

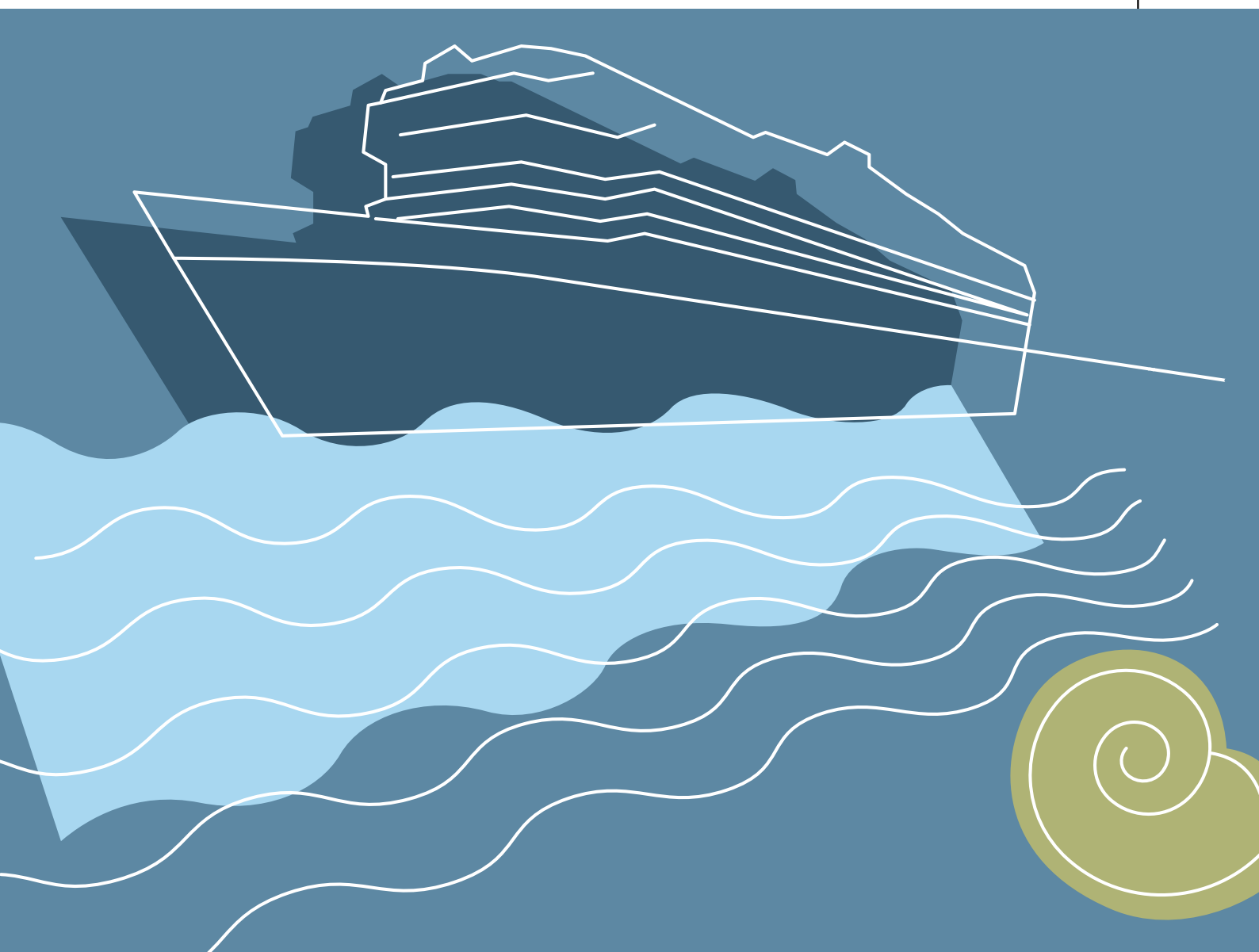


NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

Rapport

Stø kurs - 2 år etter

Regjeringens maritime strategi - Rapport 2009



Stø kurs – 2 år etter

Regjeringens maritime strategi - Rapport 2009

Forord

To år etter at regjeringens maritime strategi "Stø kurs" ble lansert i 2007 er tiden inne for å se på resultatene av strategien for den norske maritime sektor nasjonalt og globalt. I løpet av to år er det levert positive resultater av de 53 tiltakspunktene i strategien, men samtidig sliter de maritime næringene i den globale nedgangskonjunkturen.

