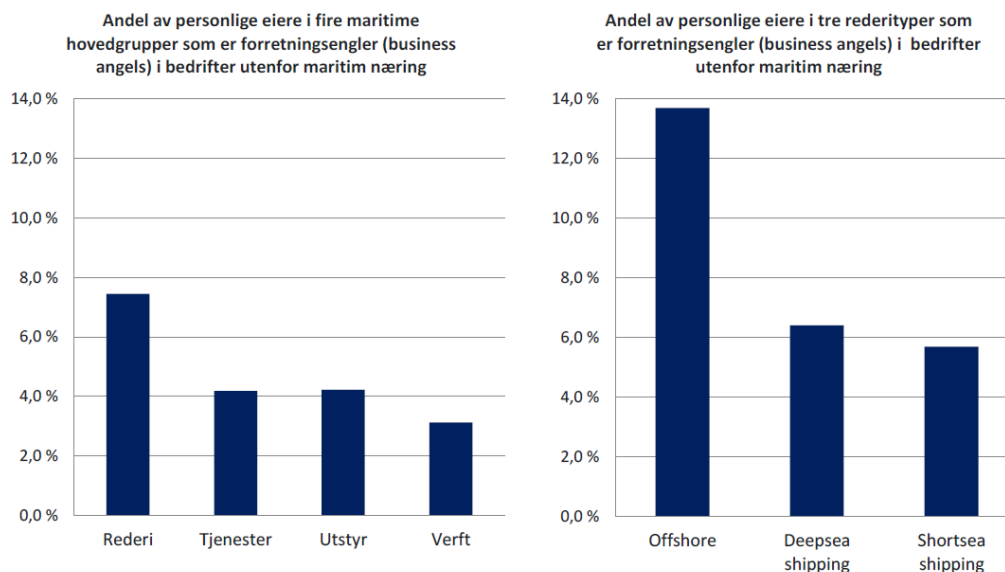


Kilde: Menon Business Economics

Eierne i maritim næring skaper store verdier gjennom bedriftene de eier. I tillegg bidrar mange eiere til nyskaping i norsk næringsliv gjennom å engasjere seg i utvikling av nye bedrifter, blant annet som såkalte forretningsengler. En forretningsengel er en person som bidrar med kapital, kompetanse, nettverk og tid til bedrifter utenfor sine egne bransjer. Svært ofte handler det om nystartede bedrifter som har problemer med å skaffe finansiering gjennom banker og ordinære kapitalmarkeder. Forretningsengler kan gi den nødvendige kapitalen og tryggheten som trengs for å hjelpe oppstartsbedrifter frem til kommersialisering og lønnsomhet.

Det er store forskjeller mellom ulike typer rederier med hensyn til rollen som forretningsengel. Blant eierne av offshorerederiene er andelen nesten 14 prosent, mens deepsea- og offshorerederiene ligger rundt 6 prosent. Eiere av hav- og kystfiskerederier er i liten grad forretningsengler. Den høye andelen forretningsengler blant offshorerederiene skyldes trolig deres geografiske lokalisering. Offshorerederiene ligger spredt langs hele kysten av Norge, spesielt mellom Kristiansand og Ålesund.

Mange av rederiene er lokalisert i små lokalsamfunn, og den høye andelen forretningsengler blant offshorerederiene skyldes trolig at eierne er opptatt av å bidra til næringsutvikling i sine regioner.



Kilde: Menon Business Economics

Eierskapsrapportene som analyseselskapet Menon Business Economics har utarbeidet på oppdrag av NHO og Rederiforbundet gir dokumentasjon på det norske private eierskapets samfunnsmessige merverdi. Hovedkonklusjonene fra rapporten om eierskapet i vår maritime næring, "På norske hender", er tydelige:


For det første - det industrielle og langsiktige forvalteransvaret er et vesentlig kjennetegn ved det norske maritime eierskapet. Dette er ikke daytradernes eller kvartalskapitalistenes arena slik noen ynder å fremstille det. Det er en næring hvor langsiktig verdiskaping står i fokus, ofte gjennom generasjoner. Det er et eierskap preget av dristighet, vågemot og skarp konkurranse - med utgangspunkt i forretningsstrategier som skal være bærekraftige over tid. Det er eierskap preget av sterk personlig tilknytning og tilhørighet til det samfunnsselskapene er en integrert del av.

For det andre - skipsfartsnæringen er den næringen i Norge som har størst innslag av privat personlig eierskap. Dette har tradisjonelt vært et særpreg for norsk skipsfart. Skipsfart er en svært kapitalintensiv næring eksponert for internasjonale markedsforhold og konjunktursvingninger. Norsk skipsfartskapital representerer derfor en særskilt verdifull eierkompetanse i forhold til både de nasjonale og internasjonale kapitalmarkedene, samt globaliseringstrendene i industrien.

For det tredje - det maritime eierskapet har sine røtter langs hele vår langstrakte kystlinje og er drivkraft for verdiskaping, sysselsetting og næringsutvikling over store deler av landet. Ikke bare er rederiene viktige verdiskapere i seg selv - det maritime private eierskapet er - som Menon Business Economics dokumenterer - en generator for innovasjon, knoppskyting og støtte til etablering av ny næringsvirksomhet langt utover egen kjernevirksomhet.

For det fjerde - det maritime eierskapet driver frem en verdifull og helt nødvendig teknologisk og kompetansemessig utvikling. Historien har nok av eksempler på råvareleverandører som er blitt etterlatt som verdikjedens tapere på grunn av manglende videreføring og kompetanseutvikling.

For det femte - den langsiktige og offensive eiersatsingen på det vi fra Rederiforbundets side har gitt fellesbenevnelsen kvalitetsskipsfart, har lagt grunnlaget for en unik internasjonal posisjon hvor norske rederier både er vinnere i den globale konkurransen og



har utviklet et næringsmiljø som i kraft av sine samlede kvaliteter trekker internasjonal virksomhet og investeringer til Norge.

Menon Business Economics viser i sin rapport at innslaget av utenlandske eiere i maritim næring har økt. Utenlandske eiere gir viktige bidrag til norsk verdiskaping. En sterk og attraktiv maritim klynge er en helt avgjørende forutsetning for disse etableringene. Uten et sterkt norskeid maritimt miljø ville denne magnetiske kraften manglet.

Denne næringen - som i dominerende grad er kjennetegnet av et langsiktig privat, og ikke minst personlig, eierskap - representerer en av Norges viktigste fornybare ressurser. Norske rederier eier den nest største - og mest avanserte - offshoreflåten i verden. Langs alle verdens sjøbaserte transportårer - fra de kystnære til de interkontinentale, konkurrerer norske rederier med internasjonal styrke.

Rederinæringens ambisjoner er høye og konkrete. Fremtidsmulighetene for de maritime næringene skal virkeligjøres. Norge har alle muligheter til å bli en enda sterkere maritim nasjon i 2025 enn vi er i dag. I takt med økt global vekst og etterspørsel etter energi vil markedsmulighetene i alle deler av denne næringen øke i årene som kommer - det samme vil potensialet for kommersiell og samfunnsmessig merverdi. Fremst i denne globale konkurransen står norske rederier, deres eiere og ansatte.

Det er krevende å holde denne lederposisjonen. Først og fremst kommersielt, men også politisk. Norske rederiselskaper er avhengige av konkurransedyktige rammebetingelser for sin virksomhet, og på samme måte er eierne avhengige av konkurransedyktige rammevilkår for sitt eierskap. God eierskapspolitikk er god næringspolitikk – og en forutsetning for et robust og vitalt norsk næringsliv.

Menons rapporter viser at private norske eieres andel i norsk næringsliv falt i perioden fra 2003 til 2009, mens det offentlige og utlendinger økte sine eierandeler. Det er hyggelig at norsk næringsliv er attraktivt for utlendinger, men bekymringsfullt at det skjer på bekostning av et uforløst potensial for verdiskaping drevet av private norske eiere.

En svekkelse av det private norske eierskapet er uheldig, det vil over tid gjøre oss mindre konkurransedyktige, det vil gi oss færre arbeidsplasser og mindre velferd. Det vil gi færre risikovillige investorer i det lokale næringslivet, og det vil svekke distrikts- og kyst-Norge, hvor verdiskapingen i maritim næring i stor grad finner sted.

Hvis Storting og regjering mener at et privat norsk eierskap er viktig, må man også være villig til å se på politikken og rammene for det private eierskapet. Vi trenger aktive private norske eiere for å utvikle næringslivet. Norsk verdiskaping henger utvetydig sammen med vilkårene for næringslivets konkurransekraft.

Jo høyere ambisjoner man har på vegne av velferdsstaten, jo mer må man være opptatt av å skape de verdiene som skal finansiere velferden.

Norges Rederiforbund mener at det er behov for en bredere innsikt og erkjennelse av disse sammenhenger i den politiske debatten. Det offentlige ordskiftet preges altfor ofte av karikaturer av det private norske eierskapet, med forestillinger om personlig forbruk, holdninger og kultur fjernt fra det samfunnet vi ønsker å utvikle. Det er synd, fordi det forflater den viktige debatten om hvordan vi mest virkningsfullt kan styrke grunnlaget for landets verdiskaping og velferdsstatens fremtid.

Vi kan trekke frem tre viktige områder der norske vilkår for eierskap hemmer mulighetene for næringsutvikling og verdiskaping:

1. *Den særnorske skatten på arbeidende kapital gjør det mer kostbart for private norske eiere enn utenlandske eiere å investere i næringsvirksomhet*
 - Den er en belastende særskatt som systematisk diskriminerer private norske eiere i forhold til utenlandske eiergrupper
 - Den gjør det mindre lønnsomt for private norske eiere å investere i mer moderne, effektive og miljøvennlige driftsmidler, da de ikke kan øke utlignet formuesskatt.
 - Den utmåles uavhengig av selskapets lønnsomhet og likviditet, og er særlig belastende i krevende økonomiske tider.

Regjeringen hevder å ha hevet innslagspunktet slik at "flere hundre tusen nå slipper formuesskatt". Men økte minstefradrag skaffer ikke mer arbeidende kapital til næringslivet, og bidrar ikke nok til at det skapes flere arbeidsplasser eller mer vekst, jf. OECD Economic Survey of Norway 2012.

Formuesskatten virker direkte bremsende på norsk verdiskaping. Tiden er overmoden for å slippe opp disse bremsene og foreta en gjennomgang av hvilke skadelige effekter skatten på arbeidende kapital har for verdiskaping og arbeidsplasser i Norge.

2. *En betydelig utfordring ved generasjonsskifter i flere rederier er arveavgiften*
 - Det langsiktige eierskapet som kjennetegner viktige deler av norsk næringsliv bør underbygges heller enn avgiftsbelegges.
 - Et generasjonsskifte i et selskap må ikke føre til at virksomheten tappes for kapital bare fordi en ny generasjon overtar eierskapet. Dette burde vi snarere stimulere. Derfor bør arveavgiften avvikles.
3. *Dagens regelverk for skattemessig bosted er tilpasset et skille mellom norsk og internasjonalt næringsliv som ikke lenger eksisterer*
 - Rederinæringen står i globaliseringens fremste linje. Våre selskaper driver virksomhet i alle verdensdeler. Slik skapes verdier, men også forbindelse, tilhørighet, og av og til også bosted andre steder enn i Norge. Det betyr ikke at tilknytningen til Norge mister sin verdi, hverken for den enkelte eier eller norsk næringsliv.
 - Vi er selvsagt enige i at det må være en skattemessig grense som skiller de som bor og skatter til Norge, fra de som ikke gjør det. Men de andre nordiske landene gjør det lettere for disse å ivareta et aktivt og industrielt eierskap - også for de eierne som av ulike grunner har sitt bosted i utlandet. Vi ønsker derfor tilsvarende regler om skattemessig bosted som de andre nordiske landene har.

