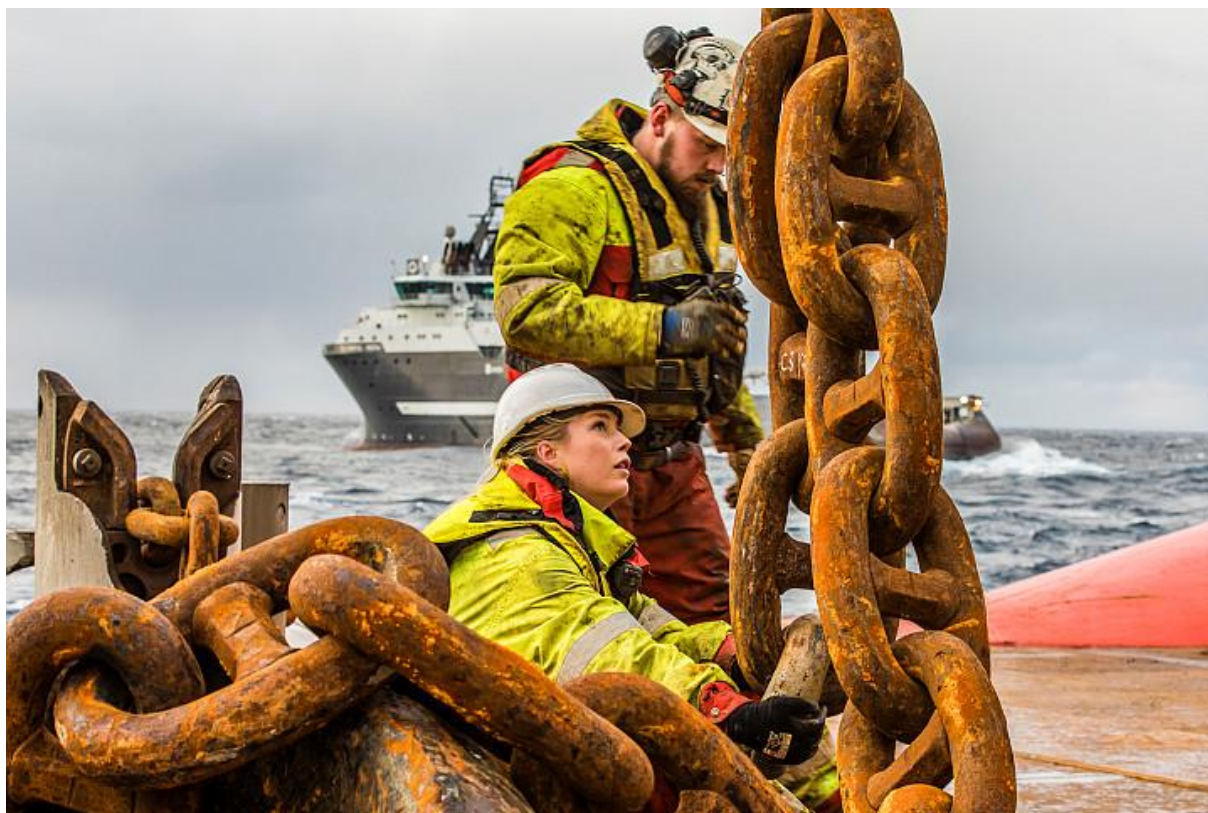




Politikk for økt maritim verdiskaping og vekst

Maritimt Forums politiske plattform

30. januar 2020

Innhold

Maritimt Forum ønsker en aktiv maritim politikk	3
1. Videreutvikle grunnleggende rammebetingelser	4
2. Satse på maritim forskning, utvikling og kompetanse	6
3. Styrke maritim utdanning	8
4. Sørge for en konkurransedyktig norsk offshorenæring	11
5. Sørge for mer godsoverføring fra vei til sjø	13
6. Grønn skipsfart - satse på maritim climateknologi	15
7. Etablere nødvendig infrastruktur og beredskap i nordområdene	17
8. Styrke samarbeidet mellom havnæringene	19
9. Sikre gode rammevilkår for havvind	21
10. Bidra til å skape og ivareta arbeidsplasser for norske sjøfolk	23
Den norske maritime klyngen	25

Maritimt Forum ønsker en aktiv maritim politikk

Maritimt Forums styrende ambisjon er å få gjennomslag for en aktiv maritim politikk. Gjennom tett samarbeid mellom myndigheter, forskning og næringsliv legges grunnen for størst mulig maritim verdiskaping, teknologiutvikling og sysselsetting i Norge. Potensialet for en betydelig vekst i havnæringene er godt dokumentert.

For å videreutvikle den norske maritime klyngens globale lederposisjon, er vi avhengige av en aktiv maritim politikk med forutsigbare og konkurransedyktige rammebetingelser.

Med en aktiv og fremtidsrettet maritim politikk mener vi at myndighetene bør:

1. *Videreutvikle grunnleggende rammebetingelser*
2. *Satse på maritim forskning, utvikling og innovasjon*
3. *Styrke maritim utdanning*
4. *Sørge for en konkurransedyktig norsk offshorenæring*
5. *Ta gods fra vei til sjø*
6. *Satse på maritim climateknologi*
7. *Etablere nødvendig infrastruktur og beredskap i nordområdene*
8. *Styrke samarbeidet mellom havnæringene*
9. *Sikre gode rammevilkår for energi i fra havet*
10. *Bidra til å skape og ivareta arbeidsplasser for norske sjøfolk*

Oslo, 30. januar 2020

Ivar Engan
Daglig leder

1. Videreutvikle grunnleggende rammebetingelser



Foto: Jan-Rune Smenes Reite

Den norske maritime klyngen bidrar til betydelige eksportinntekter, høy sysselsetting og gir sterke ringvirkninger til andre havnæringer. For å videreutvikle denne posisjonen er vi avhengige av en aktiv maritim politikk med grunnleggende og konkurransedyktige rammebetingelser.