I næringspolitikken er regjeringen opptatt av å satse der vi er gode, og satsingen på de maritime næringene er en naturlig del av denne politikken. De maritime næringene er viktige for de fleste regioner i Norge. Samtidig er de også blant våre mest globale næringer. "Stø kurs" har vært et arbeidsdokument for å videreutvikle alle deler av den norske maritime klynge; skipsfart, verft, utstyrleverandører og tjenesteleverandører. Verdiskapingen i de maritime næringene er over 100 mrd. kroner, noe som gjør den til den største næringssektor i Norge etter petroleumsvirksomheten.

Hoveddelen av denne rapporten omhandler en detaljert rapportering av resultatene av de 53 tiltakspunktene i strategien under hovedtemaene: Globalisering og rammevilkår, Miljøvennlige maritime næringer, Maritim kompetanse, Maritim forskning og innovasjon og nærskipsfart. Regjeringen har i løpet av 2008 og 2009 bevilget 200 mill. ekstra på statsbudsjettet til oppfølging av "Stø kurs". Disse pengene har gått til forskning, innovasjon og kompetanse. En omtale av finanskrisens effekter på de maritime næringer og regjeringens tiltak er omtalt i et eget kapittel. Vi har til slutt valgt å peke på en del hovedutfordringer som det må jobbes videre med i et lengre perspektiv.

Sentrale utfordringer i fremtiden blir å følge opp en strategi rundt Norges maritime omdømme for å styrke næringen globalt. Det må arbeides kontinuerlig for å sikre gode rammevilkår for de maritime næringene. For at norske bedrifter skal lykkes er det også helt nødvendig å bevare og styrke kompetansen, forskningen og innovasjonen som er sentrale elementer i den globale kunnskapsøkonomien. Reduksjon av klimagassutslipp representerer muligheter og utfordringer innen forskning for å forbedre teknologien og i internasjonale reguleringsfora for å få på plass globalt forpliktende avtaler.

Jeg takker alle som har bidratt i oppfølgingen av "Stø kurs", og da spesielt næringen selv som har vært en viktig bidragsyter i strategiarbeidet. Arbeidet for å styrke den norske maritime næring er langt fra over, og det kreves både samarbeid og målrettet langsiktig arbeid for å nå regjeringens visjon om at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon.



Sylvia Brustad

Sylvia Brustad
Nærings- og handelsminister

Innholdsfortegnelse

- **1. Hovedpunkter s. 5**
- **2. Fakta og statistikk s. 9**
- **3. Rapportering s. 13**
- **3.1 Globalisering og rammevilkår s. 13**
- **3.2 Miljøvennlige maritime næringer s. 19**
- **3.3 Maritim kompetanse s. 24**
- **3.4 Forskning og innovasjon s. 29**
- **3.5 Nærskipsfart s. 32**
- **4. Finanskrisen s. 36**
- **5. Veien videre s. 39**

1. Hovedpunkter fra "Stø kurs" – 2 år etter



Sjøfartsdirektoratets Fotokonkurranse. Fotograf Morten Storebø

Til tross for store utfordringer for den næringen med lavkonjunkturen i verdensøkonomien er det mange lyspunkter å spore når man ser på effekten av de mange satsningene i den maritime strategien. Sett i forhold til regjeringens visjon om at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene er det klare tegn på at Norge vil opprettholde denne posisjonen også i fremtiden. I målsetningen om å bidra til en global regulering av de maritime næringer for å hindre skattekonkurranse, fremme miljøvennlige løsninger og trygge arbeidsvilkår for de ansatte har flere av tiltakene endt opp i gode resultater. Nedenfor er en oversikt over de viktigste resultatene.