I sum innebærer dette at vi på en helt annen måte må se på internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser for bedrifter og eiere som sunne, lønnsomme og fremtidsrettede samfunnsinvesteringer. Det kompetente private eierskapet er en vesentlig kilde til vekst og velstand i Norge. Vi trenger en mer moden politisk erkjennelse og debatt om dette. Vi trenger et robust og vitalt norsk næringsliv – på norske hender. Vi mener derfor at regjeringen bør foreta en gjennomgang av hvilke skadelige effekter skatten på arbeidende kapital har for verdiskaping og arbeidsplasser i Norge. I tillegg bør det foretas en gjennomgang av arveavgiftsreglene, samt reglene om skattemessig bosted.

Miljøvennlig skipsfart

Vi deler regjeringens visjon om at "De norske maritime næringer skal være verdens mest miljøvennlige og gå foran i utviklingen av nye miljøløsninger". Den norske maritime næringen har store ambisjoner når det gjelder kvalitet. Næringen er en pådriver for de beste internasjonale standarder for miljø, sikkerhet og arbeidsforhold. Norges Rederiforbund har utarbeidet en visjon om at *norsk skipsfart ikke skal ha miljøskadelige utslipp til sjø eller luft*. Siktemålet er en bærekraftig skipsfart uten negative konsekvenser for liv, helse og miljø. Dette er en viktig og ambisiøs visjon. For å møte behovet for miljøvennlige transportløsninger må innovasjon, teknologiutvikling og påvirkning av internasjonalt regelverk skje parallelt. For internasjonal skipsfart er det av stor betydning å ha et godt internasjonalt regelverk som sikrer en forsvarlig miljø- og sikkerhetsstandard, uansett hvilket flagg som føres.

Norske myndigheter og næringen har derfor et betydelig engasjement i FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Teknisk regelverk for sikkerhet og miljø i utenriks sjøfart utvikles og vedtas i stor utstrekning i internasjonale organer. Dette ivaretar sikkerhets- og miljøhensyn, og forhindrer tekniske handelshindre og konkurranse basert på lavkvalitetsskipsfart. Gjennom arbeidet i IMO og andre internasjonale organisasjoner arbeides det med å styrke og utvikle globalt regelverk. Gjennom internasjonalt samarbeid om havnestatskontroll arbeides det med regler og systemer som skal sørge for at skip overholder de internasjonale reglene. Norge spiller en vesentlig rolle for å forbedre det internasjonale rammeverket for sikker og miljøvennlig drift av skip. Norsk administrasjon og Norges Rederiforbunds arbeid i IMO blir av mange andre land og rederiorganisasjoner sett på som pådrivere for høy miljøstandard. Dette gjelder særskilt i forhold til utvikling av regelverk knyttet til utslipp til luft (CO₂, NO_x, SO_x), ballastvann, operasjon i arktiske farvann (Polarkoden) og hugging av skip. Dette er en posisjon vi er stolte av og det konstruktive samarbeidet med norske myndigheter verdsettes. I den anledning er det viktig at Norge også går foran og er en pådriver i ratifisering av internasjonale konvensjoner, eksempelvis Hong Kong konvensjonen som regulerer hugging av skip som ikke er ratifisert av Norge. Rask ratifisering av internasjonale konvensjoner er også viktig for å unngå at regionale eller nasjonale reguleringer etableres i påvente av ikrafttredelse av de internasjonale.


Norges fremoverlente posisjon i utvikling av internasjonalt regelverk på miljøsidan bidrar til økt oppmerksomhet på problemstillingene innenfor alle deler av den norske maritime klyngen. Dette bidrar igjen til ønsker om å søke løsninger for de utfordringer som foreligger og resulterer i omfattende teknologiutvikling med norsk utgangspunkt. Den norske maritime klyngen består av tidlige innovatører, bla. innenfor utslipp til luft, ballastvann, energieffektivisering og alternative energikilder som LNG. Videre er norske rederier blant de få på verdensbasis som på eget initiativ pålegger seg selv å følge de retningslinjene som ligger i huggekonvensjonen (Hong Kong konvensjonen).

Et av de mest utfordrende miljøtema for skipsfarten er knyttet til klima, og er omtalt særskilt i det følgende.

Klimautslipp fra skipsfarten

Sjøtransport er den mest energieffektive transportform og bør, ut fra et klimagassperspektiv, være den foretrukne transportform der den representerer et reelt alternativ. 90 prosent av verdens handel går sjøveien. Globaliseringen har gjort verden mindre. Varer og tjenester vi i det daglige er avhengige av, og omgir oss med, fraktes i stor grad sjøveien. Med økende verdenshandel vil denne utviklingen forsterkes i årene fremover.

Klimautslippene fra internasjonal skipsfart er anslått å utgjøre omkring 900 mill. tonn CO₂ årlig, tilsvarende i underkant av 3,0 prosent av de globale utslipp av klimagasser. Utslippene fra norskregistrerte og norskkontrollerte skip utgjør i størrelsesorden 45 millioner tonn CO₂



pr. år, nesten like mye som de totale CO₂-utslippene fra Norge. Ulike beregninger peker på at dersom veksten i verdenshandelen øker med i overkant av 3 prosent pr år, vil dette føre til at CO₂-utslippene fra skipsfarten øker med omkring 60 prosent mot 2030, og således utgjøre rundt 4 prosent av verdens totale utslipp.

Det har alltid foregått en kontinuerlig utvikling mot mer energieffektive skip for å redusere drivstofforbruket og dermed både utslipp og kostnader. Mer effektive motorer, bedre fremdriftssystemer og mer optimaliserte skrogdesign har ført til en mer eller mindre kontinuerlig effektivisering med reduksjon i energiforbruket og dermed lavere utslipp av CO₂. Ytterligere reduksjoner i energiforbruket er oppnådd gjennom optimalisering av driften og ved bruk av større skip. Som eksempel kan nevnes at et containerskip i 1970 fra Asia til Europa brukte 200 g brennstoff for å frakte en container (TEU) en nautisk mil. I dag kan de største og mest effektive containerskipene bruke ca. 25 g/TEUnm.

For å lykkes med å redusere utslippene fra skipsfarten er internasjonalt bindende avtaler avgjørende. Norge spiller her en viktig rolle globalt på grunn av vår størrelse som skipsfartsnasjon. Også den samlede kompetansen i den norske maritime næringen og hos norske myndigheter er svært viktig i utviklingen av teknisk regelverk internasjonalt.

Global regulering av skipsfarten

Maritim næring er global, og for å sikre like regler for all internasjonal fart er det avgjørende at en har globale reguleringer som basis for næringen. Norges Rederiforbund vil på det sterkeste advare mot at norske myndigheter utvikler spesielle reguleringer for norskregistrerte skip og/eller for norske farvann.

I en tid hvor oppmerksomheten på næringens påvirkning på ytre miljø er økende øker betydningen av internasjonal regelverksutvikling. IMO vedtok sommeren 2011 reguleringer av fremtidige utslipp av klimagasser fra internasjonal skipsfart. Nye skip skal fra 2013 bygges iht en Energy Efficiency Design Index (EEDI), som setter en grense for utslipp pr tonnmi på transportarbeid utført. I vedtaket inngikk det også at alle skip skal ha en Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), som innebærer at skipet skal ha en skriftlig plan som redegjør for de tekniske og operasjonelle tiltak som skal etterleves for å operere mest mulig energieffektivt.

Det er imidlertid en tendens til utvikling av regionale og nasjonale reguleringer for maritim næring, og dette anses som uheldig. Årsaken til dette er at det virker kompliserende på internasjonale transporttjenester stadig å måtte forholde seg til nye og varierende bestemmelser for driften i forskjellige geografiske områder og dette kan også føre til ulike konkurransevilkår blant de aktørene som blir utsatt for dette. Som eksempel kan angis havnespesifikke reguleringer i California, som har gitt store administrative og tekniske utfordringer for enkeltaktører i næringen. Et annet eksempel er EU svoveldirektiv som har gitt uttilsiktet konkurransevridning i favør av landtransport.

Vi ser generelt en økt aktivitet i EU på regionale reguleringer, og da særlig på miljøsidan. For en global næring er dette en stor utfordring da den må forholde seg til et bredt spekter av internasjonale, regionale og nasjonale reguleringer ofte med forskjellige og lite samkjørte prinsipper. Utfordringene knyttet til utvikling av et internasjonalt regelverk er å sikre enighet blant samtlige parter om hvilke miljøpåvirkninger næringen faktisk representerer og hvilke tiltak som er nødvendige for å utøve et akseptabelt påvirkningsnivå. Det er derfor avgjørende at de enkelte land innenfor IMO også er pådrivere i å ratifisere og implementere de konvensjoner det er blitt enighet om.



Maritim kompetanse

Norges Rederiforbund har aktivt engasjert seg i arbeidet med en ny og mer effektiv nasjonal maritim profesjonsutdanning. Gjennom vår representasjon i Aasen-utvalget og utarbeidelsen av dets rapport støtter vi den virkelighetsbeskrivelse og de konklusjonene som der ble fremmet, uten at vi her går nærmere inn i detaljene da de antas å være godt kjent. Vi har videre tatt en aktiv rolle i MARKOM2020 prosjektet som er høyskolenes svar på Aasen-utvalgets utfordringer og konklusjoner. Fra Norges Rederiforbund er det viktig at dette arbeidet omfatter både de maritime høyskolene og fagskolene og at en ny utdanningsstruktur tar høyde for bedre samordning og integrasjon av de to.

Utviklingen av den spesialiserte operative kompetansen i maritim næring skjer i rederiene. Dermed blir den samlede kunnskapsutviklingen i stor grad summen av det løpende kompetansearbeidet i hvert enkelt rederi. Målsettingen gjennom blant annet MARKOM2020 må være å kunne institusjonalisere også mer av den spesialiserte operative kompetansen slik at rederiene i større grad kan hente nøkkelferdig personell.

For å opprettholde innovasjonstakten og kompetansebyggingen som skal utgjøre norsk skipsfarts fortsatte konkurransefortrinn må næringen samarbeide tettere med utdanningsinstitusjonene og alle parter må forplikte seg mer. Vi må jobbe visjonært, langsiktig og målrettet for å kartlegge og utvikle den samlede kompetansen maritim næring trenger i fremtiden.


Det er enighet i hele næringen om at praktisk og operativ erfaring fra sjøen representerer en kritisk kompetanse også for resten av næringen. Rederienes konkurranseevne bestemmes i stor grad av hvilken kompetanse de besitter, og leverandørindustrien og resten av den maritime klyngen er avhengige av at rederiene er pådrivere i innovasjonsarbeidet og leverandører av operativ spisskompetanse.

Norske rederier er ledende innenfor blant annet utvikling av miljøvennlig skipsfart, sikkerhetsstyring og avanserte operasjoner i vanskelige farvann og store havdyp. Næringen er beredt til å bidra til satsingen på miljøvennlig olje- og gassutvinning i nye felter i nordområdene. Utviklingen av den spesialiserte operative kompetansen i maritim sektor skjer i rederiene, og det er en stor utfordring at nesten all spisskompetanse må utvikles om bord. I dag kommer fremtidens norske sjøfolk ut av offentlig skole med gyldige papirer og mye motivasjon, men ofte med kunnskap som bare imøtekommer internasjonale basisstandarder for maritim utdanning.

En del maritime utdanningsinstitusjoner har begynt å tilby mer spesialisert og næringsrettet utdanning, men da hovedsakelig på høyere nivå. I MARKOM2020 arbeides det med å se nærmere på både innhold og struktur i den maritime profesjonsutdanningen og foreslå grep for å tilpasse den næringens behov. I dagens basisutdanning er det liten eller ingen mulighet for å tilegne seg mye av tilleggskompetansen som har blitt nærmest allmenngyldig og påkrevet for å arbeide i hele eller segmenter av norsk skipsfart. Dette gjelder i alt fra ledelsesfag til teknologi. Profesjonsutdanningen må løftes til et høyere nivå og gi mulighet for spesialisering innenfor de områdene norske rederier vil etterspørre og kunne bygge videre på i årene som kommer.

Skal vi forbli konkurranseledende i en næring som i stadig økende grad er kunnskapsbasert og innovasjonsdrevet, kreves det at den samlede kompetansebyggingen skjer gjennom tettere koblinger mellom myndigheter, utdanningsinstitusjoner og næringsliv.

