Norges Rederiforbund
Norwegian Shipowners' Association

Oslo, 9. februar 2014

Norges Rederiforbund
post@rederi.no

Kunnskapsdepartementet
postmottak@kd.dep.no

Svar på Kunnskapsdepartementets høring av rapport; *«Finansiering for kvalitet, mangfold og samspill – Nytt finansieringssystem for universiteter og høyskoler.»*

Vi viser til høring av rapport; *«Finansiering for kvalitet, mangfold og samspill – Nytt finansieringssystem for universiteter og høyskoler.»* Norges Rederiforbund takker for muligheten til å komme med innspill til denne høringen. Vi har følgende kommentarer:

I 2014 var 110 000 mennesker sysselsatt i den norske maritime næringen, både til sjøs og på land. Mange av de ansatte i maritim næring har høyere utdanning. Verfts- og utstyrsindustrien er svært ingeniørtung og rekrutterer både ingeniører og sivilingeniører. Rederiene gjør også til en viss grad det. I tillegg har den tjenesteytende delen av maritim næring, med særlig tyngde i Oslo-området, en stor andel økonomer og jurister. Oslo har ett av de største finansmiljøene i verden mht finans, og verdens nest største shippingbørs.

Maritim teknologi er det fagområdet hvor norsk maritim næring virkelig er verdensledende. De fleste større teknologiinnovasjonene innen shipping etter andre verdenskrig er kommet fra Norge. I dag er norske skipsverft helt enestående mht avanserte byggemetoder og norsk skipsutstyrsindustri driver den internasjonale utviklingen på sitt felt.

Dette sammen med at Norges Rederiforbund er den største arbeidsgiveren på norsk kontinentalsokkel gjør at vi er spesielt opptatt av de teknologiutdanning og maritim utdanning.

6.1 Fremtidens finansiering – Hensyn og helhet

Dimensjonering

Norges Rederiforbund er enig i at det er svært krevende å spå fremtidens behov for arbeidskraft, særlig i hvis en går ut over det veldig overordnede. Ingen kunne forutsett IKT-revolusjonen på 1990-tallet og få forutså .com-boblen i 1999. Likevel er det mulig å se noen overordnede trender som virker å være robuste mht ulike fremtidsscenarier.

Industri- og samfunnsutviklingen fører til at vi har et systemisk teknologunderskudd i Norge. Til tross for øremerkede satsinger på ingeniørstudieplasser, har ikke veksten i antallet studieplasser vært sterk nok. Vi mener at deler av årsaken til dette er på grunn av underfinansieringen av ingeniørstudiene (se punkt 6.4.3 lengre ned).

De høye lønnskostnadene i Norge fører til at tradisjonell industri som driver masseproduksjon og konkurrerer på pris, flyttes til utlandet. Den industrien vi har igjen i Norge er mer spesialisert og har avansert produksjon som konkurrerer på teknologi og innovasjon, heller enn pris. Denne utviklingen fører til at industrien, og særlig den maritime, blir stadig mer ingeniørtung. Stadig effektivisering av produksjonsmetoder og utvikling av produkter fører til behov for en stadig mer teoretisk avansert teknologikompetanse. Stillinger som tidligere hadde ufaglært arbeidskraft, har nå faglærte, tidligere faglærte fylles av ingeniører og tidligere ingeniørstillinger utøves nå av sivilingeniører.

Denne teknologiutviklingen kommer bare til å akselerere. Ingeniørbehovet kommer til å vokse. Også i andre deler av arbeidslivet ser vi at teknologi, digitalisering og systemtankegang blir stadig mer aktuelt. Behovet for teknologikompetanse vil derfor sannsynligvis også vokse i offentlig sektor, innen for eksempel velferdsyrkene.

Selv om det er vanskelig å spå fremtiden, mener vi altså at det er riktig med en tyngre satsing på teknologiutdanningen.

Felles samlet rammebevilgning

Ekspertgruppen anbefaler i sin rapport *«at institusjonene også framover mottar en rammebevilgning, og at det ikke skilles mellom separate bevilgninger til utdanning og forskning.»* Sett i lys av institusjonenes strategiske handlingsrom støtter vi denne anbefalingen. Imidlertid vil vi påpeke at for underfinansierte fagområder, slik som maritim utdanning har vært, kan felles rammebevilgning være hemmende for forskningsmulighetene. Når utdanningskomponenten er underfinansiert, fører det til at fagmiljøet ikke har ressurser til å satse på forskning. For å forhindre dette er det viktig å sikre at fagområdene har god nok finansiering til at både utdanning og forskning kan prioriteres.

6.4.3 Kategorier i studiepoengsindikatoren

Norges Rederiforbund støtter forslaget om å redusere antallet kostnadskategorier til 4, fra dagens 6. Vi mener den største utfordringen i dagens finansieringssystem er en underfinansiering av utstyrstunge fag som ingeniørutdanning og maritim utdanning. Særlig på lavere grad. Vi mener forslaget til ny modell vil rette opp i mye av denne underfinansieringen.

Maritim utdanning og ingeniørutdanning er, som det også beskrives i rapporten, utstyrstunge fag som er dyrere enn rene teorifag. I tillegg til å kreve mye utstyr, har disse fagene mer behov for undervisning i mindre grupper. Særlig på grunn av simulatortrening og bruk av lab. Det fører til at utgiftene per student ikke går like mye ned med økning i studenttallet for utstyrstunge fag, som for teorifag.

Et annet element ved disse fagene er at den teknologiske utviklingen gjør at det er behov for oppgradering av både undervisningen og utstyret ved jevne mellomrom. Det er ikke mulig å basere seg på forskning som er flere tiår gammel. Maritim utdanning er også styrt av STCW-konvensjonen som fører til kontinuerlige endringer av krav og innhold.

Vi mener både ingeniørutdanning og maritim utdanning bør legges til kategori 3) laboratorie- og utstyrskrevende fag. Vi er imidlertid usikker på om vektingen på 1,8 er nok. Det vil sannsynligvis dekke inn kostnadsforskjellen mellom disse fagene og teorifag, men

ikke være nok til å kunne gjøre dyre infrastrukturløft mht vitenskapelig utstyr, simulatorer og laboratorium. Det er derfor viktig å fortsette den øremerkede satsingen på utstyr gjennom statsbudsjettet, til tross for at finansieringsmodellen legges om.

7.3 SkatteFUNN

Norges Rederiforbund er opptatt av SkatteFUNN-ordningen fordi den er en spesielt egnet til å øke forskningsevnen til bedrifter. SkatteFUNN er ofte den første ordningen i forskningsdelen av virkemiddelapparatet en bedrift benytter seg av. SkatteFUNN-prosjekter kan løfte bedriftens forskningsevne og kunnskap om virkemiddelaparatet og sette bedriften i stand til å søke større program senere.

En av grunnene til at SkatteFUNN-ordningen funger så godt er at den er ubyråkratisk har lav terskel for deltakelse. Vi mener at ordningen fortsatt må være rettighetsbasert og at alle endringer som gjøres i ordningen må vurderes i lys av om det blir mer byråkratisk og mindre tilgjengelig. Om ordningen blir mer lik de andre programmene i Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge, vil noe av poenget med ordningen falle bort. Vi viser til de tilbakemeldingene næringslivet ga i forbindelse med evalueringene av Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge.

Med vennlig hilsen,

Norges Rederiforbund

Jørn Sund-Henriksen
Kompetansedirektør