Det helt avgjørende for bærekraften i næringen at grunnleggende rammevilkår forblir forutsigbare og stabile. Nettolønnsordningen for norske sjøfolk, rederiskatteordningen og eksportfinansieringen er med på å opprettholde og videreutvikle norsk maritim sysselsetting og kompetanse. Dette sikrer grunnlaget for fremtidens havnæringer. Det sikrer grunnlaget for utviklingen av bærekraftige skipsfartsløsninger.

I Norge har vi høye lønninger, men vi har også sjøfolk med verdensledende kompetanse og erfaring som etterspørres av rederiene. For å sikre tilgangen til norske sjøfolk om bord på norske skip er vi avhengige av en konkurransedyktig nettolønnsordning. Dette er avgjørende for å bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip, og dermed sikre fremtidens behov for operativ, maritim kompetanse. I tillegg gjør ordningen det attraktivt å registrere skip i norske skipsregistre. Dette er avgjørende for vår innflytelse over internasjonalt regelverk for skipsfart.

Maritim Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Styrke og utvide refusjons- og nettolønnsordningene for norske sjøfolk på norskregistrerte skip, og samtidig ivareta en konkurransedyktig norsk rederiskatteordning.
- Utvikle attraktive og konkurransedyktige eksportfinansieringsordninger gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge AS, og opprette optimale finansieringsordninger for bygging av skip i Norge.
- Fortsatt norsk tilknytning til det europeiske fellesmarkedet gjennom EØS-avtalen, og opprettholde god dialog med EU, EUs medlemsland og Storbritannia post-Brexit.
- Innta en ledende og aktiv rolle internasjonalt – både gjennom bilaterale relasjoner, men også i internasjonale fora – for å sikre enhetlige globale krav og reguleringer.
- Bruke offentlige innkjøp som redskap til å understøtte verftsindustrien i Norge, samt ved offentlige anskaffelser inkludere krav om HMS og arbeidsforhold i anbudet.

2. Satse på maritim forskning, utvikling og kompetanse



Foto: Anna-Julia Granberg / BLUNDERBUSS

Norske myndigheter kan bidra til en teknologirevolusjon gjennom forutsigbare og ambisiøse rammevilkår, slik at Norge fortsatt ligger i førerretet i utviklingen av ny kompetanse og teknologi.

For at den maritime klyngen skal klare å opprettholde sin posisjon internasjonalt, må Norge hele tiden være i førerretet på teknologi og kompetanse. Det grønne maritime skiftet, digitalisering, autonomi og avanserte roboter er i dag og vil være blant de største teknologiske driverne i fremtiden.

Det er positivt at norske myndigheter bidrar til åpning av testområder for autonome skip. Det gjør at norske kompetansemiljøer har mulighet til å innta en ledende, global ledertrøye innenfor maritim områder. Det er også et eksempel på hvordan myndigheter, forskning og næringsliv kan samarbeide for at Norge kan være en sentral del av denne utviklingen.

Det er også positivt at regjeringen har annonsert en ambisjon om å styrke og forenkle virkemiddelapparatet, og den næringsrettede forsknings- og innovasjonspolitikken. Men ambisjonene i regjeringens havstrategi (lansert 2017 og oppdatert i2020) møtes ikke alltid med handling: I konklusjonene fra Maritim21-rapporten fra 2016 heter det sågar at FoU-investeringene i maritim sektor bør styrkes for at Norge fortsatt skal være en ledende maritim nasjon.

Den maritime klyngens tilgang til fysisk infrastruktur for utvikling og innovasjon er avgjørende for konkurranseevnen og fremtidig verdiskaping i Norge. Derfor er det viktig for Norge som kunnskapsnasjon, og for verdiskaping med utgangspunkt i havet, at det at det planlagte Ocean Space

Laboratories realiseres som planlagt i 2025 slik at vi får etablert et internasjonalt ledende kunnskapssenter for havteknologi. Oppstarts midler bevilget for 2020, er en god begynnelse.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Fortsette styrking av den næringsrettede forsknings- og innovasjonspolitikken for maritim næring ved å videreutvikle MAROFF (Maritim virksomhet og offshore operasjoner).
- Maritim21 er en godt forankret strategi for forskning, utvikling og innovasjon for den maritime næringen og bør videreføres. Arbeidet med en fornying bør starte i samspill med næringsaktørene i 2020.
- Følge opp vedtak om etablering av Ocean Space Laboratories med ferdigstilling i 2025, og bidra til mer forskningsdrevet innovasjon for autonome skip.
- Etablere eget forskningsprogram, BIA HAV i Forskningsrådet for å styrke samarbeid og dialog på tvers av havnæringene om kunnskaps- og teknologiutvikling. Skattefunn er en suksess og må videreutvikles.
- At Norge tar et lederskap for internasjonalt samarbeid om havets helse og at kartleggingen av mineraler på havbunnen styrkes.

3. Styrke maritim utdanning



Maritime avgangsstudenter Høgskulen på Vestlandet og Fagskolen Rogaland, maritim avd. Foto: Sverre Meling jr.

Den norske maritime klyngens globale lederposisjon beror på at vi hele tiden ligger i front på utdanning, etterutdanning og kompetanseutvikling. Derfor er det avgjørende at vi har gode utdannings- og forskningsinstitusjoner som gir oss den riktige kompetansen på sjø og land.