Utdanningsinstitusjoner som tilbyr en næringsspesifikk utdanning må forpliktes til og settes i stand til å tilby den utdanningen næringen etterspør. Dette krever at næringspolitiske målsettinger gjenspeiles i utdanningspolitikken, ikke bare på universitets- og forskningsnivå, men også i maritim profesjonsutdanning. Dette krever fleksible institusjoner og



utdanningsstandarder utover det rent sertifikatgivende, tett samarbeid med næringen og politiske ambisjoner om å tilby de som velger å satse på maritim næring verdens beste maritime utdanning.

Fra vår side må vi som næring stå sammen for å være tydelige oppdragsgivere for utdanningsinstitusjonene – fra fagskole til forskningsmiljøer. Parallelt må hele næringen satse sterkere, koordinert og mer målrettet på bygging av operativ spisskompetanse om bord på skipene. Vi må ha mer kunnskap om hvilken, hvordan og hvor driftskompetanse omdannes til innovasjon og kommersialisering og finne frem til ordninger som kan stimulere og forplikte hvert enkelt rederi og hver enkelt arbeidstaker til spesialisering, ikke bare ut fra egne ønsker og behov, men fra et samlet, langsiktig perspektiv for næringen.

Maritim forskning og innovasjon

Den norske maritime næringen har bygd slagkraft og innovasjonsevne med klyngeeffekter og behovskunnskap som de dominerende innovasjonsdriverne. Men dette betyr ikke at FoU-innsats i den maritime næringen ikke er lønnsom eller at den kaster mindre av seg enn i andre næringer. Nettopp klyngeeffektene og den effektive flyten av informasjon mellom brukere og leverandører gjør at utbyttet for samfunnet av FoU-investeringer i denne næringen er meget stor. En kombinasjon av brukerdrevet og forskningsdrevet innovasjonsinnsats er selvforsterkende. Investeringer i den maritime næringen gir mer innovasjon og verdiskaping per investert krone enn tilsvarende investeringer i næringer uten den kraftige klyngedynamikken og brukerdrevne innovasjonen som den maritime næringen har. Den maritime forsknings- og utviklingsinstitusjonen Marintek er et godt eksempel på hvilken effekt det gir å ha et godt samspill mellom en verdensledende FoU-institusjon i en velfungerende klynge. En kraftig maritim FoU-satsing fremover vil gi mye innovasjon for pengene og styrke næringens evne til å ligge i front i utviklingen av kvalitetsskipsfart og nye løsninger.

De offentlige forsknings- og innovasjonsbevilgningene til den maritime sektoren har økt de senere årene. Men fremdeles er den offentlige satsingen på forskning og utvikling i den maritime sektoren langt lavere enn det næringens betydning representerer. For eksempel baserer Marintek seg i all hovedsak på privat oppdragsforskning. Ifølge NIFU STEP er Marintek den av de store forskningsstiftelsene som har det laveste offentlige bidraget i form av basisfinansiering og offentlig oppdragsforskning med under 18 prosent i 2010.

Næringens egen sterke satsing må ikke bli argument for mindre offentlig FoU. Tvert i mot gir næringens egen satsingsgrunnlag for større utbytte av offentlig støtte. Det er også viktig å ha med seg at andre land og regioner satser tungt på maritim forskning og utvikling. EU har for eksempel nylig etablert sitt nye forskningsprogram Horizon 2020: «Smart, green and integrated transport». EU skal satse 650 milliarder kroner fra 2014 til 2020 på dette programmet.

En strategi som er i samsvar med ambisjonen om å være ledende innen maritim nyskaping må ha med seg *tre viktige innsatsområder*:

Styrking av norsk forskningsmessig infrastruktur: Realisering av Ocean Space Centre

Det er behov for å investere i helt ny og fremtidsrettet infrastruktur for forskning og utvikling skal vi opprettholde og utvikle vår posisjon som en globalt ledende nasjon. Marintek har en sentral og ledende rolle i norsk og internasjonal maritim FoU og er en svært viktig støtte i den norske næringens utvikling av nye løsninger. Anlegget på Tyholt i Trondheim er imidlertid gammelt og ikke lenger fremtidsrettet, selv om det er gjennomført enkelte særlige

tiltak de senere årene for å kompensere for vedlikeholdsmessig etterslep. Som et svar på denne utfordringen er det arbeidet med å realisere det nasjonale kunnskapssenteret for havromsteknologi, Ocean Space Centre (OSC). OSC er et marinteknisk kunnskapssenter for fremtiden som vil gi muligheter for å studere sentrale problemstillinger knyttet til havrommet og som har stor betydning for miljø og klima, for balansert utnyttelse av marine ressurser, for tilgang til energi og for utvikling i nordområdene. Prosjektet er utredet i samarbeid med kunnskapsmiljøer og industrielle aktører på bestilling fra Nærings- og handelsdepartementet (NHD) og er basert på Regjeringens Innovasjonsmelding (St.meld. nr. 7 (2008–2009) – Et nyskapende og bærekraftig Norge) der en videreutvikling av det marintekniske forskningsmiljøet i Marinteknisk Senter på Tyholt i Trondheim er omtalt som:

«En forutsetning for å kunne styrke de maritime næringenes forsknings- og innovasjonsarbeid, er tilgang på avanserte laboratorier og vitenskapelig utstyr i verdensklasse».

Målet med OSC er at fremtidens kunnskapssenter for havromsteknologi skal være verdensledende og fremme bærekraftig utnyttelse av havrommets ressurser, samt styrke Norges posisjon som havromsteknologisk nasjon. Senteret skal utdanne fremtidens spesialister innenfor havromsteknologi, og sikre næringsliv og myndigheter tilgang til ledende kompetanse og infrastruktur knyttet til høsting og forvaltning av havrommet. Senteret skal videre bidra til effektiv utnyttelse av nasjonal kompetanse og økt kunnskap gjennom samarbeid med norske og utenlandske institusjoner, og aktivt medvirke til økt innovasjonstakt innen havromsteknologi.

På oppdrag av NHD har Marintek, som er initiativtaker, utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for et OSC. KVU dokumentet ble levert i september 2011 og det ventes en avklaring på eventuelt videre arbeid i løpet av våren 2012, som en del av arbeidet med statsbudsjettet for 2013. OSC blir en infrastruktur for forskning og innovasjon som ikke finnes noe sted i verden og som vil sette en ny standard innen havromsteknologien. Det vil gi Norge nye fortrinn og være med på å gi kunnskapsløft av globale dimensjoner. OSC utvikles med utgangspunkt i en ambisjon om å være teknologiledende mot 2050.

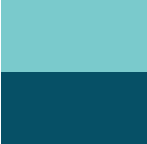
Marintek driver og bør fortsatt drive sin marintekniske virksomhet basert på oppdrag initiert og finansiert i stor grad av næringen selv. Med den infrastrukturinvesteringen som er nødvendig for å realisere OSC, vil det være en offentlig oppgave å finansiere, ikke minst fordi OSC også vil være et kraftsenter for forskning innen biologi, miljø og andre områder utenfor det rent marintekniske.

Marintek er en forsknings- og utviklingsinstitusjon organisert som et aksjeselskap. Norges Rederiforbund eier 26 prosent av aksjene i selskapet.

Økt FoU-støtte: Styrking av virkemiddelapparatet

Økt offentlig støtte til FoU-satsing i den maritime næringen er en god investering og bidrar til å realisere næringens ambisiøse målsettinger.

Næringen har selv gjennom det omfattende strategiprogrammet Maritim21 staket ut retningen på den maritime forskningen (se egen boks). Det vesentlige av den offentlige støtten til maritim forskning bevilges gjennom MAROFF-programmet under Norges forskningsråd. Bevilgningene er prosentvis økt betydelig fra 2006. Beløpssmessig er nå det årlige budsjettet ca. 130 millioner kroner. Til sammenligning er den offentlige investeringen knyttet til satsingen i Maritim21 estimert til over 500 millioner kroner årlig. Samtidig skal den maritime næringen bidra til å realisere en stor del av de utviklingsambisjonene den norsk



olje- og gassnæringen har. I boken "Et kunnskapsbasert Norge", som ble utgitt i 2012, peker Reve og Sasson på at omfanget av den offentlige forskningsstøtten er «for lite til å representere noen stor og vedvarende FoU-satsing». Vi mener den offentlige forskningsstøtten gjennom Maroff bør økes betydelig utover dagens nivå.

Myndighetenes tilrettelegging av et helhetlig virkemiddelapparat og en infrastruktur som fremmer og letter innovasjonsprosesser er viktig, og vil bli enda viktigere fremover i en stadig sterkere global konkurranse med andre ledende maritime nasjoner.

Vi må ha et komplett sett av virkemidler innenfor de satsingsområdene Maritim21 har utpekt og hvor Norge har mulighet til å være verdensledende. I tillegg må det være et sømløst samarbeid mellom virkemiddelaktørene i Norge slik at bedrifter kan bli veiledet og få tilgang til den kompetanse, støtte eller bistand de har behov for.

Maritim21 foreslår bl.a. at det opprettes en særskilt mulighet for å søke om støtte for opprettelse av et Senter for Forskningsdrevet Innovasjon (SFI) innen miljøvennlig skipsfart. Videre foreslår Maritim21 at det opprettes et nasjonalt program for maritim forskning og kompetanseutvikling innen krevende maritime operasjoner i nordområdene. I tillegg foreligger de enkelte innsatsområdene. Følgende forskningsområder er prioriterte:

- Maritim innovasjon og forretningsutvikling
- Effektiv og miljøvennlig energiutnyttelse
- Naturgass (LNG) – distribusjon og bruk
- Krevende maritime operasjoner (skipsdesign, skipsutstyr, produksjon og drift)
- Transport og operasjon i nordområdene

Styrket forskningsbasert kunnskapsutvikling: Global Maritime Knowledge Hub

De forskningsbaserte kunnskapsmiljøene må utvikles gjennom en strategisk og koordinert satsing slik at de på lang sikt kan opprettholde en posisjon som globalt ledende.

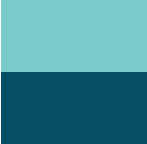
Dette var bakgrunnen for at Norges Rederiforbund og Oslo Maritime Nettverk (OMN) i 2008 lanserte initiativet Global Maritime Knowledge Hub (GMKH) som siden oppstarten har blitt et av tidenes største privatfinansierte initiativ for å styrke ledende forskningsinstitusjoner nasjonalt (se www.knowledgehub.no). Gjennom en gaveprofessoratsatsing er 21 professorater så langt etablert og finansiert av rederier og andre aktører i den maritime næringen. Professoratene er sponset av aktører i den maritime næringen. Programmet skal utvides med doktorgradsstipendiater og annen kompetansebygging.

Broen til Europa – behov for en fornyet offensiv for nærskipfarten

Nærskipfarten går langs kysten vår og til og fra havner i Europa. Segmentet betjener i hovedsak mindre skip, med størrelser opp mot 15.000 dødvekttonn. Et skip på 4.000 dødvekttonn tilsvarer omtrent 150 lastebiler.

Rederiene innenfor nærskipfart driver transport av alle typer varer eller passasjerer mellom havner i Europa.

Nærskipfart er en samlebetegnelse for tørrlasteskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, roro-skip, kjøle- og fryserskip, alle med virksomhetsområde innenfor Europa. Disse fartøyene går i linjefart på faste kontrakter og enkeltturer.



Segmentet utgjør om lag 1000 skip hvor et stort antall seiler utenfor norske farvann. I Norge er det ca. 550 registrerte selskaper innenfor nærskipsfarten, disse har en samlet verdiskaping på 9 milliarder kroner per år. Nærskipsfartsrederiene sysselsetter ca. 10 000 sjøfolk, i tillegg til disse kommer ansatte på rederikontorene.

Sjøtransport representerer vår viktigste transportvei. I Europa står sjøtransporten for om lag 40 prosent av den interne handelen i Europa, og en høy andel av sjøtransporten til og fra Norge er innom EU-havner. I Norge går 42 prosent av alle innenlandske transportytelser sjøveien. Utviklingen går dessverre i feil retning, i 1960 var hhv andelen 70 prosent, i 2006 var den 46 prosent. I samme periode har det vært kraftig vekst i transportarbeidet, denne veksten skjer i all hovedsak på vei.