- I statsbudsjettene for 2008 og 2009 har regjeringen bevilget totalt 200 mill. kroner til oppfølgingen av "Stø kurs". Det er bevilget ekstra midler til maritim forskning og innovasjon, miljøprosjekter i de maritime næringer og utvikling av nærskipfartsflåten. Det er bevilget penger til maritime skoler til professor II - stillinger, videreutdanning av lærere, utvikling av masterstudium og til maritim utstyr.
- Regjeringen vil bidra til en global regulering av de maritime næringer for å hindre skattekonkurranse. Regjeringen har overfor EU-kommisjon tatt til orde for en innstramning av bruken av støtteordninger til skipsfarten.

- Rederiskatteordningen ble endret i 2007, og skatteordningen er nå langt på vei på EU-nivå og etterkommer i større grad rederienes ønsker om gunstige og stabile rammevilkår. Flere rederier har blitt med i ordningen.
- Et stort skritt for å styrke rettigheter til sjøfolk internasjonalt og et viktig bidrag for å begrense sosial dumping ble gjort i vedtakelsen av Maritime Labour Convention 2006. Norge spilte en aktiv rolle i arbeidet i forkant av dette vedtaket.
- Omdømmerapporten for norske maritime næringers muligheter og utfordringer i utlandet ble lansert i 2008. Omdømmerapporten er blitt utarbeidet i nært samarbeid med Innovasjon Norge og danner grunnlaget for strategien rundt arbeidet med å styrke Norges maritime omdømme globalt.
- Nettolønnsordningen gir stabile rammer for næringen som har bidratt til at rederiene nå tør satse og har bidratt til flere norske sjøfolk, lærlingordninger og praksisplasser. Formålet med ordningen er å opprettholde og styrke norsk, praktisk maritim kompetanse. Antall norske sjøfolk økte fra 2006 til 2008 med ca 15 prosent.
- Miljøhensyn står sentralt i strategien og Regjeringen har som mål at de norske maritime næringer skal være verdens mest miljøvennlige og gå foran i utviklingen av nye løsninger. I satsningen på maritim forskning, innovasjon og nærskipfart er det også lagt vekt på å utvikle miljøvennlige løsninger. I forbindelse med avviklingen av den gamle rederiskatteordningen ble det innført et miljøfond som gjorde at rederiene kunne avsette 1/3 av tilbakebetalingen av rederiskatten til et eget fond for miljøprosjekter.
- Skipsfarten er en global næring og globale reguleringer spiller en viktig rolle for å gjøre den mer miljøvennlig. Gjennom IMO har Norge bidratt til at et historisk vedtak knyttet til bruk av tungolje og reduksjon av NOx-utslipp er blitt fattet. Senere, på IMO-møtet i Hong Kong i mai 2009, ble det vedtatt nye og miljøvennlige regler for opphugging av skip.
- Det er forventet at en nasjonal forskrift om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann vil bli vedtatt før sommeren 2009 og tre i kraft fra nyttår 2010. Med dette følger Norge opp sine forpliktelser under ballastvannkonvensjonen og reduserer risikoen for introduserte arter i norske farvann.
- LNG-drevne fartøy har reduserte utslipp både knyttet til CO2 og spesielt NOx-gasser. Å sørge for incentiver, samt fasilitere for mer bruk av naturgass som drivstoff på skip vil i stor grad være med å gjøre skipsfarten mer miljøvennlig. Regjeringen har besluttet at det skal stilles krav om gassdrift ved anbudsutlysninger for ulike fergestrekninger. Videre, som en del av miljøavtalen mellom

myndighetene og 14 næringslivsorganisasjoner, er NOx-fondet blitt opprettet. Styret i Næringslivets NOx-fond har til nå behandlet over 310 søknader om støtte til NOx-reducerende tiltak med en samlet, innvilget støtte på 1,2 mrd. kroner.