Næringen trenger de beste hodene og de dyktigste hendene. Skal vi beholde vår globalt ledende posisjon, må utdanningen være på høyeste nivå i alle ledd, fra grunnskole til høyere utdanning.

Vi trenger økt fokus på realfag og språk – helt fra grunnskolenivå til høyere utdanning og forskning. De praktiske fagene bør styrkes i grunnskolen. Utdanningsløp med spennende og næringsrelevant innhold er i seg selv et godt bidrag til rekruttering. Næringen har også et eget ansvar for å gjøre seg attraktive overfor elever og arbeidssøkende. Dette inkluderer å invitere elever og studenter til egen bedrift, delta på rekrutteringstiltak og stille opplæringsplasser til rådighet.

Finansieringen av teknologiske og maritime fag må styrkes for at Norge skal henge med i den økende globale konkurransen. Det er behov for en nasjonal strategi for maritime utdanning som særlig tar for seg betydningen av den økende digitaliseringen. Dette bør ses i sammenheng med en videreføring av MARKOM 2020, som er et samarbeidsprosjekt innen høyere, maritim profesjonsutdanning.

Digitalisering er nå i ferd med å forandre skipsfarten, og gir store muligheter for teknologiutvikling og verdiskaping i maritim næring. For å lykkes fordrer det at myndigheter, næringsliv og utdanningssektoren satser på digital kompetanse som næringslivet i økende grad vil etterspørre.

Økende automatisering krever høyere kompetanse for mannskapet i alle ledd. Økende automatisering betyr dessuten mindre fokus på billig mannskap og flagg, og mer fokus på kompetanse i alle ledd. Norge er ledende i utviklingen av autonome skip. I tillegg har vi verdensledende kompetanse hos våre sjøfolk, rederier, ingeniører og myndigheter. Vi har alle forutsetninger for at den pågående revolusjonen innen sjøfart fortsatt skal ledes av Norge.

I en tid der kompetansekrav endres raskt er det også behov for en omfattende satsning på etter- og videreutdanning. Myndighetene må sørge for gode ordninger og insentiver for at bedrifter skal kunne satse på strategisk etter- og videreutdanning av sine ansatte.

Skoleskipene tilbyr yrkesrettet videregående utdanning som har stor verdi for den maritime klyngen. Det er viktig for den norske maritime klyngen at Sørlandets maritime videregående skole og Skoleskipet Gann i Stavanger får utvikle seg i takt med det grønne skiftet, for å forberede elevene for fremtidens løsninger og teknologi.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Starte en omfattende opplæringspakke for å oppgradere alle sjøfolk innen digitalisering.
- Utforme en strategi for maritim utdanning, med særlig fokus på digitalisering og bærekraftig omstilling, og utvikle MARKOM 2020 med deltakelse fra aktører i næringen.
- Integrere og finansiere praksisperioden inn i det maritime utdanningsløpet, og sikre god, bærekraftig finansiering av maritime og teknologiske utdanninger.
- Maritim utdanning på fagskole- og høgskolenivå må som et minimum plasseres i finansieringskategori C.
- Koble maritime fag- og høyskoler sammen for å bygge sterke maritime kompetansemiljøer, og samtidig etablere gode overgangsordninger mellom fag- og høyskole. Styrke satsingen på realfag og språk fra grunnskolenivå. Arbeide for at fagutdanningene i videregående opplæring må blir mer praksisnære og mindre teoretiske.
- Heve lærlingtilskuddet tilsvarende kostnaden for en skoleplass, og slik gjøre det mer attraktivt for bedriftene å satse på fagarbeidere. Integrere kadettiden i utdanningsløpet for både fagskolen og høgskolen. Modellen må utarbeides i tett samarbeid med næringen.
- Utvikle fagskolene som høyere utdanning for yrkesfagene, og at staten overtar ansvaret og sikrer fullfinansiering av fagskolene.
- Gjøre Lånekassen mer tilgjengelig for voksne, og at muligheten for lån for å ta deltidsutdanning bedres. Det bør også utføres en egen utredning av hvordan man kan tilpasse dagens regelverk og finansieringssystem i Universitet- og Høgskole sektoren for å stimulere til livslang læring.

- Kadetter må få støtte fra Lånekassen som andre utdanninger med krav om praksistid.
- Øke det statlige driftstilskuddet til skoleskipene, slik at de maritime videregående skolene fortsatt kan tilby grunnutdannelse i maritime fag om bord i operative skip.
- Satse mer på kompetanse hos karriereveiledere i ungdomsskole og videregående skole om muligheter for utdanninger og en yrkeskarriere i næringslivet. Karriereveiledere trenger også mer tid til å kunne gi optimale råd.
- Gi fylkene økonomisk mulighet til å videreføre yrkesfaglige studieretninger i de videregående skolene.
- Etablere nye utdanninger som ser på havet som helhet og på tvers av havnæringene.
- Skoleskipene tilbyr yrkesrettet videregående utdanning som har stor verdi for den maritime klyngen og må videreføres.

4. Sørge for en konkurransedyktig norsk offshorenæring



Foto: Jan-Rune Smenes Reite

Norsk olje- og gassvirksomhet vil være en viktig del av den maritime næringsstrukturen i overskuelig framtid. Det er en tett kobling mellom maritim næring og norsk olje- og gassvirksomhet. Sammen bidrar disse næringene til nye teknologiske løsninger, som vil muliggjøre overgangen til lav- og nullutslippssamfunnet.