En svært stor andel av transportvolumene går i lengderetningen av Norge. Det er en utstrakt transport mellom Norge og Europa, samt innad i Norge. Hundrevis av trailere går eksempelvis hver dag med fisk og møbler fra Nordvestlandet, over fjellet, gjennom hovedstaden og videre til kontinentet.

Robuste prognoser viser også en kraftig økning av transportbehovet i årene fremover, både innenlands og mot utlandet. Det gir store utfordringer for hele vårt nasjonale transportsystem. Nøkkelen til å møte utfordringene ligger blant annet i en betydelig overføring av gods fra vei til sjø og bane. Ett enkelt skip kan eksempelvis ta lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere, det seiler på maritime motorveier som allerede ligger der, og det forårsaker bare en brøkdel av forurensende utslipp.

Norsk nærskipfart er en internasjonal næring som opererer under norske rammebetingelser. Segmentet er preget av relativt lave marginer og opererer i et sterkt konkurranseutsatt marked. De konkurrerer ikke bare med nærskipfartsrederier fra hele Europa, men også mot landtransporten. Norske nærskipfarts interesser må derfor også ivaretas i det europeiske og internasjonale markedet.

Norges Rederiforbund registrerer at vi hittil ikke har lyktes med å overføre mer gods fra land til sjø. Regjeringen har nå satt i gang flere gode initiativ for å styrke sjøtransporten med det mål om å flytte mer last fra land til sjø.

Nøkkelen for å lykkes med å overføre mer last fra land til sjø er å styrke rammebetingelsene for nærskipsfarten sammenliknet med andre transportformer slik at også nærskipfartens konkurransekraft øker. Regjeringen må våge å satse tilstrekkelig, det er her snakk om å snu en utvikling som har pågått over mange år.

I forhold til andre transportformer er sjøtransportens store fortrinn at den kan transportere store volumer over lange distanser til en lav pris med mindre energibruk og klimautslipp. Med hensyn til kapasitetsutnyttelse er det få begrensninger, og når det gjelder utbygging av infrastruktur er det relativt lave kostnader knyttet til dette.

Nærskipfartens totale rammebetingelser og konkurranseflate mot andre transportformer bør kartlegges og styrkes gjennom en egen strategi med målrettede tiltak for utvikling av nærskipfarten.

Ulike regjeringer og ulike partier har gjennom flere år uttrykt klare mål om å flytte mer av godstransporten fra landeveien til bane og sjø. Til tross for dette klare ønsket har godstransporten befestet og til dels styrket sin stilling på norske veier. Støy, ulykker, miljøkostnader, køer og veislitasje er bare noe av resultatet av denne utviklingen. Hva

skyldes det at utviklingen går motsatt vei av relativt klare politiske målsettinger fra nesten et samstemt politisk Norge?

Infrastruktur på land er et resultat av tydelige mål og konkrete virkemidler gitt av den norske stat. Når det gjelder den samme infrastrukturen langs kysten er målsettingen der, men ikke de samme konkrete virkemidlene. Havnene er eksempelvis kommunale med ulik grad av profesjonalitet når det kommer til styringen av disse havnene. Der noen kommuner kan ha ambisjoner på vegne av sin havn, kan man oppleve andre steder at det motsatte gjør seg gjeldende. Når det gjelder den landlige infrastrukturen som forbinder havnene med øvrig landlig transportnett, ligger ansvaret for dette ofte et annet sted og/eller på et annet plan. Oppsummert kan man fastslå at mangelen på statlig overordnet styring og føringer vanskeliggjør måloppnåelsen for sjøtransporten.

Helhetlig strategi for nærskipfarten

Vi vil nedenfor skissere opp en tiltakspakke for hvordan styrke nærskipfarten, og hvordan dette vil bidra til å oppfylle regjeringens målsetting om å flytte last fra land til sjø. Segmentet er opptatt av at det blir iverksatt tiltak for å styrke attraktiviteten til det norske flagget, økt satsing på sjøtransport gjennom Nasjonal Transportplan, en omlegging av gebyr- og avgiftspolitikken der resultatet må være at sjøtransporten blir minst like, om ikke mer, konkurransedyktig som veitransporten, en mer effektiv trafikkavvikling til sjøs gjennom å modernisere lostjenesten og hvor det legges til rette for økt bruk av farledsbevis, styrket miljøprofil, flåtefornyelse, FoU tiltak samt alternative incentivordninger.

Nasjonal Transportplan 2014-2023

Effektive knutepunkter hvor sjø-, vei- og banetransport møtes er en forutsetning for å lykkes med transportpolitikken. Hovedutfordringene med norsk transportpolitikk og Nasjonal Transportplan (NTP) i dag er manglende koordinering mellom transportformene, deres tilhørende transportetater og ikke minst mellom forvaltningsnivåene stat, fylke og kommune.

Det er stor mangel på kapasitet og effektivitet i havner og omkringliggende områder, og trafikkavviklingen er myndighetsdrevet. Utbygging og drift av havner og tilhørende landbasert infrastruktur må tilpasses ut fra en helt annen tilnærming enn i dag. Økt utbygging og vedlikehold av tilførselsveier og jernbane til kaikanten er sentralt for å lykkes med å flytte mer last fra land til sjø. Det vil bidra til å redusere flaskehalsen i transportkjeden og på denne måten oppnå mer intermodalitet mellom transportformene.

I forarbeidene til Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2014 – 2023 pekes det på at det er et potensial for å flytte 25 prosent av godset fra vei til sjø og bane. Den 29. februar 2012 overleverte transportetatene og Avinor forslaget til NTP 2014-2023 til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa og fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen. Planforslaget er nå ute på høring, og endelig Stortingsmelding om NTP 2014-2023 vil bli fremlagt våren 2013.

I planforslaget til NTP 2014-2023 er målet om å flytte last fra vei til bane og sjø blitt en del av en nasjonal strategi. Det er positivt at det er fokus på å styrke sjøtransporten, men planforslagets ni punkter til tiltak er for lite konkret og for lite offensivt, preget av mer situasjonsbeskrivelser enn faktiske tiltak. Det dreier seg nå om å reformere sjøtransporten og snu en trend hvor veksten i godstransporten først og fremst skjer på vei, og ikke til sjøs. For å få til dette må det målrettede og offensive tiltak til. Totalt sett er forslaget preget av at etatene mangler de virkemidlene som skal til for å foreslå tiltak som virkelig er av betydning.

Innenfor EU arbeides det aktivt med å flytte gods fra land til sjø, dette er også helt klart vårt nærmeste og viktigste marked. Kapasiteten for landstransport i EU er sprengt og man arbeider planmessig for å bringe mer av transporten over på kjøll, enten som kyst- eller kanaltrafikk. EUs Hvitbok er styringsdokument for den overordnede transportpolitikken, det er her en klar målsetting om bedre utnyttelse av nærskipfartens fulle potensial og et europeisk sjøtransportområde uten barrierer. En sentral målsetting er at 50 prosent av all passasjerbefordring og godstransport over mellomlange avstander bør overflyttes fra vei til jernbane og vannvei (sjø og indre vannveier) innen 2050.

Tiltak

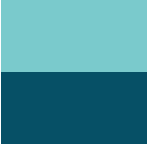
- I kommende NTP som legges frem i Stortingsmelding våren 2013, er det kritisk at sjøtransporten i langt større grad prioriteres. Dette forutsetter at staten tar et større helhetlig ansvar og aktivt styrker infrastrukturen samt sikrer at miljøvennlige og fremtidsrettede løsninger blir ivaretatt. Sjøtransporten ivaretas ikke godt nok med dagens NTP prosesser og innretning. Transportformene må ivaretas langt mer helhetlig inn mot NTP enn det gjøres i dag. Planleggingen er i altfor stor grad sektorbasert.
- Transportplanlegging i Norge som gjøres gjennom NTP må koordineres langt bedre enn det som er tilfellet i dag. Herunder menes koordineringen mellom transportformene, deres tilhørende transportetater, og mellom forvaltningsnivåene stat, fylke og kommune. Det har lenge vært ambisjoner om å flytte mer last fra land til sjø, men det følges ikke opp med konkrete virkemidler. Det er kritisk at det gjøres politiske grep med mål om å styrke norsk transportpolitikk til en mer helhetlig satsing med tilhørende virkemidler.
- Planressursene for å styrke sjøtransporten inn mot NTP må styrkes. Kystverket har hovedfokus på sine tradisjonelle virksomhetsområder; sjøsikkerhet og farleder. De innehar i dag ikke tilstrekkelige utrednings- eller planressurser inn mot NTP arbeidet. De mangler også kompetanse og virkemidler på flere områder som går inn i arbeidet med å flytte last fra land til sjø.
- Dagens havnestruktur, organisering og eierskap er en tilbakevendende utfordring i denne debatten rundt hvordan styrke sjøtransporten, det er ikke samsvar mellom de som sitter på virkemidlene og de som sitter på ansvaret. Det er behov for en helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til utvikling av viktige havner og godsknutepunkt. En nasjonal havnestrategi er nødvendig for å løfte sjøtransporten. Fra å være rene trafikkterminaler og omlastningspunkter, bør en håndfull havner bli nasjonale knutepunkter hvor sjø, vei og bane møtes. Disse havnene må gis særskilt prioritet med hensyn til oppgradering og utvikling.

Effekter

Ved å styrke nærskipfarten gjennom NTP som foreslått her, vil det bidra til å få mer gods over på kjøll. Dette vil føre til vekst i transportarbeidet for sjøtransporten. I tillegg vil et skifte i godstransporten fra land til sjø bidra positivt til det norske samfunnet i form av redusert press på veiene. Dette vil gi effekter som en reduksjon i antall skadde og drepte i trafikken, reduserte miljøutslipp, langt mindre slitasje og vedlikehold på veiene, samt store besparelser til næringslivet i form av reduserte køer.

Gebyr- og avgiftspolitik

Det vil være et positivt samfunnsregnskap å legge til rette for mer sjøtransport gjennom en styrking av rammebetingelsene for sjøtransporten sammenliknet med andre transportformer, spesielt viktig er det å legge til rette for dette gjennom avgifts- og gebyrpolitikk. Sjøtransporten representerer en løsning på våre samfunnsmessige utfordringer innenfor samferdselssektoren.



Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er av stor betydning for deres konkurransekraft. De siste årene har forskjellene mellom landtransport og sjøtransport økt i favør av landtransport. For sjøtransport er det både flere og høyere avgifter og gebyrer. Dette kan blant annet illustreres ved at sjøtransport har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til, mens veitransport har 8 og banetransport har kun 3.

Til tross for veiprising gjennom årsavgift og bompenger av veitransporten, er sjøtransportens infrastruktur i langt større grad brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur. For inneværende år betaler skipene 650 millioner kroner til Kystverket for lostjeneste, fyr, merker og trafikksentraler. I tillegg kommer store beløp i havneavgifter, som varierer fra havn til havn.

I Soria Moria II-erklæringen fra 2009 uttaler Regjeringen at de vil ”*redusere gebyrene fra sjøtransporten for å stimulere til økt godstransport på sjø*”. Analyser fra Transportøkonomisk Institutt bekrefter at en reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransporten er et viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Regjeringen viser riktig retning med fjerningen av kystavgiften som er varslet fjernet i sin helhet i løpet av 2012. Denne fjerningen innebærer en avgiftsreduksjon for næringen på 33 millioner kroner. Vi ønsker å se at Regjeringen fortsetter med tiltak som dette, dog kraftigere enn det vi har sett hittil.

I planforslaget til NTP for 2014-2023 er det fremmet en nasjonal strategi med ni punkter med forslag til tiltak, hvor et av punktene er reduserte avgifter på sjøtransport.

Tiltak

- Norges Rederiforbund mener det er sterkt behov for en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken både på land- og sjøsiden, for å sikre målsettingen om bærekraftig transport til sjøs.
- I analysene som er gjort i forbindelse med arbeidene til Nasjonal Transportplan for 2013-2024 er det kun gjennomført fragmenterte analyser av hvilke effekter endringer i avgifts- og gebyrpolitikken vil ha for sjø- og landtransport. Det er imidlertid nødvendig å inkludere hele avgifts- og gebyrbildet i analysene. Kun når dette er gjort kan avgifts- og gebyrpolitikken optimaliseres for å flytte mer last fra land til sjø. I forbindelse med en slik analyse vil det også være enklere å se hvilken styrke de ulike tiltakene på avgifts- og gebyrsiden vil ha for å flytte last.

