

Evaluering av Regjeringens maritime strategi "Stø kurs".

Innspill fra MARUT Strategisk Råd

**Ref. Regjeringens maritime strategi "Stø kurs" fra år 2007
samt rapport i år 2009; "Stø kurs – to er etter".**

Behov for en ny maritim strategi med undertittel: "Maritim transport og tjenester"

Det vises til høringsnotat fra NHD datert mars 2012 der man ber om innspill til Regjeringens maritime strategi, dens virkninger og hvor vidt den bør videreføres. MARUT Strategisk Råd har hatt dette opp til drøfting i fire møter og har oppsummert sine innspill i dette notatet. Strategisk Råd er motivert til å delta i den videre prosessen med å evaluere Regjeringens Maritime Strategi og ser fram til en god dialog med NHD før planlagt lansering av en oppdatert versjon mot slutten av 2012.

Innledning

Den norske maritime klynge fremstår som meget komplett med et bredt spekter av tjenester som understøtter de industrielle verdiskapingsprosessene knyttet til maritim transport og operasjon samt levering av skip og utstyr. De viktigste forutsetningene for klyngens utvikling og suksess har vært tilgang på kompetanse og finansiering. Dette er også viktige faktorer for at Norge har fremstått som attraktiv for nye nasjonale og internasjonale industrielle aktører som ønsker å posisjonere seg innenfor maritim sektor.

Norsk maritim næring står nå foran et veiskille. Hovedtyngden av næringen er offshorerettet og det tradisjonelle shippingsegmentet blir stadig mindre, samtidig som nye markedsområder, blant annet knyttet til alternativ energi fra havet, skaper muligheter.

Utvikling av krevende maritime operasjoner, både for arktiske strøk og i dype internasjonale farvann, er et område Norge bør satse spesielt for å ta en ledende internasjonal posisjon med de ekstreme krav til sikkerhet slike operasjoner må være underlagt. Dette gjelder både utvikling av teknologi og operasjonelle ferdigheter, som igjen krever stor grad av kompetanseutvikling gjennom dedikerte utdanningsopplegg.

Det er viktig at norske myndigheter fortsatt støtter opp under de tiltak som gjør Norge til en attraktiv vertsnasjon for maritime industri- og tjenesteleverandører. Den politiske risiko ved etablering av maritim virksomhet i Norge vurderes fortsatt å være høy, som for eksempel hendelsene rundt Eksportfinans har bidratt til, og norske myndigheter har fortsatt en vei å gå for å signalisere attraktivitet i et langsiktig perspektiv.

Maritim næring spenner over handlingsområdet til flere departementer, og Strategisk Råd ser frem til en godt koordinert prosess med alle berørte departementer, både ved formulering av ny maritim strategi og underveis i implementeringsarbeidet.

Virkninger av den maritime strategien

For det første støtter Strategisk Råd sterkt at Regjeringen fortsetter å utvikle strategier for næringer der Norge har spesielle fortrinn. Dette er nødvendig for å posisjonere Norge som verdensledende innenfor noen utvalgte områder. Vi er en liten nasjon, men kan føre an innenfor noen områder dersom vi prioriterer rett, og maritim næring er et av disse områdene.

Strategisk Råd er av den oppfatning at Regjeringens Maritime Strategi "Stø kurs" har hatt en positiv effekt på å koordinere innsatsen for økt verdiskaping og innovasjon i den maritime næringen. Dette gjelder både blant industriaktører, virkemiddelapparatet, interesseorganisasjoner og myndighetsorganer. Strategisk Råd deltok med innspill til denne strategien og har i ettertid aktivt brukt MARUT som organ for å bidra til økt samhandling i den maritime bransjen. Konkret er dette gjort blant annet gjennom Aasen-utvalgets analyse av den maritime profesjonsutdanningen som nå videreføres i Markom2020-prosjektet og senere gjennom etableringen av den helhetlige forsknings- og innovasjonsstrategien, Maritim21. De prioriterte innsatsområdene fra Maritim21 har i ettertid dannet grunnlaget utforming av programplaner for maritime satsinger i Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge.