- Innen maritim kompetanse har regjeringen satt som mål at Norge skal være verdensledende og har samlet bevilget 65,5 mill. kroner i 2008 og 2009 til å styrke infrastruktur og kompetanse ved maritime skoler. Kampanjen og nettstedet Ikkeforalle.no ble lansert av Maritimt Forum som et virkemiddel for å øke søkningen til maritim utdanning på videregående- og høyere nivå. Opptakstallene for maritime fag på videregående nivå steget med 15 prosent fra 2006 til 2008, mens det for maritime fag på høyskoler steg med 94 prosent i samme periode. Regjeringen har videre bevilget midler til "Skoleskipet Gann" som siden oppstarten har utdannet 10500 elever i maritime fag. Skoleskipet er et populært alternativ med 485 søkere på 105 plasser i 2008.
- Innen området maritim forskning og innovasjon er det verdt å trekke frem MAROFF-programmet, som administreres av Norges Forskningsråd. Under dette programmet er det flere prosjekter som har vokst frem og noen av disse er omtalt i kapitlet om forskning og innovasjon. Gjennom SINTEF-Marintek og NTNU i Trondheim har Norge et verdensledende forskningsmiljø. For å styrke dette har myndighetene gitt tilsagn til forprosjektet "Den tredje bølgen" med 8 mill. kroner med forutsetning om at næringslivet går inn med et tilsvarende beløp. Prosjektet skal kartlegge behovet for oppgradering av Marinteks infrastruktur for testing og forskning.
- Det siste hovedområdet i strategien er satsningen på nærskipfart slik at skipstransport innenlands skal bli et mer miljøvennlig og konkurransedyktig alternativ til veitransporten. I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det vist til at regjeringen vil styrke sjøtransportens konkurransevilkår gjennom å fjerne kystgebyr og årsavgiften for havnesikkerhet. DNVs utredning om norsk nærskipfart som ble presentert i 2007 bidro til en bedre kartlegging av utfordringene i nærskipfarten.
- Nærskipfartsordningen under Innovasjon Norge ble opprettet i 2008 som et resultat av den maritime strategi og er et finansieringsprogram for å utvikle nærskipfartsflåten. Rammen for ordningen i 2008 og 2009 har vært på 27,5 mill. kroner og tilbys som tilskudd og innovasjonslån til utvikling. Enkelte av disse prosjektene er nevnt i kapitlet om nærskipfart.
- «Marco Polo» er EUs program for overføring av transport fra vei til sjø, bane og indre vannveier. Norge har videreført sin deltakelse gjennom Marco Polo II-programmet. Norske myndigheter har bevilget markedsføringsmidler gjennom SPC Norway som skal styrke profileringen av programmet ovenfor norske bedrifter og gir støtte til søknadsprosessen.

- Prosjektet «Nyfrakt» startet opp i 2008 med støtte fra Norges Forskningsråd som en del av satsningen på nærskipsfarten og med en bred deltakelse fra næringen. For å møte fremtidens utfordringer for kystflåten er det nødvendig med en fornyelse av skipsflåten og prosjektet skal utvikle nye logistikksystemer for å bedre mulighetene for økt lasteutnyttelse.
- Den maritime næringen har også tatt flere gode initiativ innenfor de ulike områdene i strategien og mange av regjeringens tiltak hadde ikke latt seg gjennomføre uten et tett samarbeid med næringen. Initiativet "Forum for miljøvennlig skipsfart" har vært et tiltak som har satt i gang samarbeid om miljøvennlige løsninger og initiativer mellom ulike representanter fra de maritime næringene. Med "Maritim karriere" bidro næringen med et sterkt bidrag for å sikre rekruttering til og kompetanse i maritim sektor.
- Ved utgangen av 2008 slo finanskrisen inn for fullt og det har gått særdeles hardt utover den eksportorienterte maritime næringen i landet. Høsten 2008 og i begynnelsen av 2009 ble det lagt frem flere tiltakspakker som også styrker maritime bedrifter. Rammene for GIEK (Garantiinstituttet for eksportkreditt) økte til 110 mrd. kroner, samtidig som Byggelånsgarantiordningen for skip ble utvidet fra 5 mrd. til 8 mrd. kroner. Videre har rammen for lavrisikolån under Innovasjon Norge økt betydelig.
- Gjennom Eksportfinans, der staten bidro med 50 mrd. kroner i utlånskapital, har denne ordningen også blitt utvidet til å gjelde norske skipsverft. Et annet tiltak for å styrke rederiene i krisen har vært en justering av forskriften for miljøfondsavsetningen av 1/3 av rederienes skattekreditt. Dette vil styrke rederienes egenkapital og gi lettere tilgang til finansiering av investeringer i skip og miljøtiltak.