Effekter

Norges Rederiforbund legger til grunn at en helhetlig gjennomgang av avgiftspolitikken for land- og sjøtransport medfører at det totale avgiftsnivået for de ulike transportformene, herunder omfanget av brukerfinansiering, bringes til samme nivå. Dette kan medføre at gjeldende avgifter for sjøtransport reduseres eller avvikles, samt at det gjennomføres administrative forenklinger. Dette vil gi sjøtransporten et konkurransedyktig avgiftssystem som kan bidra til å styrke nærskipsfarten ved at transport flyttes fra land til sjø.

Provenyeffekten vil avhenge av hvilke avgiftsendringer som gjennomføres, samt om det totale avgiftsnivået for sjøtransport reduseres, eller om det totale avgiftsnivået for alternative transportformer økes.

Et mer målrettet, effektivt og modernisert system for trafikkavviklingen til sjøs

Sjøtransport er en sikker transportform. 90 prosent av verdens varehandel fraktes på kjøll, varer som du og jeg bruker hver eneste dag og som vi ikke klarer oss uten. Norge har over 100.000 havneanløp hvert år. I fjor ble det rapportert om grunnstøtinger, dvs. alt fra berøring av sandbunn uten skader til større hendelser - ved 0,1 prosent av disse anløpene. Av disse hendelsene er svært få knyttet til norske skip i utenriksfart. Seilaser foregår altså uten den aller minste hendelse i 99,9 prosent av tilfellene. Rederiene er opptatt av at sikkerhetskravene til sjøs skal være høye av hensyn til menneskene og miljøet de ferdes i, og av hensyn til verdiene om bord. Uansett må vi alltid arbeide for å få ned antallet ulykker, store som små.

Sjøtrafikken har i løpet av få år gjennomgått store endringer i takt med den teknologiske og digitale utviklingen. Overvåkningssystemene er blitt bedre, papirkartene erstattet av digitale oppdaterte kart og flere typer navigasjonshjelpemidler er nå tilgjengelige. Navigatørens kompetanse har økt i takt med den samme utviklingen. Behovet for los har derfor endret seg over tid, og vi mener at det er nødvendig at utviklingen av lostjenesten reflekterer den teknologiske utviklingen.

I en gjennomgang av lostjenesten fra 2006, sier DNV i en rapport at det største effektiviseringspotensialet ligger i mer utstrakt bruk av farledsbevis. DNV anslår at vi over tid kan få en reduksjon i antall losinger på 25-30 prosent. Farledsbevis er etter vår oppfatning et trygt alternativ til bruk av los.

Hovedmålet med lostjenesten er å bidra til å trygge ferdselen på sjøen og verne om miljøet. I dag bruker vi losressurser der de ikke trengs, samtidig som skip med behov for los ikke får behovet dekket. Som et ledd i myndighetenes arbeid med effektivisering av lostjenesten, trådte en ny losforskrift i kraft fra 1. januar 2011. Den kom som følge av mange års utredninger og arbeid.

Dessverre oppleves den nye forskriften for mange ikke som et fremskritt, men som et tilbakeskritt i forhold til effektivitet og kostnadsnivå. Særsilt gjelder dette skrevet fra Kystverket som inneholder "Spesielle vilkår og begrensinger". Skrevet angir en rekke steder langs kysten med begrensninger på fartøylengde for å seile med farledsbevis gjeldende fra 1. januar 2011. Dette innebærer at mannskap som har seilt uten los i en årrekke nå må ha los eller søke om dispensasjon. Denne "begrensningslisten" ble stadig revidert med nye begrensninger etter at den ble publisert første gang. Retningslinjene blir av Kystverket oppgitt å ha vært gjeldende siden 1995, men aldri vært publisert før 2011 og dermed ikke håndhevet tidligere. Vilrårene var aldri en del av den formelle prosessen rundt høringen av forskriften, og som næring har vi aldri hatt muligheten til å uttale oss om disse begrensningene før de var gjeldende via Kystverkets hjemmesider.

For et enkelt nrskipsfartsrederi blant Norges Rederiforbunds medlemmer, utgjorde den nye losforskriften at rederiets erfarne kapteiner som inntil 2011 hadde seilt med farledsbevis i en årrekke på norskekysten, nå måtte ha los om bord. I praksis innebar dette en økning i antall losinger på cirka 30 prosent for dette rederiets flåte.

Dette har blitt en uholdbar situasjon for næringen som helhet, og gir svært lite effektiv og hensiktsmessig utnyttelse av lostjenesten.

Den 2. mars 2012 satte regjeringen ned et losutvalg som skal foreta en helhetlig gjennomgang av lostjenesten. Utvalget skal etter planen avgi sin NOU våren 2013, og er

sammensatt av representanter fra rederisiden, sjømannsorganisasjonene, havnene, Sjøfartsdirektoratet, lostjenesten samt representanter fra flere fylker.

Tiltak

Norges Rederiforbund mener det er nødvendig at hele systemet for trafikkavviklingen til sjøs – inklusive lostjenesten – må sees i en sammenheng som grunnlag for effektiviserings- og moderniseringstiltak. Losplikt og losgebyrsystemet må vurderes opp mot den utvikling som i de senere årene har skjedd innen navigasjonssikkerhet, både innen utdanning og trening av offiserer og teknisk utvikling.

Konkrete forbedringsforslag:

- Farledsbevis bør likestilles med bruk av los uten noen form for begrensninger som lengde eller last.
- En landsdekkende trafikksentral.
- En landsdekkende losformidlingssentral.
- Skille losvesenet ut av Kystverket, hhv i en driftsdel og en myndighets-/kontrolldel. Det må her skilles mellom losere som skal drive utelukkende med losing av skip, og fagpersoner som setter kriterier, gjennomfører opplæring, og utstedelse av farledsbevis.
- Privatisering av tilbringeretjenesten.
- Utstrakt bruk av simulator for opplæring av los og uteksaminering ifm farledsbevis.
- Forbedring av fyr og merkesystem i farledene.
- En gjennomgang av losbordingfeltene langs kysten.
- Avvikle kryssubsidieringen mellom landsdelene når det gjelder lostjenesten.
- Oversendelse av seilingsplan til skipet før losen kommer om bord.

Arbeidet til Losutvalget er svært viktig, og vi har høye forventninger til et godt resultat. I mellomtiden, mens Losutvalget jobber, er det svært viktig å forvalte det regelverket som eksisterer på en hensiktsmessig måte som blant annet oppfyller de politiske målsettingene om økt bruk av farledsbevis.

Effekter

Målet er en lostjeneste som ivaretar sjøsikkerheten og miljøet langs kysten på en god måte. Det er avgjørende for rederiene at lostjenesten er fremtidsrettet, kostnadseffektiv og brukervennlig, og hvor behovet for los er begrunnet i sikkerhet og risikovurderinger. Slik tjenesten fungerer i dag er ikke dette tilfellet.

For det enkelte selskap vil dette bidra til økt sikkerhet knyttet til seilaser, mindre usikkerhet knyttet til hvorvidt losen stiller opp, mindre administrativt arbeide for å skaffe los samt lavere kostnader knyttet til bruk av los.

Lostjenesten er i dag 100 prosent brukerfinansiert. Det er den største statlige enkeltavgiften som belastes næringen med samlet over 650 millioner kroner per år. Ser man til de andre transportformene som nærskipfarten konkurrerer med, vei og bane, har disse i langt større grad infrastruktur og tjenester knyttet til sikkerhet som er finansiert av staten. Vi mener at lostjenesten i større grad burde finansieres av staten. Dette gjelder også spesielt kryssubsidieringen mellom landsdelene når det gjelder lostjenesten.

Styrket miljøprofil

Norges Rederiforbund har en ambisiøs tilnærming til miljøspørsmål og har bestemt å møte den med visjonen: *Norsk skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet skal ikke ha*

miljøskadelige utslipp til sjø eller luft. Dette innebærer i praksis å arbeide for strenge internasjonale reguleringer på miljøsidan for skipsfarten og gå foran med offensive miljøtiltak for å redusere belastningen på det ytre miljø. Nærskipsfarten er i all sin virksomhet nær mennesker og samfunn og har en særlig viktig funksjon med å etterleve krav om utslippsreduksjoner og arbeide med systematiske tiltak som kan oppfylle miljøvisjonen.

Landstrøm

Luftforurensing er en utfordring i større byer og sentrale strøk. Luftforurensning fra skip som ligger i havn er en av flere utslippskilder som har betydning for både lokal og global luftkvalitet. Når skipene ligger til kai brukes hjelpemotorer om bord blant annet til å produsere strøm til varme, kjøling, losseanlegg og belysning.

Sjøtransportens bidrag for å bedre luftkvaliteten i sentrale områder som har utfordringer med dette, kan være å gå over til landstrøm mens de ligger til kai i de aktuelle havnene. For at skipene skal kunne benytte seg av landstrøm, må skipene ha et system om bord som tillater tilførsel av elektrisk kraft fra land. Tilsvarende må de aktuelle kaiplassene tilby landstrømanlegg tilpasset de skipene som anløper den aktuelle havnen.

Skipsfarten står overfor en innskjerping av EU-regelverket som gjelder luftforurensning i form av forsuring og lokal luftkvalitet. EUs såkalte svoveldirektiv har allerede pålagt alle skip i EUs havner enten å bruke drivstoff med maksimum 0,1 prosent svovelinnhold eller koble seg til landstrøm. EUs politikk går på å oppfordre sterkt til å legge til rette for bruk av landstrøm fordi dette også bidrar til å redusere klimagassutslippene. Det foreligger flere internasjonale studier med beregninger av kostnad og nytteeffekt av landstrømanlegg. Imidlertid er det så vidt store lokale variasjoner i bl.a. trafikkmønster, type skipstrafikk, kaianlegg, kapasitet i elektrisitetsnettet, at det ikke nødvendigvis er lett å anvende studiene om hverandre.

Tiltak

Norges Rederiforbund sin miljøvisjon er "null farlige utslipp til luft eller sjø". I NTP er hovedmålet for miljø formulert slik: *Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.* Vi foreslår derfor følgende tiltak:

- En samlet plan for landstrømanlegg bør gjenspeiles i NTP under kapitlet om "Havnestruktur og stamnett til sjøs".
- Kommuner og havner må oppfordres og stimuleres til å utrede og legge til rette for landstrømanlegg gjennom offentlige tilskuddsordninger. Bruk av landstrøm vil redusere utslippene og bedre omdømmet ved å gjøre skipsfarten grønnere.

Effekter

De fleste mindre fartøy kan allerede motta lavspent landstrøm, og det er ikke påkrevd med betydelige investeringer for at disse skipene skal kunne motta landstrøm. Nødvendig ytelse fra landstrømanlegget er antatt å være 35 prosent av det totale installerte hjelpemaskineriet. Det må bemerkes at det foreløpig ikke er utarbeidet noen standarder for landstrøm og oppkobling mot land, slik at valg av standard og tilpasning av eksisterende anlegg kan kreve ytterligere investeringer. Kostnader for de større skipene inkluderer brytere, transformatorer, kabler og tavler for integrasjon mot skipets elektriske anlegg.

Kostnaden for rederiet knyttet til investering i landstrømanlegg på skip avhenger av skipets installerte hjelpemaskineri. DNV anslår en kostnad for rederiet i forbindelse med investering i landstrømanlegg som beløper seg til 0,5 til 1,5 millioner kroner per skip avhengig av installert hjelpemaskineri på det respektive skip.

Miljøkriterier knyttet til offentlige innkjøp (DOFFIN)

En vesentlig faktor for å øke lønnsomheten for nærskipsfartsrederiene er å øke volumet av gods som transporteres til sjøs. Staten er en stor kjøper gjennom sine innkjøpsordninger, og kan gjennom sin innkjøpsmakt bidra til at volumet som transporteres sjøveien økes.