"Stø kurs" har sikret en politikktutforming, med etablering av en rederibeskatning, som i stor grad er på lik linje med de øvrige EU-land. Norge har samtidig sikret et skatteregime som støtter opp om bruk av norske sjøfolk ved at nettolønnsordningen er opprettholdt; selv om innføring av tak på ordningen svekker effekten over tid. Finansieringsordninger for norske byggeverft er gitt nødvendig prioritet gjennom GIEK- og Eksportfinansordningen.

Endringer siden 2007, utfordringer og nye behov i en nasjonal maritim strategi.

Siden 2007 har verden vært gjennom to faser med finanskriser, den første utløst av et overopphetet boligmarked i USA og den andre av nasjonale offentlige gjeldsbyrder i sør-europeiske land. Dette har ført til store fluktasjoner i etterspørselstrender noe som også har påvirket norsk maritim næring.

Den norske offshorenæringen og investeringsnivået på norsk sokkel ser imidlertid ut til å nå nye høyder med "All Time High" i 2012, og det er forventet ytterligere økning i 2013. I den nærmeste fireårsperioden forventes det større investeringsnivå på norsk sokkel enn i Mexico-gulven og i Brasil. Norsk sokkel er nå verdens største offshoremarked med nye store funn på norsk sokkel samt åpning av Barentshavet og grenseavtale med Russland som driverne bak dette aktivitetsnivået.

Flere norske offshorerederier er nå mye større i utlandet enn i Norge, og spesielt i de største markedene som Brazil, Afrika, Australia, og Mexico-gulven. Norsk politikk må nå konkurrere med rammebetingelsene som tilbys i disse områdene for å unngå at offshorerederiene flagger ut og i tillegg tar skipsbyggingsaktivitetene med seg.

En sterk norsk krone kombinert med stor aktivitet på norsk sokkel kan gi grunnlag for en todeling av norsk næringsliv. Offshoresektoren på den ene siden og landbasert eksportindustri på den andre siden som vil møte store konkurransemessige utfordringer gjennom en høy norsk kronekurs og et høyt norsk lønnsnivå.

Tilsvarende kan man kanskje også se for seg en to-delning av den norske maritime næringen der den ene delen, som i stor utstrekning kun betjener offshoresegmentet, vil ha gode markedsbetingelser, mens den andre delen som leverer varer og tjenester til det generelle globale fraktmarkedet kan møte tilsvarende utfordringer som annen landbasert eksportindustri.

Evaluering av Stø Kurs

Med henvisning til blant annet Torger Reves studier "Et kunnskapsbasert Norge" er det godt dokumentert at veksten i den norske verdiskapingen innenfor maritim sektor i stor grad har vært innenfor offshoresegmentet og innenfor segmentet utstyrsleverandører.

Gitt de nevnte markedsutsikter er det grunn til å tro at dette vil forsterke seg også i den kommende femårsperioden.

Behov for justering av Regjeringens Maritime Strategi

Strategisk Råd er av den oppfatning at hovedtrekkene i "Stø Kurs" fortsatt er gyldige. Dog bør samtlige kapitler skrives om med oppdatert beskrivelse av nå-situasjonen slik den foreligger i 2012.

Strategisk Råd foreslår at det må inn et nytt kapittel, "Krevende maritime operasjoner". I forrige strategi var fokus på overskriftsnivå mye på transport, mens maritime operasjoner kun ble nevnt i den underliggende tekst. Med den sterke veksten vi ser innenfor offshoresegmentet og med økt norsk konkurransekraft i både arktiske strøk og andre internasjonale krevende farvann, vil det være viktig at satsing på krevende maritime operasjoner får en like fremskutt plass i norsk maritim næring som det transportsegmentet har hatt opp til i dag. Evnen til å gjennomføre krevende maritime operasjoner er også essensielt for å kunne utnytte fremtidige muligheter i havrommet, slik som havromsbasert energi inklusive vindmøller til havs, havbruk i mer eksponerte områder, og mineraluttak på havbunnen. Det er kanskje innenfor området krevende maritime operasjoner norske aktører vil ha sitt største konkurransefortrinn i de neste tiårene.