2. Fakta og statistikk

De norske maritime næringene

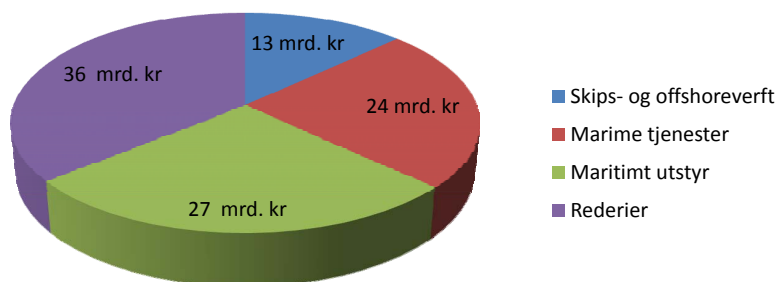
Norge har en av verdens største og mest komplette maritime sektorer. Dette har gitt grobunn for en unik maritim kompetanse og et stort potensial for innovasjon. Vi finner maritime bedrifter over hele landet, og de maritime næringene er derfor viktige for å sikre aktivitet i alle deler av landet.

Vi skiller mellom fire hovedtyper av maritime bransjer: rederier (som inkluderer rigg- og boreselskaper), maritime tjenesteytere, skips- og offshoreverft og utstyrprodusenter. Rederi- og riggvirksomhet er størst, deretter følger henholdsvis utstyrprodusenter, maritime tjenesteytere og verft.

Den maritime næringen har også klare koblinger mot andre næringsområder som fiskeri og reiseliv, og i de senere årene har maritime virksomhet og offshorevirksomhet blitt tettere knyttet sammen.

Maritim næring er Norges nest største næring målt etter verdiskaping, kun slått av olje- og gassektoren. Tyngdepunktet for verdiskapingen er i Osloområdet og langs kysten fra Rogaland til Møre.

I "Stø kur"s kunne man lese at den samlede maritime verdiskapingen var på 81 mrd. kroner i 2005. Siste oppdaterte tall viser at samlet verdiskaping i de maritime næringene har økt med rundt 20 mrd. kroner, og endte på i overkant av 100 mrd. kroner i 2007. Samlet sysselsetting i næringen er i følge siste oppdaterte tall på 97 000 personer. Dette er en klar økning fra 2005.



Figur 1
Verdiskaping for 2007 i de maritime næringer fordelt på fire hovedgrupper (mrd. kroner)

De maritime utstyrprodusentene hadde en formidabel vekst i perioden 2005 - 2007 og sto for i overkant av halvparten av den totale verdiskapingsveksten. Maritime tjenesteytere og verftsindustrien har også opplevd økt verdiskaping i perioden mens rederiene har hatt en svak nedgang.

Som følge av finanskrisen er det imidlertid ventet at verdiskapingstallene for 2008 og 2009 ikke vil bli like høye som de har vært i de foregående årene. Fallende skipsverdier og fraktrater, kanselleringer av nybygg og et økende antall skip i opplag gir økonomiske konsekvenser for den maritime næringen.

Norsk skipsfart

Skipsfart er Norges største eksportnæring etter olje og gass, og er den største bransjen når det gjelder tjenesteeksport. Norsk skipsfart opererer i de fleste store skipsfartsmarkeder, som tank, bulk, kjemikalier, containere, bil og LNG og er blant de ledende innen flere offshoremakeder, som rigg og supply. Norske rederier har imidlertid til dels forlatt tradisjonell linjefart og cruisevirksomhet.