Hos Direktoratet for forvaltning og IKT (DIFI) kan man lese at det er et mål at miljøbelastningen knyttet til offentlige anskaffelser skal minimeres. Lov om offentlige anskaffelser pålegger oppdragsgivere å ta hensyn til miljømessige konsekvenser av anskaffelsen allerede under planleggingen. Det skal i tillegg så langt det er mulig stilles konkrete miljøkrav til ytelsen, jf forskrift om offentlige anskaffelser §§ 8-3 og 17.

I arbeidet med miljøansvar knyttet til offentlige anskaffelser uttrykkes det et særlig fokus på tiltak knyttet til klima og energi, helse- og miljøfarlige kjemikalier og biologisk mangfold. For å tydeliggjøre ambisjonsnivået er det utarbeidet en veiledning for vurdering av miljøkriterier ved anskaffelser og det er utformet en egen miljøpolitikk for statlige anskaffelser med konkrete mål og krav til anskaffelser av særlige viktige produktgrupper. Veilederen består av forslag til: anskaffelsesprosess, teknisk spesifisering (krav til ytelsen), krav til leverandørene, tildelingskriterier og kontraktskrav.

Mål og kravene i miljøpolitikken for statlige anskaffelser har vært gjeldende for statlige virksomheter siden 1. januar 2008.

Ser man til utviklingen på dette området i Europa, utarbeider nå EU-kommisjonen forslag til miljøkriterier for en rekke produktgrupper. Miljøkriterier for mange områder er blitt produsert av EU, og særlig Sverige, Danmark og Nederland.

Tiltak

I Forskrift om offentlige anskaffelser §§ 2-4,5, Prioriterte og Uprioriterte tjenester, er sjøtransport ikke nevnt mens alle andre transportformer er nevnt. Dette har ført til at sjøtransport ikke er vurdert eller i det hele tatt presentert som alternativ der det offentlige har transportbehov av en eller annen type.

- Norges Rederiforbund mener at sjøtransport må være en tjeneste som omhandles av forskriften og gjøres til gjenstand for vurdering der transportformen kan konkurrere på lik linje med andre transportformer.
- Norges Rederiforbund mener at egnede miljøkrav utover HMS erklæringen må tas med i konkurransegrunnlaget. For eksempel kan det stilles utslippskrav knyttet til transportarbeidet (energieffektivitetskrav) som forteller noe om hvor mye transportøren kan slippe ut i forhold til transportmengden (gCO₂/km).

Effekter

Offentlige transportoppdrag kan gi våre nærskipsfartsrederier insentiv til å tenke nytt og utvikle og ta i bruk miljøvennlige transportløsninger i samarbeid med andre transportformer i et fremtidig miljøbevisst og krevende marked.



LNG drevne fartøy

LNG som drivstoff representerer et viktig bidrag for å redusere utslipp av klimagasser. I følge DNV er det grunn til å anta at når regelverk og infrastruktur er på plass, kan LNG forsyne hele markedet for nærskipstrafikk i Europa. DNV fremholder videre at det allerede i dag er driftsøkonomisk lønnsomt for rederiene med LNG.

For Norge som gassprodusent er det betydelige markedsmuligheter på globalt nivå. Det er anslått at dersom en tredjedel av verdensflåten hadde lagt om, ville det kreve om lag halvparten av dagens LNG-produksjon, noe som igjen ville påvirket hele verdenshandelen med LNG, sier han om de fremtidige markedsmulighetene. I følge DNV har BP beregnet at internasjonal handel med LNG utgjør 242 milliarder kubikkmeter i året eller i underkant av 200.000.000 tonn. Halvparten utgjør da 120 milliarder kubikkmeter, altså mer enn Norges gasseksport i 2011 som utgjorde i underkant av 95 milliarder kubikkmeter.

Nærskipsfarten har relativt begrensede fartsområder og transporterer gods over relativt korte distanser, det er derfor grunn til å tro at det vil være lettere innenfor dette segmentet å få til en omlegging til LNG drevne fartøy enn det vil være for andre segmenter, eksempelvis skip som opererer på tvers av kontinenter som deepseaflåten. Dette er først og fremst knyttet til at det er enklere å bygge opp en forsyningskjede av LNG som drivstoff innenfor begrensede områder, for nærskipsfarten utgjør dette Europa.

Regelkravene på LNG-drevne skip er ennå ikke ratifisert globalt, mens det er etablert praksis i Norge og EU som er en sterk pådriver for landene rundt Nordsjøbassenget. På bakgrunn av miljøfaktorer og driftsøkonomi vil også LNG løsninger i fremtiden være attraktivt for transport over lengre distanser, altså deepsea.

Tiltak

Når regelverk og infrastruktur er på plass, kan LNG forsyne hele markedet for nærskipstrafikk i Europa. Dette krever imidlertid en oppgradering av og fornyelse av flåten med fremdriftsmaskineri som støtter LNG drift, spørsmålet er hvor lang tid dette tar. Det vises til flere DNV casestudier som viser at man kan spare på LNG i forhold til tungolje. Med de kommende prisøkninger i bunkerspris og med mulige fremtidige nye avgifter på CO₂ og utslippsbegrensninger, vil gevinsten trolig være vesentlig. Et slikt regnestykke forutsetter imidlertid at LNG produseres i store volum med effektiv distribusjon. Norges Rederiforbund foreslår derfor:

- Regjeringen må stimulere til økt bruk av LNG gjennom tilskuddsordninger, som for eksempel gjennom avgiftsfritak og/eller et klimafond til rederier som vil investere i gassdrevne fartøy og til forskning og utvikling.
- Regjeringen må utvide den nasjonale infrastrukturen for distribusjon, lagring og bunkring av LNG slik at tilgjengeligheten og mulighetene for anvendelse nærmer seg tradisjonelle drivstofftyper.

Effekter

Eksisterende fartøy kan konverteres til LNG drift, men dette er svært kostbart og vil ikke alltid være en god løsning. Den store miljøeffekten av LNG drift må nok avventes til nybygg kan fases inn. Fremtidige krav til rensing av alle typer utslipp både til luft og sjø, vil uansett kreve store investeringer og operasjonelle tiltak i den eksisterende flåten.



Flåtefornyelse

En effektiv nærskipfartsflåte er nødvendig dersom nærskipfarten skal være konkurransedyktig og være en sentral del av transporttilbudet. Sjøtransport er mer energieffektiv enn andre transportformer. Det vil derfor gi en miljøgevinst i seg selv ved å styrke sjøtransportens rammebetingelser, og ved å legge til rette for å flytte last fra landtransport til sjøtransport. Flåtefornyelse er viktig for at flåten skal holde tritt med teknologitvinkingen og for ytterligere effektivisering av transport.

De lave marginene i segmentet vanskeliggjør en fornying av flåten, da dette ikke kan forsvares gjennom marginene som gjelder for mange av nærskipfartsrederiene per i dag, og rederiene har utfordringer knyttet til kapitaltilgangen knyttet til investeringer i flåtefornyelse. Fornyelse av flåten skjer i dag primært gjennom kjøp av eldre tonnasje. En effektiv og miljøvennlig nærskipfart sikres gjennom en mer moderne og effektiv flåte, og ved at skipene utnytter sin kapasitet med store transportvolum sammenlignet med for eksempel bil.

Styrket tilbud av GIEK og Eksportfinans til flåtefornyelse

For norske rederier er GIEKs garantier i kombinasjon med finansiering fra Eksportfinans sentralt for å få gode finansieringsordninger, spesielt i forbindelse med nybygging av skip. I forbindelse med norsk eksport og investeringer i utlandet stiller GIEK garantier utstedt på vegne av den norske stat. GIEKs garantier stilles som sikkerhet overfor banker og andre finansieringsinstitusjoner for å lette finansieringen. Eksportfinans stiller med offentlig støttede eksportkreditter, blant annet gjennom lån til norske kjøpere med utpreget internasjonal virksomhet.

GIEK og Eksportfinans er viktige virkemidler for staten for å fremme flåtefornyelse blant norske rederier. Rederiforbundet er imidlertid av denne oppfatning av at tilbudet fra GIEK og Eksportfinans kan bli bedre. Spesielt gjelder dette for nærskipfarten hvor det er utfordringer med en aldrende flåte. Nærskipfart dreier seg om transport av gods eller passasjerer mellom norske havner og havner i Europa. Forbedringer av tilbudet fra GIEK og Eksportfinans må ses i tett sammenheng.

For å stimulere til flåtefornyelse innenfor nærskipfartssegmentet bør det vurderes spesielle garantiordninger gjennom Eksportfinans med økte rammer for nærskipfartsrederiene til markedsvilkår. En typisk finansieringsplan for et nærskipfartsrederi i forbindelse med finansiering av nybygg vil bestå av 60 prosent finansiering fra en bankinstitusjon, rederiene bør selv ha kapasitet til å stille med 15-20 prosent. Det er imidlertid de siste 20-25 prosent av finansieringen som er vanskelig for rederiene å skaffe til veie med dagens tilbud i markedet.

Tiltak

- Rederiforbundet mener at tilbudet til nærskipfartsrederiene kan styrkes gjennom en toppfinansieringsordning til markedsmessige vilkår. Eksportfinans bør kunne stille med toppfinansiering i forbindelse med byggelån og langsiktige lån til rederiene på 20-25 prosent av finansieringen, mens GIEK stiller garanti for denne toppfinansieringen.
- Denne toppfinansieringen og garantien for denne må kunne gis til norske rederier uavhengig av hvilket flagg skipene fører. Mange norske rederier har dessverre blitt tvunget til å føre andre flagg enn det norske som følge av NIS sine fartsområdebegrensninger.



Effekter

Et styrket tilbud av Eksportfinans og GIEK sine ordninger knyttet til toppfinansiering og garantier for nybygg i nærskipfartsflåten vil styrke kapitaltilgangen for det enkelte rederi, og vil bidra til en fornying av den norske nærskipfartsflåten.

Økte avskrivningssatser

Økte avskrivningssatser for skip, fartøy, rigger mv. er et tiltak som kan gjøre det lettere for rederier som er utenfor den norske rederiskatteordningen å investere i nye skip. Dette vil være et viktig positivt bidrag for rederier som opererer i et sterkt konkurranseutsatt marked med pressede marginer.

Et selskap kan kreve fradrag i skattepliktig inntekt for kostnader som har tilknytning til den inntektsskapende aktiviteten. Utgifter til investeringer i skip, fartøy, rigger mv. er derfor fradragsberettigede. Fradragene gis i form av årlige avskrivninger etter saldometoden, dvs. at man hvert år kan skrive av en viss prosentandel av investeringskostnaden som ikke er avskrevet tidligere, altså saldoen. Saldometoden innebærer at avskrivningene/fradragene er størst når driftsmidlene er relativt nye, og at de så blir mindre fra år til år.

For skip, fartøy, rigger mv. er avskrivningssatsen 14 prosent. Denne satsen har ligget fast siden 2001. Før 2001 var avskrivningssatsen 20 prosent.

Empiriske undersøkelser har vist at faktisk økonomisk verdifall for skip, fartøy, rigger mv. ligger på ca./under 10 prosent. En avskrivningssats for skip, fartøy, rigger på 14 prosent er derfor normalt høyere enn faktisk økonomisk verdifall. Dette gir selskapene høyere avskrivninger/fradrag, som igjen reduserer det skattemessige resultatet og gir lavere utlignet skatt. Fordelen reverseres når skipene realiseres, slik at ordningen kun innebærer en skatteutsettelse, dvs. at fordelene for selskapene er at det gis fradrag for kostnader før de faktisk inntreffer. Den høye avskrivningssatsen kan i praksis sammenlignes med et investeringstilskudd. For inntektsåret 2012 er fordelene av den høye avskrivningssatsen anslått til ca. 320 millioner kroner³.

Avskrivningssatsene er kun av betydning for rederier som skattlegges ordinært. For selskap som er innenfor rederiskatteordningen er skipsfartsinntekter fritatt skatt, og det gis derfor ikke fradrag for investeringer i skip mv.