Feltutbyggingen som nå foregår på Åsgard gjennom Åsgard Subsea Compression-prosjektet og tilsvarende for Ormen Lange fase 2, dersom det blir valgt et ren Subsea-løsning også for dette feltet, vil være to sterke drivere for fremtidige maritime operasjoner både for installasjon, service og intervensjon av offshorefelt. Hele verden venter spent på resultatene fra Åsgård-utbyggingen der de første Subsea installasjonene vil bli installert i 2013. Planlagt tilgjengelig operasjonstid for dette feltet er 96 % – tilsvarende det man oppnår på felt med plattformsløsninger. Dette vil blant annet stille store krav til intervensjonsfartøy og operabilitet i værutsatte områder.

Fremtidige feltutbygger i Nordområdene vil også trolig bli realisert med Subsea-løsninger dersom man lykkes med planene for Åsgard og Ormen Lange.

Gitt disse utviklingstrekkene ser vi for oss følgende hovedkapitler i Regjeringens nye maritime strategi:

1. Regjeringens visjon (oppdatert versjon relativt Stø Kurs)
2. De norske maritime næringer (oppdatert innledning tilsvarende Stø kurs)
3. Globalisering og rammevilkår (oppdatert versjon)
4. Miljøvennlig maritim **transport** (oppdatert versjon av Miljøvennlig maritime næringer)
5. **Krevende maritime operasjoner** (nytt kapittel)
6. Maritim Kompetanse (oppdatert versjon)
7. Maritim forskning og innovasjon (oppdatert versjon)
8. Nærskipsfart (kun en kort omtale med hovedpunktene fra egen nærskipsfartsstrategi)

Utvalgte kommentarer til de enkelte kapitler i strategien:**1. Regjeringens visjon**

Følgende visjon er hentet fra Maritim21 og kan passe dagens situasjon godt:

Norge: den mest attraktive lokasjon for globalt, kunnskapsbasert og miljørobust maritimt næringsliv.

2. De norske maritime næringer

Her må det gjøres klart at "Stø kurs" og de rammevilkår som legges gjennom næringspolitikken skal støtte opp under norske maritime bedrifter sin konkurransevne. Denne vil i enda sterkere grad bli utfordret av internasjonale konkurranse framover. Konkurransevne består dels av å være verdensledende teknologisk, men vi er også stadig utfordret av vårt høye kostnadsnivå. Det er en stor økning i kontrahering av offshorebåter på verdensbasis og mange land henger seg på denne utviklingen og har helt andre insentiver, rammebetingelser og kostnadsnivå for sine verft enn det Norge har.

Den norske konkurransevne er avhengig av følgende faktorer:

- Et sterkt hjemmemarked
- Kompetanse
- Teknologi
- Systemdesign
- Finansieringsordninger
- Politisk stabilitet

I dette kapitlet kan det være hensiktsmessig å utdype ytterligere hvordan Norge oppfattes langs disse faktorene i forhold til våre største konkurrenter som Singapore, Korea, Brasil, Australia m.fl.

Strategisk Råd stiller gjerne opp i forbindelse med dette.

3. Globalisering og rammevilkår

Det maritime Norge er i ferd med å bli todelt på tilsvarende vis som annen norsk næringsvirksomhet. En sektor betjener offshore olje- og gassmarkedet og drar fordel av et høyt aktivitetsnivå i Norge inklusive utviklingen av nye tjenester innenfor krevende maritime operasjoner. Den andre delen er sterkt konkurranseutsatt og leverer varer og tjenester til det generelle internasjonale befrakningsmarkedet. Disse aktørene må vinne fram i det internasjonale markedet gjennom utvikling av rasjonelle tjenester og produksjonsprosesser kombinert med å ligge i front på å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi. Å kombinere disse faktorene kan gi nødvendig produktivitet og konkurransefortrinn i et prispresset marked.

Mange leverandører av produkter og tjenester betjener begge markedene, da standard utstyrspakker er mye de samme til alle typer båter og det er economy of scale fra alle segmentene som skaper et leved grunnlag. Generelt kan sies at gode rammebetingelser og tilgang på gode finansieringsordninger for levering av skip og utstyr til det generelle shippingmarkedet er å anse som en forutsetning for norsk eksport og verdiskaping innenfor offshoresegmentet.