Den maritime kompetansen var selve grunnlaget da olje- og gassutvinningen på norsk sokkel begynte tidlig på 1970-tallet. I dag kontrollerer Norge verdens mest moderne og neststørste offshoreserviceflåte, med oppdrag i alle verdensdeler.

Norge er rikt på naturressurser, og foredling av ressursene har skapt grunnlaget for det moderne Norge med høy sysselsetting, høyt velferdsnivå og livskraftige lokalsamfunn over hele landet. Olje- og gassressursene vil i mange tiår fremover skape store verdier til fellesskapet og bidra til å sikre arbeidsplasser, verdiskaping og velferd.

Etter oljeprisfallet har kostnadsnivået på norsk sokkel blitt betydelig redusert. Faktisk har olje- og gassnæringen nesten halvert det samlede kostnadsnivået siden 2013. Ytterligere reduksjoner må skje på en måte som sikrer bærekraftig lønnsomhet i hele verdikjeden. Med tiltakende optimisme, og

utsikter til høyere oljepriser, forventer vi at olje- og gassnæringen viser ansvar for bidrar til at ratene i maritime offshoreaktiviteter kommer opp på et bærekraftig nivå.

Fortsatt høy aktivitet i norsk olje- og gassnæring de neste tiårene vil også kreve økt satsing på næringsrettet utdanning og kompetanse over hele spekteret, fra lærlinger til forskere.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Holde et jevnt og stabilt tempo i tildeling av nye områder for petroleumsaktivitet, både når det gjelder konsesjonsrunder og tildeling av forhåndsdefinerte områder (TFO).
- Sikre næringen forutsigbare og langsiktige skatte- og avgiftsregler, og videreføre leterefusjonsordningen som sikrer aktørmangfold og sunn konkurranse på norsk sokkel.
- Legge til rette for større aktørmangfold på operatørsiden og sunn konkurranse på norsk sokkel.

5. Sørge for mer godsoverføring fra vei til sjø



Foto: Kystrederiene

Sjøtransport er ikke bare den mest energieffektive transportformen, den er også den mest miljøvennlige. Dersom vi i større grad overfører alle typer gods fra vei til sjø vil det bidra i stor grad til å redusere utslipp, køer, ulykker og veislitasje.

Transport er den største kilden til klimagassutslipp i Norge (24 pst. av totale utslipp), og veitrafikken er den største synderen. Derfor har myndighetene gjennom Nasjonal transportplan (NTP) satt som mål at 30 pst. av veitransporten, som går over 300 km., skal overføres til sjø og jernbane innen 2030. Det vil være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i NTP.

Det gjenstår imidlertid mye arbeid for å nå dette målet. Sjøtransporten har fire ganger så mange avgifter og gebyrer som veitransporten, og er eneste transportform der brukerne finansierer brorparten av beredskaps- og sikkerhetsinfrastrukturen. Avgifter og gebyrer knyttet til lostjenesten, omlasting og anløp i havn representerer størst byrde for næringen, noe som i svært stor grad svekker sjøtransportens konkurranseevne og fører til at lasten fortsatt går på vei.

Det er også en utfordring at nærskipshavnsflåten er relativt gammel og ineffektiv. Snittalderen for den norskkontrollerte flåten er på ca. 30 år. I tillegg er markedet preget av lave marginer, som igjen hindrer flåtefornyelse og bruk av ny miljøteknologi. Det er derfor nødvendig med en tiltakspakke, som kan bidra til at gammel tonnasje tas ut av markedet og til og at det investeres i nye skip og ny teknologi.

Et mer velutviklet marked for innenriks godstransport på sjø, vil også stimulere til utvikling av mer grønn skipsfartsteknologi. Derfor er satsingen på sjøveien et miljømessig kinderegg: Vi oppnår lavere nasjonale utslipp samtidig som vi bidrar vi til både norsk teknologiutvikling og verdiskaping.

Nærskipsfarten gir sikker og miljøvennlig vareflyt langs kysten. Styrking av sjøveiens konkurransekraft vil gi mindre veitrafikk og -slitasje, færre ulykker og reduserte utslipp. Sjøveien er ferdig brøytet og saltet, og et skip i nærskipsfart vil kunne frakte like mye gods som over 300 vogntog.

Godsoverføringspotensialet fra vei til sjø er stort. Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å følge opp målsettingene om mer godsoverføring ved å legge til rette for flere avgiftsreduksjoner, styrke tilskuddsordninger for godsoverføring og sikre gode ordninger som bidrar til fornyelse av nærskipsfartslåten.

Riksrevisjonen har ved flere anledninger kritisert skiftende regjeringer for ikke å prioritere sjøtransporten i arbeidet for å oppnå de politisk vedtatte målene.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Gjennomføre en ny vurdering av overføringspotensialet fra land til sjø, som innarbeides i rullering av NTP.
- Etablere et forenklet og rimeligere avgifts- og gebyrregime som styrker nærskipsfartens konkurransekraft sammenliknet med veitransport. Miljødifferensiering bør innføres.
- Legge til rette for fornyelse av nærskipsfartslåten, gjennom bl.a. en toppfinansieringsordning og forbedringer i avskrivningssystemet. Offentlige innkjøp bør brukes aktivt for å stimulere til norsk grønn teknologiutvikling. Det bør etableres en risikolåneordning gjennom Innovasjon Norge og samt en vrakpantordning.
- Styrke og utvikle tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø, og forenkle ordningen og gjøre den mer tilgjengelig.
- Fremme samarbeid om nærskipsfart med EU, ved bruk av EØS-finansieringsmekanismene, og ta initiativ til å endre EØS-regelverket til å åpne opp for at mer gods flyttes fra vei til sjø. Det bør også utredes en mulighet innenfor EØS-reglementet for å opprette en incentivordning som går direkte til vareeier.
- Effektivisere og modernisere lostjenesten, bl.a. gjennom mer bruk av digitale løsninger og økt bruk av farledsbevis for økt sikkerhet. Løfte sjøtransportens infrastruktur, med å legge til rette for effektive havneoperasjoner og havneinfrastruktur, som f.eks. utbygging av landstrøm og hurtiglading i havneanlegg.
- Videreføre og styrke offentlige støtte til Shortsea Promotion Centre Norway (SPC-N) som skal bidra til å øke kjennskapet til nærskipsfarten blant vareiere og andre interessenter.