FNs konferanse for handel og utvikling utgir årlig publikasjonen "Review of maritime transport". I følge denne besto den norskkontrollerte flåten per 1. jan 2008 av 1 827 skip over 1000 dwt. Samlet tonnasje for disse var 46,9 millioner dwt. Norge beholdt sin plassering som verdens femte største skipsfartsnasjon på tross av en svak nedgang i tonnasje. Andelen norsk kontrollerte skip som seiler under utenlandsk flagg er om lag 56 prosent målt i antall skip, og om lag 70 prosent målt i tonnasje.

Land	Antall skip			Tonnasje -
	Nasjonalt flagg	Utenlandsk flagg	Totalt	dødvvekttonn
				Totalt
Hellas	736	2 379	3 155	174 570 471
Japan	714	2 801	3 515	161 747 102
Tyskland	404	2 804	3 208	94 222 787
Kina	1 900	1 403	3 303	84 881 703
Norge	792	1 035	1 827	46 872 096
USA	855	914	1 769	39 828 150
Korea	756	384	1 140	37 703 707
Hong Kong	311	346	657	33 434 439
Singapore	536	333	869	28 262 554
Danmark	317	544	861	27 434 643

Tabell 1. Norges rangering blant verdens 10 største skipsfartsnasjoner. Se vedlegg for faksimile av kap 2, tabell 12 i "Review of maritime transport 2008".

Deler av den norske nærskipflåten er utelatt i tallene over norsk skipsfart ettersom nærskipfartsflåten også består av skip under 1000 dwt.

Utredningen om norsk nærskipfart forelå i desember 2007. Denne angir 228 - (DNV 2007-1657 s. 55) norsk kontrollerte / norsk opererte skip i nærskipfartsflåten mellom 100 - 999 dwt. når man ser bort fra ferjer og passasjerskip. Tallet er fra januar 2007. Det er liten grunn til å anta at veksten i den norsk kontrollerte flåten under 1000 dwt. har økt i perioden, og at veksten fra 1795 til 1827 skip dermed ligger på større skip. (Unctad rmt2008).

På bakgrunn av blant annet nettolønnsordning og bevisstgjøring for å beholde og styrke den norske maritime kompetanse ser vi også en økning i antallet norske sjøfolk.

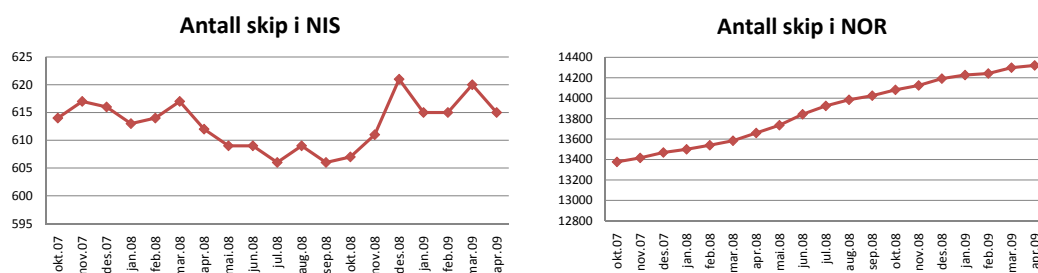


Figur 2. Utviklingen av antall sjøfolk 2006-2008

Norske skipsregistre

Antall skip under norsk flagg har vist økning siden høsten 2007. Norsk Ordinært Skipsregister har hatt en økning på 944 skip i perioden, dvs 7,06 prosent, mens antall NIS-registrerte skip har variert noe.

Flere rederier har flyttet skip hjem til den nye rederiskatteordningen. I denne forbindelse er skip blitt registrert under norsk flagg. Eksempler på dette er bilbefrakteren Höegh Autoliners som fra våren 2008 startet prosessen med å overføre 43 av sine skip til norsk eierskap og innmelding i den norske rederiskatteordningen. I løpet av 2008 registrerte Höegh 2 skip i NIS og vil registrere 6 nybygde skip i NIS. Tilsvarende ser vi også rederiet Kristian Jebsen som i løpet av 2008 registrerte fem nye skip i NIS ved eierskapet til datterselskapene Gearbulk Shipping AS og SKS - OBO. Dette har medvirket til å stabilisere nivået av skip i NIS, og vi ser en økning i NIS som følge av dette. Reduksjonen i begynnelsen av 2009 skyldes utfasing av eldre skip.