Det er helheten i den norske maritime klyngen som er styrken til norsk maritim næring og denne helheten må bevares. Generelt er det en stadig sterkere kobling mellom maritim utstyrsindustri og offshoreselskaper og kontakten øker mellom alle aktører i næringene maritim, fiskeri og havbruk, og olje og gass, og som underbygger behovet for at rammebetingelsene må være like attraktive for alle de gjensidig avhengige næringene og segmentene.

Attraktiviteten må også inkludere fortsatt gode rammebetingelser som styrker Norge som flaggnasjon slik at Norge fortsatt kan være en maktfaktor i IMO og bruke denne posisjonen til å styrke kvalitets- og miljøprofilen til det globale shippingsegmentet. Det bør analyseres hvilke ekstra insentiver de nasjonene som har lyktes med å øke sin flaggstatus har bidratt med de siste fem årene, jfr. Tyskland og Singapore. Spørsmålet er om det finnes alternative insentiver som kunne ytterligere styrke Norge som flaggnasjon.

Maritim næring er global og norske selskaper har lang tradisjon for å opprette kontorer nær markedene, som for eksempel i Singapore, Shanghai og Rio de Janeiro. Vi ser nå en økning av slike etableringer innen mange segmenter av næringen, og mer til Kina for posisjonering i forhold til kinesiske verft som stort sett handler lokalt. Evnen til internasjonale etableringer er et konkurransefortrinn, men vi ser i dag en gradvis utflytting av norsk maritim næring. Det viktigste i denne sammenhengen er å sikre at hovedkontorene ikke flytter ut. Det er derfor viktig at norske myndigheter fortsatt støtter opp under de tiltak som gjør Norge til en attraktiv vertsnaasjon for maritime industri- og tjenesteleverandører. Med et stabilt og forutsigbart skatteregime som er attraktivt for norsk og internasjonal privat kapital kombinert med satsing på kompetanseutvikling gjennom utdanning på høyt internasjonalt nivå samt intensiv investering i forskningsinfrastruktur, bør vi kunne bremse denne økende trenden vi har sett det siste tiåret og sørge for at kjernevirksomhet forblir i Norge.

Samtidig må vi sikre at skip fortsatt bygges i Norge ved å bremse utviklingen med stadig mer norske kontraheringer ved utenlandske verft. I tillegg til prisnivå, er det andre lands eksportfinansieringsløsninger som utgjør den største trusselen for norske leverandører til hjemmemarkedet. Flere av de samme landene har samtidig finansieringsordninger til såkalte utviklingsprosjekter og regionale støtteordninger som også fungerer i sitt hjemmemarked, og som dermed hindrer gjensidige muligheter for norske verft og leverandører (hele 75 % av kontrahering ved norske verft er fra norske rederier). Det er derfor viktig å undersøke mulighetene for gode finansieringsordninger for norske leveranser til det norske hjemmemarkedet slik at norsk industri kan konkurrere på samme nivå med utenlandske verft som får eksportere til Norge med CIRR-finansiering. For eksempel kan det tenkes en GIEK-modell i kombinasjon med en miljøfinansiering for slike båter.

Hvis enkelte båtsegmenter forsvinner fra norske verft, vil det ramme de norske utstysleverandørene hardt siden utenlandske verft stort sett bruker sine lokale leverandører. Dette kan gi billigere båter, men utenlandsk utstyr er ofte (erfaringsmessig) av en helt annen kvalitet enn det norske utstyret. Dersom vi ikke prøver å motvirke denne trenden, kan vi mest sannsynlig om få år ende opp med at heller ikke våre avanserte skip bygges ved norske verft. Og da er sjansen stor for at dette forblir en permanent situasjon.

Det må gjennomføres en analyse av hvordan Norge kan ta i bruk midler innenfor FUI (Forskning, utvikling og Innovasjon) og miljøprosjekter til å gjøre norske verft-, utstyr- og tjenesteleverandører like konkurransedyktige som Japan, Kina, Korea og EU-land. Dette må inkludere muligheter til å ta i bruk denne type virkemidler til bygging av piloter på skip, utstyr og produksjonsprosesser.