6. Grønn skipsfart - satse på maritim klimateknologi



Viking Energy fra Eidesvik Offshore. Foto: Eidesvik Offshore

Samarbeid mellom myndigheter, forskningsmiljøene og havnæringene vil være en forutsetning for å lykkes med å realisere IMO's ambisiøse CO2-strategi. Norske myndigheter kan bidra til etablering av nye arbeidsplasser og ny teknologi gjennom forutsigbare og ambisiøse rammevilkår.

Menneskeskapte klimaendringer er vår tids største utfordring. Denne erkjennelsen blir tatt på største alvor i den norske maritime industrien. Norge har alle forutsetninger for å gå i front og skape store verdier og nye løsninger i møte med klimakrisen.

Innen 2030 vil regjeringen halvere utslippene fra sjøfarten. Det er målet regjeringen satt for sin handlingsplan for grønn skipsfart som ble lansert i juni 2019. Maritim Forum oppfordrer myndighetene til å følge opp handlingsplanen med konkrete tiltak og virkemidler for å fremskynde det grønne skiftet i skipsfarten.

For å lykkes, kreves det vilje til å satse stort på grønn skipsfartsteknologi, gode og stabile rammevilkår og godt samarbeid mellom myndigheter, forskning og næringsliv. Satses det stort nok vil den norske maritime klyngen utvikle løsninger som både muliggjør betydelig utslippskutt både hjemme og ute i verden, samtidig som vi legger til rette for et nytt norsk industrieventyr.

Ingen land har kommet lengre enn den norske maritime næringen på utvikling og utrulling av grønn skipsfartsteknologi. Norge har allerede en av verdens største LNG-drevne flåter, innen få år har vi

opp mot 80 batteriferger og i nærskipsfarten rulles det ut hybridskip. Nå kommer også hydrogen for fullt som drivstoff, og Norge har potensial til å bli en ledende havvindnasjon.

Det grønne skiftet er allerede godt i gang i maritim næring. Dette reflekteres i næringens sysselsettings- og verdiskapingstall. I en nylig gjennomført kartlegging fra Menon Economics ser vi at omsetningen i grønn skipsfartsteknologi har tilnærmet tredoblet seg de siste fem årene – fra 9,3 milliarder kroner i 2014, til 28 milliarder kroner i 2018. Den grønne omsetningen i næringen gir nå en sysselsettingseffekt på rundt 8 000 arbeidsplasser – da nærmer vi oss nesten ti prosent av de totalt 85 000 arbeidsplassene i den norske maritime klyngen.

For å nå målet må vi blant annet utvikle nye design, nye motorer med alternative drivstoff og mer effektive operasjonsmønstre. LNG representerer det viktigste lavutslippsalternativet frem til vi har modne nullutslippsteknologier i fullskala. Helelektriske skip og hydrogenskip kan fungere i nærskipsfarten, men krever ytterligere teknologiutvikling for å kunne anvendes på verdenshavene. Karbonfangst og -lagring (CCS) vil være en viktig del av det grønne skiftet til havs, og krever forutsigbare og konkurransedyktige rammebetingelser.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Etablere et CO2-fond for skipsfarten uten å forverre konkurransevilkårene for skipsfarten sammenlignet med andre transportformer. Støtten brukes til å stimulere klimavennlige hybridløsninger for innenlands, grønn nærskipsfart basert på elektrisitet og naturgass.
- Øke rammene for maritime klimatiltak og teknologiutvikling – f.eks. gjennom ENOVA – dette som ledd i oppfølgingen av handlingsplan for grønn skipsfart.
- Etablere virkemidler for utvikling og innfasing av lavutslippsfartøy, som elektriske, hybrid og biogassfartøy og hydrogen som energibærere.
- Utrede avgiftsfritak på hybrid og helelektriske skip etter modell fra elbilordningen.
- Bruke offentlige innkjøp som redskap til å stimulere til norsk grønn teknologiutvikling, og ved offentlige anskaffelser inkludere krav om HMS og arbeidsforhold i anbudet.
- Skape trygge og forutsigbare rammebetingelser for karbonfangst og lagring.
- Styrke Norges grønne konkurransekraft ved å legge til rette for industriklynger som bidrar til å utvikle ny klimateknologi - bl.a. gjennom å styrke miljøteknologiordningen og Enova.
- Gjeninnføre, eller kompensere fullt ut, fritaket for CO2-avgift på naturgass og LPG for gods- og passasjertransport i innenrikssjøfart, samt for offshorefartøy, samt etablere infrastruktur for bunkring og satse på LNG som kjerneteknologi i overgangen mot nullutslippssamfunnet.

7. Etablere nødvendig infrastruktur og beredskap i nordområdene



Foto: SARiNOR

Eablering av nødvendig kompetanse, infrastruktur og beredskap i nordområdene er viktige forutsetninger for fremtidig næringsutvikling, sysselsetting, og bærekraftig forvaltning av felleskapets verdier.