Avskrivningssatsene varierer en god del mellom land, og i tillegg er det systemforskjeller som gjør sammenligninger vanskelige. Det er likevel mye som tyder på at mange land har høyere avskrivningssatser for skip, fartøy, rigger mv. enn Norge, også når satsene korrigeres for systemforskjeller. I land med gunstige avskrivningsregler ligger satsen vanligvis på mellom 15 og 30 prosent.

Tiltak

Rederiforbundet foreslår at avskrivningssatsen for skip, fartøy, rigger mv. økes fra 14 prosent til 25 prosent.

³ Kilde: Finansdepartementet, jf. Prop. 1 LS (2011-2012)

En økning av avskrivningssatsen til 25 prosent vil bringe satsen på linje med avskrivningssatsene i andre europeiske land med gunstige avskrivningsregler, og dermed ta hensyn til skipsfartsnæringens internasjonale konkurransemessige karakter.

Videre vil en avskrivningssats på 25 prosent gi selskapene et større investeringstilskudd i form av økte avskrivninger/fradrag. Da tilskuddet er størst når skipene er nye, jf. ovenfor, vil en økning av avskrivningssatsen stimulere til investeringer i nye miljøvennlige skip.

En økning i avskrivningssatsen vil også gi selskap som ikke ønsker eller kvalifiserer for norsk rederibeskatning et konkurransedyktig alternativ, slik at de kan drive sin virksomhet på like vilkår som selskap hjemmehørende i land med gunstige avskrivningsregler.

Det norske avskrivningssystemet bygger imidlertid på at avskrivningssatsene som hovedregel skal settes lik faktisk økonomisk verdifall på driftsmidlene. Et slikt prinsipp er antatt å være en viktig forutsetning for at skattesystemet skal virke mest mulig nøytralt på investeringsbeslutningene, og har vært lagt til grunn (med bred politisk tilslutning) både ved skattereformen i 1992 og 2004. På denne bakgrunn antas det at det vil være vanskelig å få gjennomslag for en økning av avskrivningssatsen for skip, fartøy, rigger mv. til 25 prosent.

Effekter

En økning av avskrivningssatsen for skip, fartøy, rigger mv. vil gi nærskipsfartsrederiene et insentiv til å fornye flåten da kapitaltilgangen for selskapene vil bedres.

I følge beregninger Finansdepartementet har gjort er provenyeffekten knyttet til å øke avskrivningssatsene for skip, fartøy, rigger mv. til 16 prosent, 18 prosent og 20 prosent anslått til henholdsvis 85 millioner kroner, 170 millioner kroner og 255 millioner kroner påløpt. Den bokførte virkningen kan anslås til henholdsvis 10 millioner kroner, 25 millioner kroner og 35 millioner kroner.

Anslagene er imidlertid usikre, og knytter seg kun til effekten i 2012. Økte avskrivninger i 2012 vil redusere avskrivningsgrunnlaget (og avskrivningene) for senere år. Den reelle skattefordelen ligger derfor i at man får utsatt skatt til senere år, og denne fordelene er vesentlig lavere enn den direkte effekten i 2012.

Provenyeffekten vil også påvirkes av hvor mange rederier som velger å fornye flåten på grunn av den økte avskrivningssatsen, samt hvor mange rederier som eventuelt velger å tre ut av rederiskatteordningen til ordinær beskatning / avskrivningsregimet.

Vrakpantordning for skip

Sjøtransport er mer energieffektiv enn andre transportformer, men gjennomsnittsalderen på den norske nærskipsflåten er omkring 30 år. Rederivirksomhet og innkjøp av nye skip er kapitalintensivt, og for å stimulere til flåtefornyelse er det sentralt med økt kapitaltilgang for rederiene. En midlertidig vrakpantordning for skip vil gi insentiver for å få kondemnert de eldste skipene i denne flåten.

Tiltak

Et typisk kystskip har omkring 800-1500 tonn stål (lightship) som kan resirkuleres og benyttes i annen samfunnsnyttig tjeneste. Det er flere aktører i Norge som er mottakere av skrapstål og som resirkulerer dette som grunnlag for en miljøvennlig og kosteffektiv industri. Flere av disse bedriftene er også lokalisert i distriktene og kan gi grunnlag for arbeidsplasser og vekst der. Av eksempler kan nevnes AF gruppen i Vats som hugger installasjoner fra Nordsjøen, Fosen verft i Trøndelag hugger skip, Norsk Metallretur som har

et titalls anlegg langs hele kysten og Norsk Gjenvinning avd. metall som resirkulerer skrapstål både på Østlandet, Vestlandet og Midt-Norge. Videre er det en gryende tendens til at flere europeiske land ser muligheter innenfor segmentet for skrapstål, særlig Danmark, Tyrkia og de baltiske landene.

- En midlertidig vrakpantordning for skip bør innføres for en begrenset tidsperiode, eksempelvis over en periode på 5 år. Dette vil fremskynde og stimulere til at de eldre skipene kondemneres og tas ut av flåten, og gjennomsnittsalderen på flåten går ned.
- Innretningen på vrakpantordningen kan bestå i at rederiet selv håndterer og gjennomfører en kommersiell kondemnering av skipet, og at kondemneringen utløser en kompensasjon i form av en utbetaling av vrakpant fra staten tilsvarende eksempelvis 25 prosent av skipets kommersielle verdi ved kondemnering.
- Eksempelvis vil kommersiell verdi av stålvekten av et skip utgjøre 800-1500 tonn (lightship), med en realistisk oppnåelig stålpris i dag i området USD 300-360 per tonn, vil da kommersiell verdi ved kondemnering av skipet variere fra 1,4 – 3,0 millioner kroner per skip. For dette eksempelet betyr dette at vrakpanten vil beløpe seg til 350.000-750.000 kroner per skip som kondemneres.

Effekter

En midlertidig vrakpantordning bør gjøres tilgjengelig for nærskipfartsrederiene, dette vil bidra til en mer moderne nærskipfartsflåte langs kysten vår. Vrakpantordningen vil generere støtte og motivasjon til nærskipfartsrederiene til å tenke nytt omkring fornying av sin flåte, gi muligheter til å ta i bruk moderne, miljøvennlige skip og teknologi samt oppnå konkurransefordeler i et fremtidig miljøbevisst og krevende marked.

Statens kostnader, forbundet med en vrakpantordning, bør kunne legges inn under andre typer miljø- og returavgifter. Ordningen må finansieres gjennom, og ses i sammenheng med, statlige klimatiltak for å få mer transport fra vei og over på en miljøvennlig og effektiv nærskipflåte slik at man nasjonalt reduserer utslippene av klimagasser fra transportsektoren.

Virkemiddelapparatet

Det etablerte virkemiddelapparatet for støtte til forskning, utvikling og innovasjon er organisert i hhv Norges forskningsråd og Innovasjon Norge. Her finnes det egne programmer rettet mot maritim næring. Det er imidlertid behov for et mer målrettet virkemiddelapparat, herunder spesielt for å støtte opp under flåtefornyelse for nærskipfarten for å bidra til å flytte mer last fra land til sjø.

På initiativ fra norsk maritim næring besluttet NHD å delfinansiere utviklingen av en norsk forsknings- og innovasjonsstrategi. Gjennom Maritim21, en helhetlig maritim forsknings- og innovasjonssatsing, har en samlet norsk maritim næring utviklet en felles strategi som gjør det mulig med en mer systematisk og fokusert satsing koordinert med det offentlige virkemiddelapparatet. Strategien ble fremlagt i juni 2010 med klare prioriterte forskningsområder.

Tiltak

- Økt støtte til forskning og utvikling (FoU) gjennom MAROFF som er Norges forskningsråd sitt program for maritim og maritim offshore forskning og utvikling. Maritim21 har angitt et behov på inntil 500 millioner kroner for å kunne gjennomføre strategien. De offentlige forsknings- og innovasjonsbevilgningene økte frem til 2009 etter dette har bevilgningen ligget på samme nivå i 2009 – 2012, ca. 130 millioner kroner. Til tross for økningen er den offentlige satsingen på FoU i maritim sektor

langt lavere enn det næringens betydning representerer. Næringens egne sterke satsing må ikke bli argument for mindre offentlig FoU. Økt offentlig støtte til FoU-satsing i den maritime næringen er en god investering og bidrar til å realisere næringens ambisiøse målsettinger.

- Endring av støttekriterier for tilskudd og lån til rederiene innenfor Innovasjon Norge. Det foreslås å endre tilskudds- og låneordningene i Innovasjon Norge til også å omfatte utenlandske flaggete skip med norsk eier. Rederier med kombinert fart i Norge og utlandet har ikke anledning til å flagge skipene sine under norsk flagg, da skip i NIS ikke kan gå i fart langs norskekysten og på norsk sokkel. NOR flagg er for denne delen av flåten ikke aktuelt av konkurransemessige hensyn. Tilskudds- og låneordninger i Innovasjon Norge krever norsk flagg og utelukker dermed en stor andel av norskeide skip i nærskipfart fra ordningen. Alternativet til å endre Innovasjon Norges kriterier er å åpne fartsområdet for NIS-registrerte skip langs kysten.
- Økning av støtteordning til nærskipfart fra Innovasjon Norge. Særskilt støtteordning til nærskipfart var i 2012 på til sammen 20 millioner kroner. Dette er en svært lav sum i forhold til det forventede behovet i nærskipflåten til fornying og styrking av miljøytelse. Det foreslås at det utføres en reell behovsanalyse for nærskipflåten og at støtteandelen justeres tilsvarende over en periode på 10 år.

Tiltak på FoU siden

Sjøtransport er mer energieffektiv enn andre transportformer, vi vet imidlertid at det skjer kontinuerlig teknologiutvikling og innovasjon. Næringen ser behov for at støtteordningene innenfor forskning, utvikling og innovasjon gjenspeiler denne utviklingen og er målrettet mot de utfordringer maritim næring opplever.

Norske maritime forskningsmiljøer er resultatorienterte og blant verdens ledende innenfor sine områder. Bevilgning av midler til forskning, utvikling og innovasjon til maritim miljøteknologi gjennom det norske virkemiddelapparatet vil bidra positivt til en kontinuerlig utvikling på området.

SkatteFUNN ordningen

SkatteFUNN ble lansert i 2002, og er en satsing på FoU-prosjekter i næringslivet. Støtteberettigede prosjekter må ha som formål å fremskaffe ny kunnskap, informasjon eller erfaringer som igjen kan føre til nye eller bedre varer, tjenester eller produksjonsprosesser. Ordningen administreres av Norges forskningsråd, i samarbeid med Innovasjon Norge og Skatteetaten, og gjelder for alle skattepliktige bedrifter i Norge.

Gjennom godkjenning av et prosjekt har små og mellomstore bedrifter (SMB) og store bedrifter krav på henholdsvis 20 og 18 prosent fradrag i skatt for kostnader knyttet til FoU-aktiviteter i prosjektet. Det gjelder en fradragssamme på 5,5 millioner kroner for egenutført FoU. Fradragssammen økes til 11 millioner kroner dersom kjøp av tjenester fra FoU-institusjon er godkjent i SkatteFUNN og er inkludert i prosjektkostnadene. Fradragssammen gjelder per bedrift per år.

Utviklingen går i retning av at stadig flere land introduserer skatteinsentiver for FoU, og per i dag har 22 OECD-land slike ordninger. Et av de siste land er Island, som i 2010 introduserte en FoU-skatteinsentivordning basert på den norske SkatteFUNN-ordningen. I Tyskland, Finland og Sverige diskuteres det nå innføring av tilsvarende ordninger.

Tiltak

- Særlig små og mellomstore bedrifter har behov for økte tilskudd til fornying og modernisering av flåten, herunder tilskudd til FoU-prosjekter som kan bedre konkurranseevnen og skape fremtidige konkurransefordeler.
- For å stimulere til økt satsning på fremtidsrettede og miljøvennlige løsninger for nærskipsflåten foreslår Norges Rederiforbund at taket i SkatteFUNN ordningen heves fra 11 til 20 millioner kroner. Dette innebærer at bedriftenes maksimale skattefradrag økes fra 2,2 til 4 millioner kroner.