Forutsigbare og tilstrekkelige rammer i både GIEK og Norsk Eksportkreditt er en forutsetning for norsk maritim industriutvikling. Selv om ordningene i GIEK er godt definert er det fortsatt utfordringer med størrelsen på garantirammene som burde være så fleksible at behovet fra

Evaluering av Stø Kurs

eksportindustrien alltid oppfylles. Det bør også legges til at enkelte land, som Tyskland, skaffer seg kontrakter fordi de er løsningsorienterte og fleksible innenfor gjeldende rammer for finansieringsordninger og at Norge med fordel kan lære av disse.

Fokuset "Stø kurs" hadde på nettolønnsordningen har vært helt avgjørende for å kunne opprettholde et større antall norsk mannskap og offiserer i perioden. Det er en utviklingsbetingelse for norsk maritim næring at klyngen innehar et vesentlig inngrep med den operasjonelle dimensjonen i næringen. Dette vedlikeholder verdifull kompetanse, og gir rom for videreutvikling, i samspill med klyngen forøvrig. Det bør være et mål å styrke nettolønnsordningen i kommende periode, slik at konkurransekraften løftes opp på skandinavisk og europeisk nivå.

Resultater fra Torger Reves forskningsprosjekt "Et kunnskapsbasert Norge" bør også omtales her.

4. Miljøvennlig maritim transport

Norges konkurransekraft kan styrkes ved å ta i bruk miljøvennlig teknologi. De siste fem årene har mye endret seg med høyere drivstoffpriser, miljøskatter, restriksjoner m.m. og det ses allerede tydelige tegn til at annenhåndsmarkedet for skip er lite attraktivt pga. det høye drivstofforbruket selv relativt nye båter har i forhold til helt nye. Vi må identifisere insentiver for miljøvennlig teknologi og energieffektivitet slik at Norge kan fremstå som en attraktiv nasjon for verft, design og utstyrsindustri. Her kan næringen og politikerne samarbeide om å utvikle gunstige finansieringsløsninger som fremmer norske løsninger både til hjemmemarkedet og til eksport.

Videre bør det gis insentiver til sluttbrukerne for å benytte seg av de mest energivennlige tilbyderne slik at norske energieffektive løsninger foretrekkes. Eksempelvis kunne større selskaper, som oljeselskaper, legge press på miljøprestasjon hos sine leverandører av maritime tjenester som igjen vil få ringvirkninger bakover i verdikjeden. Over tid vil dette gi den norske verdikjeden et konkurransefortrinn i et stadig mer miljøbevisst internasjonalt marked.

LNG som drivstoff til skip er et område i rask bevegelse for tiden. Der man tidligere mente politikerne var avgjørende, som for eksempel for å sikre gode distribusjonsløsninger, har nå markedskreftene vist seg å være tilstrekkelig til å få en fornuftig utviklingstakt. Hindrene for videre implementering og anvendelse ligger nå i stor grad rundt utvikling av regelverk, standarder og sikkerhetsrutiner, og her gjenstår et stort koordineringsarbeid.

LNG er et ideelt drivstoff til nærskipfarten, men rederiene hindres mye av mangel på finansiell styrke til å fornye flåten. Her bør det identifiseres mulige finansieringsordninger for å stimulere nærskipfartsrederiene til en raskere omlegging til LNG-baserte fremdriftssystemer.

Det må videre legges til rette for en havnestruktur som innbyr til effektive havneoperasjoner og omlasting til vei- og banetransport. Også avgiftssystemet, inklusive miljøutgifter for veitransport og sjøtransport, må gjøres likeverdige med hensyn til graden av forurensning. Det bør også stilles krav til sluttbrukerne av transporttjenestene og deres bidrag til å velge miljøriktige og energibesparende løsninger.

For å gjøre maritim næring mer miljøvennlig og energieffektiv, kreves et mangfold av løsninger avhengig av skips-, transport- og operasjonstype. De tilknyttede forsknings- og innovasjonsområdene er mange og det vil være svært effektivt å opprette et Senter for Forskningsdrevet Innovasjon (SFI) i

Evaluering av Stø Kurs

regi av Forskningsrådet for å ivareta en langsiktig og holistisk tilnærming og som kan fungere som et kompetansesenter for miljøvennlig skipsfart for alle segmenter av den norske maritime næringen.

Norges rolle i IMO og regional regelutvikling er viktige bidrag til å skape et marked for norske løsninger for globale problemer.