Norge kontrollerer et sjøområde som er seks ganger større enn landarealet, og brorparten av dette ligger i nordområdene. Nordområdene representerer enorme muligheter for vekst, sysselsetting og teknologiutvikling, ikke minst på grunn av store forekomster av energiresurser. Nordområdene får større betydning som følge av klimaendringene, og tilhørende muligheter for nye, fremtidige skipsleder mellom verdensdelene.

Over 80 pst. av skipstrafikken i Arktis i dag går gjennom farvann som Norge har råderett over. En bærekraftig utnyttelse av de maritime mulighetene i nord, stiller mannskap og utstyr overfor store utfordringer som krever spesialkompetanse og erfaring.

For å sikre de beste løsningene for god sikkerhet og akseptabel miljørisiko, er det avgjørende med relevant internasjonalt regelverk for arktiske maritime operasjoner – som Polarkoden. Like viktig er det å sørge for oppgradering og utbygging av god, nasjonal infrastruktur, og det må utvikles tilfredsstillende industrielle standarder.

Maritimt Forum Nord har ledet arbeidet med to store utredninger om beredskap, søk og redning i arktiske strøk – SARiNOR. I tillegg er Maritimt Forum Nord leder for prosjektet SARex Svalbard 2019-2020, som bl.a. undersøker om dagens redningsutstyr er godt nok for å overleve en

evakueringssituasjon i polare områder. Rapportene dokumenterer at den norske SAR-beredskapen ikke er dimensjonert for å håndtere den stadig økende risikoen for ulykker. Med utgangspunkt i disse funnene har Maritimt Forum Nord fremmet en rekke faglige anbefalinger til oppfølging både fra myndighetenes og næringens side, og gitt innspill basert på funn og observasjoner fra SARex-prosjektene til Stortingsmeldingen om Sjø sikkerhet og til Samfunnssikkerhetsmeldingen.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Forsterke den arktiske beredskapsbasen i Longyearbyen, slik at den blir sterk nok og effektiv nok til å håndtere både en større enkelthendelse og/eller flere samtidige hendelser ved hjelp av lokale ressurser.
- Bidra til økt kompetansebygging, bedre koordinering og trening og slik sørge for høyere kvaliteten på SAR-beredskapen.
- Fortsette arbeidet med revisjon av nasjonalt og internasjonalt regelverk for maritime operasjoner i Arktis, for å forebygge større ulykker med tap av menneskeliv og verdier.
- Sette høyere krav til standarder for livbåter og redningsflåter og annet redningsutstyr for bruk i Arktis, slik at det blir mulig å oppfylle de funksjonelle kravene som er gitt av den Internasjonale Maritime organisasjonen IMO i den såkalte Polarkoden.

8. Styrke samarbeidet mellom havnæringene



Foto: Harald Leite Olsen

Økt samhandling mellom de havbaserte næringene vil samlet styrke verdiskapingen i alle havnæringene. Den maritime klyngen har vist at den kan levere morgendagens løsninger, ofte med erfaringsoverføringer fra andre havnæringene.

Mer enn 70 pst. av verdens overflate er dekket av hav. 80 pst. av havet er dypere enn 3 000 meter og 90 pst. av havbunnen er ennå ikke utforsket. Havet er en evig fornybar kilde til energi. Med en økende verdensbefolkning vil havet bli en stadig viktigere kilde til mat. På havbunnen kan vi finne viktige mineraler som verden vil etterspørre.

Havet blir en avgjørende del av en fremtidig bærekraftig global økonomi. OECD anslår at havnæringene kan doble sitt bidrag til den globale økonomien fra 2012 til 2030. Utviklingen fra 2012 fram til i dag bekrefter en slik utvikling.

Norge er i dag en av verdens ledende havnasjoner, og vi har alle forutsetninger for å bli best på hav i fremtiden. En viktig del av navet i den norske havøkonomien er den norske maritime klyngen. For å realisere mulighetene i havet må havnæringene i økende grad gå sammen om å dele teknologi og kompetanse. Samarbeidet vil kunne øke verdiskapingen, skape flere arbeidsplasser og nye teknologiske løsninger.

Regjeringen har som målsetting å bidra til å utvikle en sterk norsk havklynge, bl.a. gjennom å stimulere til økt samhandling mellom de havbaserte næringene. Men når det kommer til finansiering av FoU bevilges pengene fortsatt i flere avgrensede program som før.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Etablere eget forskningsprogram for havnæringene, BIA HAV (Brukerstyrt innovasjonsarena) i Forskningsrådet for å styrke samarbeid og dialog på tvers av havnæringene om kunnskaps- og teknologiutvikling.
- Følge opp tiltakene i regjeringens Havstrategi, og spesielt bidra til å styrke samarbeidet på tvers av havnæringene
- Følge EUs initiativer og arbeid med å utvikle en integrert havpolitikk om blå vekst.
- Følge opp Stortingets vedtak om å sikre en støtteordning for flytende havvind og andre former for havbasert, fornybar teknologi.
- Opprette en satsing på eksport og markedsadgang for leverandørindustri til havbruksnæringen etter modell fra Norwegian Energy Partners.
- Etablere nye utdanninger som ser på havet som helhet og på tvers av havnæringene.
- Etablere felles «Blå bedriftsportal» for Innovasjon Norge og Norges Forskningsråd.
- Realisere Ocean Space Laboratories som kunnskapsnav for norsk havrelatert teknologi.
- Gjennomføre felles utlysninger for programmene MAROFF, PETROMAKS og HAVBRUK.