Effekter

En økning av fradragssrammen i SkatteFUNN-ordningen til 20 millioner kroner vil styrke selskapenes muligheter for å investere i FoU-prosjekter. Dette vil være et godt og målrettet bidrag til fornyelse og modernisering av en aldrende nærskipsflåte.

Reduksjon av klimagasser - støtte til miljøvennlige tiltak

Endringer i det globale klimaet er identifisert som en av vår tids største miljøutfordringer. Klimautslippene fra internasjonal skipsfart er anslått å utgjøre omkring 900 millioner tonn CO₂ årlig, tilsvarende i underkant av 3,0 prosent av de globale utslipp av klimagasser. Utslippene fra norskregistrerte og norskkontrollerte skip utgjør i størrelsesorden 45 millioner tonn CO₂ per år, nesten like mye som de totale CO₂-utslippene fra Norge. Ulike beregninger peker på at dersom veksten i verdenshandelen øker med i overkant av 3 prosent per år, vil dette føre til at CO₂-utslippene fra skipsfarten øker med omkring 60 prosent mot 2030, og således utgjøre rundt 4 prosent av verdens totale utslipp.

IMO har tatt ansvar og vedtatt reguleringer for å redusere utslippene av klimagasser fra internasjonal skipsfart. For å imøtekomme fremtidige strenge krav til utslippsreduksjoner må rederier implementere operasjonelle og tekniske løsninger om bord.

Norges Rederiforbund mener at klimautfordringene er globale, og må løses globalt. Vi er av den oppfatning av at FNs maritime organisasjon, IMO, er det eneste rette organet for å utvikle og håndheve klimaregelverk for skipsfarten. Herunder ligger også styringen av et eventuelt klimafond med deltakelse fra skipsfarten. Ved etableringen av ett internasjonalt klimafond, mener Rederiforbundet at det må være kun ett fond, slik at en unngår dobbel avgifts- eller kvotelegging av næringen.

I forbindelse med lanseringen av Regjeringens klimamelding er økte eller ytterligere CO₂-avgifter tematisert. Norges Rederiforbund mener det blir feil med særnorske reguleringer som ikke er i tråd med internasjonale reguleringer av en global næring som det skipsfarten representerer. Hvis norske myndigheter, på tross av Norges Rederiforbunds anbefalinger om regulering internasjonalt, likevel introduserer nasjonale mekanismer som for eksempel økte eller ytterligere CO₂-avgifter, mener Norges Rederiforbund at det bør opprettes et nasjonalt klimafond, basert på samme struktur og mal som NOx fondet. Begrunnelsen for dette er at eventuelle avgifter da går direkte til å redusere CO₂-utslippene gjennom finansiering av CO₂ reduserende tiltak. Miljøavtalen om NOx, med etableringen av NOx fondet som mekanisme, er unik for Norge. Ordningen har høstet stor anerkjennelse og støtte fra internasjonale aktører både innenfor tradisjonell industri og shipping. For ytterligere detaljer om NOx fondets innretning, se NOx fondets hjemmesider.

Norges Rederiforbund mener at et eventuelt nasjonalt klimafond må avvikles ved etableringen av et internasjonalt fond. Videre må det sikres at eventuelle reguleringsmekanismer ikke får konkurransevridende effekt slik vi blant annet har sett ved NOx

avgiften, gjennom eksempelvis manglende oppfølging av innkreving av NOx avgift fra utenlandske skip som anløper norske havner.

Tiltak

- Norske myndigheter må opprettholde sin ledende posisjon i å utvikle internasjonale miljøreguleringer for skipsfarten.
- Norske myndigheter må arbeide for etableringen av ett internasjonalt klimafond, der en andel av fondet går tilbake til næringene som betaler inn. Denne andelen bør gå til delfinansiering for utvikling av klimagassreducerende tiltak.
- Hvis norske myndigheter, på tross av Norges Rederiforbunds anbefalinger om regulering internasjonalt, likevel introduserer nasjonale mekanismer som for eksempel økte eller ytterligere CO₂-avgifter, mener Norges Rederiforbund at det bør opprettes et nasjonalt klimafond, basert på samme struktur og mal som NOx fondet. Reguleringsmekanismene må ikke være konkurransevridende og må videre utvikles i forbindelse med ikrafttredelse av internasjonale regler for skipsfarten.

EU er en sterk pådriver for miljøvennlig skipsfart, og forventes å stille strenge klimareguleringer. Fremtidige reguleringer vil trolig gjøre løsninger med LNG drevne fartøy attraktive, både begrunnet i miljøfaktorer og driftsøkonomi.

- Norges Rederiforbund foreslår at det legges til rette for og skapes insentivordninger for å investere i LNG drevne fartøy gjennom et klimafond som skissert over.

Effekter

Eventuelle fremtidige, innkrevde avgifter på CO₂ gjøres tilgjengelig for nærskipfartsrederiene gjennom en søknadsordning for klimagassreducerende tiltak etter modell av NOx fondet. Dette kan gi nærskipfartsrederiene den nødvendige støtte og motivasjon for å tenke nytt, utvikle og ta i bruk miljøvennlig teknologi og oppnå konkurransefordeler i et fremtidig miljøbevisst og krevende marked.

Alternativer til Marco Polo

Norge har deltatt i EU programmet, "Marco Polo", siden 2004, og har videreført deltakelsen frem til 2013, under Marco Polo II programmet. Marco Polo skal fremme et mer miljøvennlig godstransportsystem ved å gi støtte til tiltak for overføring av transport fra vei til sjø, bane og indre vannveier. Norske myndigheter bidrar med totalt ca. 9,6 millioner euro til dette programmet gjennom EØS avtalen. Fra Norges deltakelse i Marco Polo programmet startet i 2004 og frem til i dag, er det kun ett norsk nærskipfartsrederi som har fått tilsagn om støtte. Marco Polo programmet viser imidlertid at EU og norske myndigheter er villig til å bruke midler på dette, men ordningen er feilslått slik den nå er innrettet.

Nærskipfartsrederiene, som den aktuelle målgruppen i Norge for å overføre gods fra vei til sjø, anser ikke Marco Polo som hensiktsmessig da deres erfaring med søknadsprosesser og oppfølgingen av disse er at de er svært byråkratiske, ressurs- og tidkrevende. Det er kun større selskaper som har ressurser til å søke. De fleste nærskipfartsrederier er mindre selskaper, med relativt små landorganisasjoner som betjener et titalls skip.

For å bedre kunne evaluere markedssituasjonen og risikoen for konkurransevridninger, ble det i 2011 innført en tilleggsprosedyre for evaluering av søknadene. Dette har sin bakgrunn i betenkeligheter rundt innretning til programmet og at det var en risiko for at Marco Polo kunne bidra til konkurransevridning mellom aktørene ved at enkelte mottar støtte mens andre ikke.

For 2012 er Marco Polos budsjett på 64,6 millioner euro som man regner med vil kunne gi støtte til et 30-talls prosjekter. I løpet av 2012 vil det bli gjennomført en evaluering av Marco Polo med fokus på måloppnåelse i prosjektet for perioden 2003-2010.

Marco Polo vil trolig ikke fortsette i sin eksisterende form, men vil etter all sannsynlighet foreslås flyttet over til den europeiske ordningen Trans European Network (TEN). Norge deltar per våren 2012 ikke i finansieringen av TEN, og Norges videre deltakelse i Marco Polo etter 2013 må derfor avklares nærmere.

Tiltak

Det er positivt at norske myndigheter satser på insentivordninger for å overføre last fra land til sjø. Det er imidlertid viktig at tiltakene er målrettede og effektfulle.

- Norges Rederiforbund mener at norske myndigheter må evaluere deltakelsen i og vurdere kostnytteeffekten av deltakelsen i Marco Polo programmet. Det kan være hensiktsmessig å benytte disse midlene på en langt mer effektiv måte for norsk nærskipfart enn dagens bruk.
- Ved en eventuelt fortsatt deltakelse i programmet må norske myndigheter jobbe for en drastisk endring og forenkling av Marco Polos vilkår for tildeling av midler og innretning av søknadsprosesser.

I planforslaget til NTP for 2014-2023 har det i lys av målet om å flytte mer last fra land til sjø blitt foreslått å opprette en nasjonal variant av Marco Polo. Dette er foreslått innrettet som en toppfinansieringsordning for å støtte nye innenlandske tilbud med potensial for å overføre gods fra vei til sjø og bane eller redusere veitransport. Godkjente prosjekter bør få støtte over flere år, slik at nye tilbud får tilstrekkelig tid til å etablere et stabilt markedsgrunnlag.

- I forbindelse med etableringen av en nasjonal ordning av Marco Polo vil det være viktig at den omfatter nærskipfartens geografiske virkeområde, som innebærer transport av varer mellom norske og europeiske havner, og ikke bare utelukkende mellom norske havner.
- Det er også viktig at en slik nasjonal ordning tar hensyn til konkurransevridningselementet mellom aktørene i form av at enkelte rederier mottar støtte og ikke andre. Dette har vært omdiskutert i forbindelse med Marco Polo ordningen.
- Norsk nærskipfart representerer en bredde, det er viktig at ikke bare linjerederier omfattes av insentivordningene som etableres for nærskipfarten.

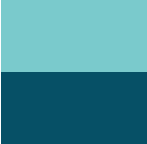
Dersom det opprettes en slik nasjonal insentivordning for overføring av last fra land til sjø, vil dette kreve en notifisering av ESA.

Effekter

Insentivordninger for å overføre last fra land til sjø er positivt for nærskipfartsrederiene, enten gjennom europeiske eller nasjonale ordninger. Det er imidlertid viktig at de innrettes slik at det treffer bredden i norsk nærskipfart og at innretningen ikke bidrar til konkurransevridning mellom aktørene.

Krevende maritime muligheter i nordområdene

Norges sjøareal er seks ganger større enn landarealet og mesteparten ligger i det vi definerer som nordområdene. Nordområdene har over tid vært gjenstand for økende fokus



fra mange aktører på grunn av sin betydning for energi, miljø og sikkerhet på hele kloden. Rederiforbundet har identifisert følgende hovednæringsveier for maritim aktivitet i nordområdene;

- Energiutvinning til havs (maritim offshore),
- Destinasjonstransport,
- Transpolar gjennomfart.

Nærmest i tid ligger mulighetene for å hente ut petroleumsressurser offshore, med destinasjonstransport som støttetjeneste samt å hente ut mineraler og naturressurser på land. Særlig delelinjen mellom Russland og Norge, og at våre yttergrenser i hovedsak er ferdigtrukket gir store muligheter for å undersøke og utvinne de ressursene som tilhører Norge. Gjennomfart i nordlige sjøruter er en viktig, men ikke stor nisje de nærmeste årene.

Vi deler regjeringens overordnede mål om å legge til rette for økt verdiskaping i nordområdene og at dette skjer på en måte som ivaretar hensynet til miljø, klima og urfolk. Vi støtter også regjeringens utenriks- og sikkerhetspolitikk i nordområdene. For våre medlemmer vil et stabilt område preget av lav spenning og internasjonalt samarbeid være grunnlaget for all aktivitet.

Avslutning

”*Stø Kurs*” er regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime næringer, og er følgelig svært viktig for den næringen vi representerer. Vi er tilfredse med regjeringens fokus på det som er en av vårt lands viktigste næringer både historisk og kulturelt, men ikke minst når vi ser på dagens maritime nyskaping, sysselsetting og verdiskaping.

Mange av de tiltakene som regjeringen har ansvar for fungerer godt og har vært et godt grunnlag for rederivirksomhet fra Norge. Til tross for dette står vi ovenfor store utfordringer i fremtiden dersom dagens høye ambisjonsnivå skal videreføres. Vi mener det er riktig både på vegne av nasjonen og næringen å videreføre ambisjonene. Av den grunn håper vi regjeringen følger opp de forslagene og tiltakene som vi har foreslått og skissert i vårt innspill.

Norges Rederiforbund takker for invitasjonen til å gi innspill til regjeringens evalueringsarbeid, og håper vi i tiden fremover kan arbeide godt sammen for å styrke verdiskaping og sysselsetting i det norske maritime næringsmiljøet.

Norges Rederiforbund
Sturla Henriksen
(Sign.)