5. Krevende maritime operasjoner

Norsk maritim næring er verdensledende i så å si hele verdikjeden knyttet til leveranser til og gjennomføring av krevende maritime operasjoner. Samtidig viser denne næringskjeden stor vilje og evne til å møte nye markedsmuligheter der erfaringene fra offshore gir konkurransefortrinn. En oppdatert "Stø Kurs" må omfavne dette bildet.

Strategisk Råd kan bidra med en bred mobilisering av norske næringsaktører som i dag er engasjert i maritime operasjoner for å beskrive utfordringer og framtidsutsikter med utgangspunkt i de utviklingstrekkene man ser for seg i offshore olje- og gassmarkedet, men også hvilke muligheter som åpner seg for andre typer maritime operasjoner og produkter i havrommet, som for eksempel tilknyttet energi- og havbrukssektoren. Spesielt kan nevnes behovet for en nasjonal satsing på teknologi- og kompetanseutvikling for å takle utfordringene knyttet til krevende maritime operasjoner i Nordområdene, som Maritim21 nå utarbeider et eget programforslag rundt.

6. Maritim kompetanse

Norsk maritim næring er kunnskapsbasert både i forhold til akademisk og erfaringsbasert kunnskap og er fullstendig avhengig av at det finnes gode og attraktive utdanningssystemer i Norge som kan sikre relevant kompetanse til bedriftene. I dag er mangelen på ingeniører en av de største truslene for næringen og flere virksomheter har valgt å etablere konturer i utlandet på grunn av dette.

Den maritime næringen i Norge var blant de første til å ta i bruk IKT-baserte styringssystemer på sine skip. Den videre utviklingen av næringen vil være sterkt teknologidrevet og interaksjon med muliggjørende teknologier som materialer, nanoteknologi, og IKT vil få økende betydning. Herunder også robotteknologi og nye simuleringstøytøy tilpasset større dyp og krevende operasjoner. Moderne skipsfart er i stor grad også basert på høyteknologiske løsninger på områder som for eksempel automasjon, driftsovervåking, lasteoperasjoner, navigering, administrative rutiner og kommunikasjon.

Skal Norge fortsette å være en sterk maritim nasjon er det viktig at Norge fremstår som et internasjonalt kraftsentrum både innen maritim profesjonsutdanning og innen realfag.

Myndighetene må øke utdanningskapasiteten helt fra videregående og oppover og satse enda sterkere på å bygge høykvalitets utdanningsinstitusjoner.

Men også næringen selv har et stort ansvar for å sørge for at ungdom blir motivert til å velge relevant utdanning for deretter å rekrutteres inn i maritime miljøer. Næringen må markedsføre seg bedre og gjøre seg attraktiv med et språk og budskap som når frem til dagens ungdom. Dette kan gjøres gjennom holdningskampanjer, eller aller helst ved å inkludere ungdom gjennom næringsrettede fag i skolen som også kan inneholde praktiske oppgaver og konkurranser.

Norge er helt avhengig av de langsiktige satsingene, som Ocean Space Centre og tilknyttede miljøer. Og det er samtidig viktig at både forskningsmiljøene, utdanningssystemet og næringslivet er godt forberedt og tilpasset til å ta den nye infrastrukturen i bruk. NTNU vil med dette fremstå som et

Evaluering av Stø Kurs

verdensledende universitet med sterke koblinger mot det verdensledende næringslivet på Vestlandet.

Kombinasjonen mellom et inkluderende næringsliv og et ambisiøst utdanningssystem vil kunne gi akkurat de effektene næringen trenger.

Uansett vil det være behov for utenlandsk arbeidskraft. Mange maritime bedrifter henter kompetanse og arbeidskraft fra utlandet, men opplever samtidig at utlendingsregelverket opptre som hindre i gjennomføring av slike prosesser og etterlyser mer smidig saksbehandling og rutiner.

Strategisk Råd er svært fornøyd med at det arbeidet som ble satt i gang for å gjennomgå den norske profesjonsutdanningen for sjøfolk, har materialisert seg i prosjektet Markom2020. Rådet håper dette strukturerte samarbeidet mellom de høyere utdanningsinstitusjonene og fagskolene kan bidra til at den norske profesjonsutdanningen heves og forbli i verdensklasse og i henhold til næringens behov.