9. Sikre gode rammevilkår for havvind



Foto: Jan-Rune Smenes Reite

Vi har et solid potensial for å ta del i et globalt og raskt voksende havvindmarked. Det er viktig at myndighetene legger gode rammevilkår for utvikling av et hjemmemarked, slik at norske aktører kan hevde seg i hard konkurranse med utenlandske selskaper. Maritimt Forum etterlyser en nasjonal strategi for å utvikle Norge som havvindnasjon.

Klimaendringene fordrer en storstilt, global satsing på fornybar kraft. Satsingen på havvind vil bidra til å nå Norges klimaforpliktelser gjennom Parisavtalen. Satsingen på havvind vil også gjøre det mulig for norsk maritim industri å bli en ledende aktør i et globalt marked for havvind.

Den norske maritime klyngen leverer allerede i dag en lang rekke tjenester til utbygging av store havvindparker internasjonalt. Blant annet gjennom konstruksjonsskip, serviceskip, boligskip, kabellegging og klargjøring av havbunn. Norske maritime selskaper er globalt ledende aktører innen kompliserte maritime operasjoner innenfor offshore olje og gass. Denne kapasiteten er direkte overførbart til utvikling av fornybar energi. Maritim industri på sjø og land kan skalere og videreutvikle teknologi som kan redusere kostnadene.

Havvind vil i fremtiden erstatte kullkraft, bidra til å elektrifisere olje- og gassinstallasjoner samt også brukes som energikilde til havbasert oppdrett og produksjon av hydrogen. Hydrogen vurderes som

en viktig teknologi for å redusere utslippene fra interkontinental skipsfart. For å realisere det industrielle potensialet haster det å legge til rette for grunnleggende nasjonale rammebetingelser. Dette omfatter områder for utbygging av vindkraft, konsesjonsvilkår, skattemessige vilkår, øvrig regulatorisk rammeverk og incentivordninger som sikrer industriell satsing.

Maritim Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Etablere en klar og tydelig nasjonal målsetting for å utvikle Norge som energinasjon spesielt innenfor ny fornybar energi.
- Etablere et rammeverk og konsesjonssystem som bidrar til at vi legger til rette for en rask og effektiv utvikling av et ledende hjemmemarked.
- Etablere rammeverk som sikrer bredt aktørmangfold og markedsmessige rammebetingelser som gjør det attraktivt å investere i havvind i Norge.
- Etablere en nasjonal sektor avtale mellom næringsliv på land og hav, sammen med myndigheter, virkemiddelapparat, forskningsmiljøer og øvrige deler av klyngen som sikrer at vi bygger opp industri, kompetanse, arbeidsplasser og eksporterbar teknologi for (flytende) havvind. Inspirasjon kan hentes fra UK Sector Deal Offshore Wind.
- Innen sommeren 2020 bør alle konsesjons- og rammevilkår være avklart fra regjering og storting.