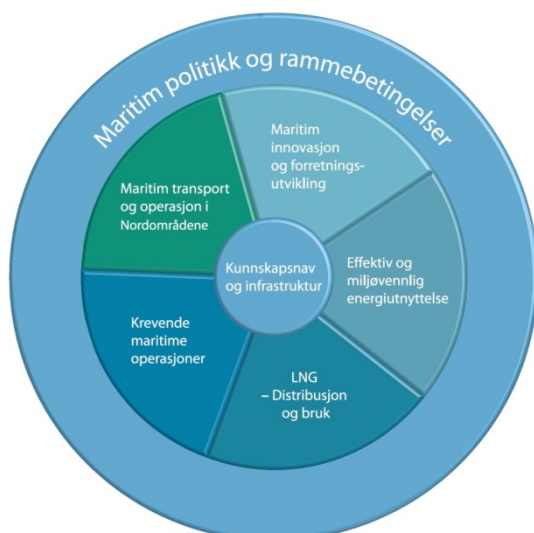
Strategisk Råd støtter også arbeidet som gjøres i Global Maritime Knowledge Hub (GMKH) og erkjenner samtidig at sekretariatet i GMKH er underfinansiert i forhold til potensialet denne satsingen har.

7. Maritim forskning og innovasjon

Ved bred involvering fra alle maritime segmenter, har Maritim21-prosessen skapt en tydelig kommunikasjonskanal mellom næringen og virkemiddelapparatet både i form av prioritering av satsingsområder og finansieringsmekanismer. De prioriterte innsatsrådene som definert av Maritim21 ligger fast inntil en revisjon eventuelt gjennomføres:

- Kunnskapsnav og infrastruktur
- Maritim politikk og rammebetingelser
- Maritim innovasjon og forretningsutvikling
- Effektiv og miljøvennlig energiutnyttelse
- LNG – distribusjon og bruk
- Krevende maritime operasjoner (skipsdesign, utstyr, produksjon og drift)
- Maritim transport og operasjon i Nordområdene

(En kort beskrivelse av hver av disse kan settes inn i egen faktaboks)



Innsatsområdene er i stor grad teknologifokusert, men økende kostnadsnivå understreker behovet for effektivisering av produksjons- og forretningsprosesser. Blant annet "prosessinnovasjon" er fremhevet i "Maritim innovasjon og forretningsutvikling" og vil være et avgjørende område for at norsk maritim industri skal kunne opprettholde eller øke sin konkurransekraft fremover.

Maritim21-satsingen tar utgangspunkt i å utnytte det eksisterende virkemiddelapparatet, og foreslår også å opprette nye mekanismer og å øke bevilgningene for at denne helhetlige strategien skal kunne realiseres. Strategisk Råd ønsker å understreke at økt internasjonal konkurranse, overgang til nye teknologiløsninger, og behovet for en bred kompetansebase, som også omfatter samfunnsvitenskap, vil kreve en økning i forskningsbudsjettene rettet mot den maritime klyngen fremover. Maritim21 foreslo et årlig forsknings- og innovasjons-budsjett på 505 millioner kroner, en markant økning fra dagens bevilgninger.

Vi må sørge for å ha et virkemiddelapparat som tilbyr tilsvarende finansieringsløsninger som våre sterkeste konkurrenter, som Japan, Kina, Korea og EU-land, for at norske verft-, utstyr- og tjenesteleverandører skal kunne være like konkurransedyktige. Dette må inkludere muligheter til å ta i bruk virkemidler til bygging av piloter på skip, utstyr og produksjonsprosesser. Det er også viktig at virkemiddelapparatet er tilpasset både små og store bedrifter for at hele klyngen skal kunne løfte seg sammen.

Samtidig erkjenner Rådet at næringen i tillegg kan utnytte flere deler av det eksisterende virkemiddelapparatet på en bedre måte. Rådet oppfordrer derfor til at Forskningsrådet og Innovasjon Norge (og eventuelt andre etater) utvikler et felles informasjonsunderlag som spesifiserer og tydeliggjør de ulike virkemidlene som er tilgjengelige for maritim næring. Det oppfordres samtidig til at samme prosess kan utnyttes til å etablere en større grad av sømløshet mellom virkemidlene som tilbys denne næringen fra de ulike etatene.

Næringen må få et bedre inngrep med EUs forskningsprogrammer og finansieringsinstrumenter og Norge bør i større grad kunne opptre som premissleverandør ved bruk av lokale kontaktpunkter i Brussel, ut over kun å benytte lobbyister.

Oppfølging av Ocean Space Centre-prosjektet anses å være særdeles viktig for å posisjonere Norge relativt de store infrastrukturinvesteringene som foregår i land som Kina, Korea og Singapore. Det norske maritime miljøets konkurranseposisjon innenfor FUI og betydningen av tilhørende forskningsinfrastruktur relativt de nevnte nasjonene, vil også bli adressert i den pågående kvalitetssikringsprosessen (KS-1) av konseptvalgutredningen (KVU) der resultatene vil foreligge medio 2012.

Videre må det understrekes behovet for at Norges forskningsråd i tildelingen av SFF'er (**S**enter for **F**remragende **F**orskning) allerede i inneværende år prioriterer de SFF'er som har næringsrelevans dersom de også faglig sett når opp i konkurransen.

Det er også behov for å styrke praksisnær FoU-arbeid i høyere maritim profesjonsutdanning.

8. Nærskipsfart

Her repeteres hovedpunktene fra en egen strategi som vil bli utviklet for nærskipsfartsområdet. I en ny utgave av Stø Kurs må derfor dette kapitlet bli vesentlig forkortet og for det meste henviser til et eget strategidokument knyttet til Nasjonal Transportplan.

Men siden Strategisk Råd ikke har en sentral rolle i prosessen rundt utarbeidelse av Fiskeri- og kystdepartementets nærskipfartsstrategi, benyttes dette notatet til å fremme Rådets innspill til strategien.

Strategisk Råds innspill til Fiskeri- og kystdepartementets Nærskipfartsstrategi

Nærskipfarten har vært og er viktig for landets utvikling. Det er derfor gledelig at det er besluttet å utvikle en egen nærskipfartsstrategi. En vellykket nærskipstrategi vil kunne gi samfunnet mange positive effekter de neste 20-30 år, og kan være en del av løsningen på flere uheldige utviklingstrekk i dagens Norge. Vi kan nevne:

- Avlaste veinettet (tung og farlig last), forbedre ulykke-/risiko bilde på norske veier.
- Avlaste veinett, motvirke kødannelse, kapasitetsproblemer på hovedveinett
- Redusere forurensing fra godstransport i Norge
- Redusere energiforbruk/kostnad ved godstransport i Norge

Nærskipfartens virksomhet ligger under mange departement der alle vil påvirke om strategien blir vellykket eller ikke. Det er flere virkemidler som kan benyttes for at den politiske målsetningen om å få "gods fra land til sjø" skal bli en realitet. Vi kan gi følgende momenter som vil være avgjørende for å lykkes med utviklingen til å få en effektiv og miljøriktig nærskipfart de neste 20-30 årene.

1. Etablere en "Nærskipfartsstrategi, som styrer berørende virkemidler/rammevilkår.
2. Likestille sjøtransport med andre transportgreiner i NTP.
3. Utvikle kombinerte transportløsninger der det er formålstjenlig (bil, bane, skip).
4. Differensiere avgifter, ved bruk av infrastruktur (båt vs. bil), miljøgunstig alternativ rabatteres.
5. Etablere noen få store internasjonale havner.
6. Tilrettelegge for enkle og "billige" regionale havner med felleslager for grossister og industri
7. Etablere linjefart mellom små og store havner i Norge.
8. Endre avgiftsstruktur slik at det ikke straffer seg å bruke flere enn en havn i Norge, NOx, CO2, mineral olje etc. Farledstilgang, begrense restriksjoner som blir etablert, los, farledsbevis, seilingsbegrensinger etc. (reduere avgift for bruk av kysten).
9. Innføre vrakpant, ved kondemnering av forurensende gammelt skip, mot nytt vektet etter miljøkonsekvenser
10. Det norske flagg må gjøres attraktivt for nærskipfartsflåten. Nettolønn og øvrige rammebetingelser tilsvarende våre konkurrenter (det er i dag et 25% høyere kostnadsnivå under NOR-flagg)