10. Bidra til å skape og ivareta arbeidsplasser for norske sjøfolk

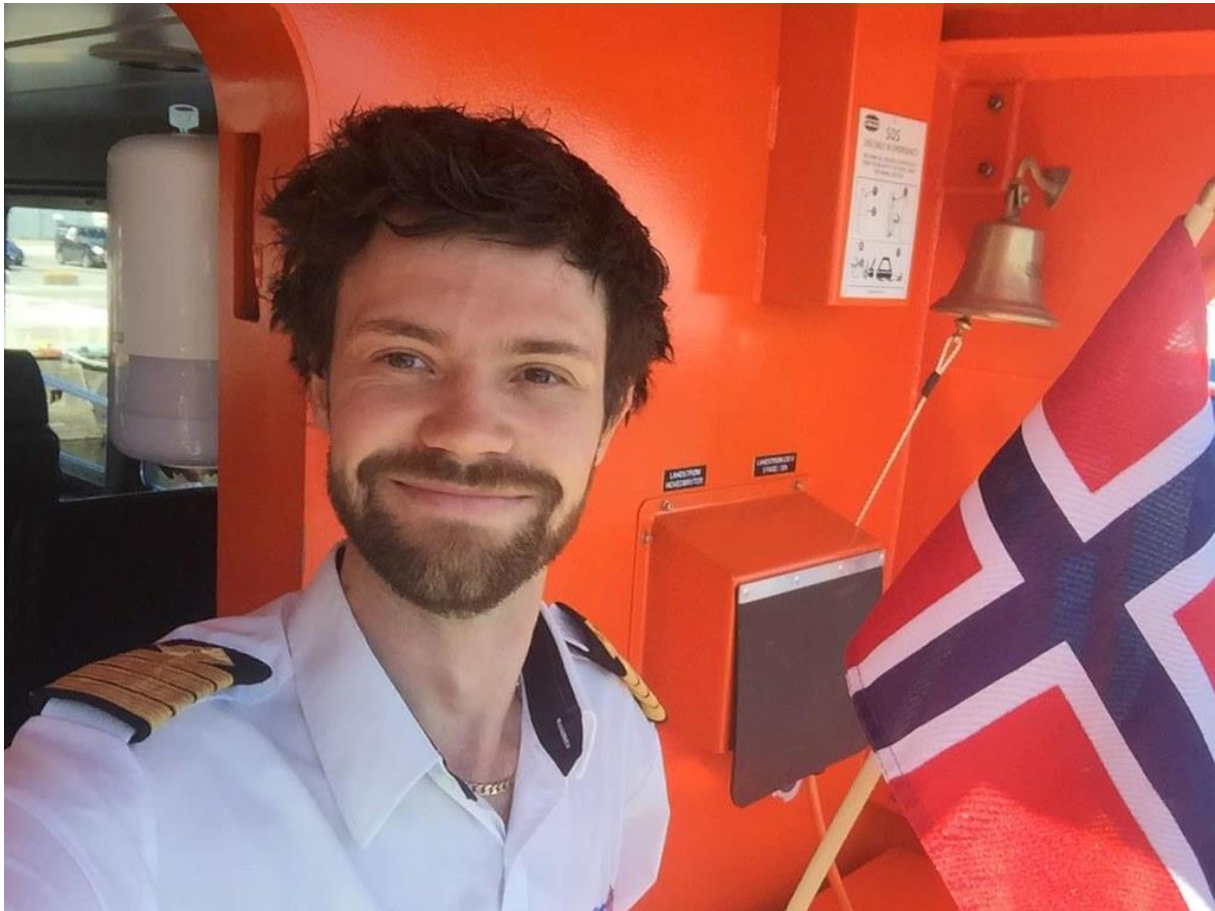


Foto: Harald Leite Olsen

Den norske maritime klyngen er avhengig av sjøfolk med høy kompetanse og operasjonell erfaring. Syv av ti norske sjøfolk som går i land får jobb i den landbaserte maritime industrien, og er avgjørende for innovasjonskraften i klyngen.

Totalt arbeider om lag 20 000 norske sjøfolk om bord på norske skip. Antallet har holdt seg relativt stabilt de siste årene, til tross for de krevende tidene som næringen har opplevd i kjølvannet av oljeprisfallet.

Det er viktig for sjøfartsnasjonen Norge å bevare og videreføre vår maritime spisskompetanse, og gode internasjonale renommé. Slik opprettholder vi etterspørselen etter norske sjøfolk i det nasjonale og internasjonale maritime arbeidsmarkedet.

Maritim Forum hilser velkommen myndighetenes vilje til å opprettholde konkurranseevnen til norske sjøfolk – og til rederiene som velger norsk når de skal ansette – gjennom refusjons- og nettolønnsordningen. Utvidelsen av ordningen i 2017, til også å gjelde NIS-registrerte lasteskip i utenriksfart, bidrar til at flere norske rederier fører norske flagg og har norske sjøfolk om bord i utenriksfarten.

Fremtidens sjøfolk vil bli stadig mer digitale, og få stadig mer avanserte oppgaver innenfor planlegging, drift og overvåking av avanserte operasjoner til havs. Dette er godt nytt for rekruttering

av norske sjøfolk, som holder det aller høyeste kompetansenivå tilpasset en høyteknologisk maritim bransje.

Maritimt Forum oppfordrer myndighetene til å:

- Styrke og utvide refusjons- og nettolønnsordningene for norske sjøfolk på norskregistrerte skip, og samtidig ivareta en konkurransedyktig norsk rederiskatteordning.
- Styrke konkurransekraften i skipsregistre NOR og NIS gjennom gode, og kundeorienterte skipsregistre.
- Starte en omfattende opplæringspakke for å oppgradere alle sjøfolk innen digitalisering.

Den norske maritime klyngen



Foto: Torbjørn Lunde

Norge har en komplett maritim klynge med globale ledere innen virksomhetsområder som rederier, riggselskap, classeselskap, finansinstitusjoner, skipsmeglere, verft og utstyrsleverandører. Norske sjøfolks kompetanse og erfaring er helt avgjørende for bærekraften i klyngen.

Den norske modellen – med kort vei mellom fagarbeider og ledelse – skaper de beste vekstvilkår for slagkraftig innovasjon og ny teknologi.

I helhet utgjør den maritime klyngen en av Norges aller viktigste næringer. Klyngen sysselsetter nesten 90 000 kvinner og menn, og verdiskapingen i næringen er på om lag 160 mrd. kroner årlig. Maritim næring står også for årlige eksportinntekter på 222 mrd. kroner, og er landets nest største

eksportnæring. Den norske maritime næringen er en kunnskapsintensiv, teknologi- og erfaringsbasert næring med sterke globale avtrykk.

Maritimt Forum er en interesseorganisasjon som samler hele den norske maritime næringen. Våre 700 medlemmer har over tid bidratt til å utvikle en verdensledende og helhetlig maritim klynge. Vi samler både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, og representerer fellesinteressene til næringen.

Maritimt Forum er etablert med kontorer i hver av de åtte viktigste maritime regionene i Norge. Vi er representert i Nord-Norge, Midt-Norge, Nord-Vestlandet, Bergensregionen, Haugalandet og Sunnhordland, Stavangerregionen, Sørlandet og Oslofjordregionen. I tillegg er Maritimt Forum Sentralt lokalisert i Oslo.

**Maritim Forum Sentralt**

Ivar Engan
479 04 642
ivar.engan@maritimt-forum.no

Ocean Industry Forum Oslofjord (OIFO)

Tom O. Klepppestø
481 44 000
tom.kleppesto@maritimt-forum.no

Maritimt Forum Sør

Bjørn R. Saltermark
906 63 310
bjorn@gcenode.no

Maritimt Forum Stavangerregionen

Fride Solbakken
412 31 908
fride.solbakken@maritimt-forum.no

Maritimt Forum Haugalandet og Sunnhordland

Sverre Meling jr.
952 39 415
sverre.meling@maritimt-forum.no

Maritime Bergen

Siv Remøy-Vangen
959 72 738
siv@maritimebergen.no

Maritimt Forum Nordvest

Arnfinn Ingjerd
905 21 065
arnfinn.ingjerd@maritimt-forum.no

Maritimt Forum Midt-Norge

Wollert Krohn-Hansen
900 25 005
wollert@maritimt-forum.no

Maritimt Forum Nord

Terje Brinck Løyning
481 05 929
terje.loyning@maritimt-forum.no