Figur 3. Utvikling i NIS og NOR

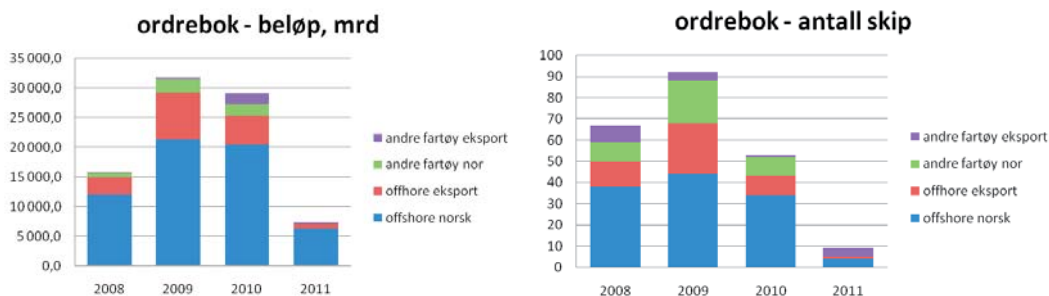
Maritime tjenesteytere

Rederier er avhengig av leveranser fra et bredt spekter av maritime tjenesteytere. De viktigste tjenesteyterne er skipsfinansiering, forsikring, sjørett, klassifisering, havnetjenester og megling.

Mange norske maritime tjenesteytere er blant de største og mest betydningsfulle i verden på flere områder. For eksempel er Det Norske Veritas (DNV) verdensledende innen skipsklassifisering, RS Platou verdensledende innen skips- og fraktmegling og DnBNor og Nordea er to av verdens største banker innen tilrettelegging av lån til skipsfarten.

Verftsindustri

Norge har lange skipsbyggingstradisjoner. Oppsvinget i skips- og offshoresektoren de senere årene har ført til sterk kontrahering ved norske verft. Spesialiserte offshoreskip har dominert ordreboken. Etter endringen i verdensmarkedene vinteren 2008/2009 har det nesten ikke blitt bestilt skip ved norsk verft og det har også forekommet kanselleringer. Dette gir utslag i en svekket ordrebok for 2010 og 2011. Ordreserven ved norske verft var fra januar 2009 på om lag 62 mrd. kroner, av dette står norske offshore rederier for 45 mrd. kroner. Norske offshore rederier har per 1. april 2009 88 skip i bestilling ved norske verft til en verdi på om lag 45 mrd. kroner. Ordreserven for 2010 og 2011 er om lag 35 mrd. kroner.



Utstysprodusenter

I Norge finner vi maritime utstysprodusenter innen mange områder, som motorer, pumpe-systemer, navigasjonsutstyr, maling, varmesystemer, møbler og posisjoneringssystemer. Norske utstysprodusenter er eksportbedrifter og er nært knyttet til norsk og internasjonal verftsindustri.

Norske utstysprodusenter eksporterer om lag 70 prosent av sin produksjon og har 7-9 prosent av verdensmarkedet. Norske utstysprodusenter er derfor sårbare for omslaget i verdensøkonomien, og de store utstysprodusentene Rolls Royce og Kongsberg gruppen har opplevd et fall på om lag 30 prosent i ordreinngang.

3. Rapportering



Sjøfartsdirektoratets Fotokonkurranse. Fotograf Finn Jørgensen – Tor Viking

3.1 Globalisering og rammevilkår

Tiltak 1:

Regjeringen vil arbeide mot subsidie og skattekonkurranse innen skipsfart i internasjonale organer (OECD, WTO), og dessuten ta initiativ til å bygge ned støtteordningene til fergefarten mellom EØS-land.

Oppfølging:

I WTO er det generelt meget begrenset interesse blant medlemslandene for å utvikle regler for regulering av bruk av subsidier på tjenesteområdet inklusive skipsfart. Innen OECD er det fora der saken kunne være relevant, men det anses likevel svært vanskelig å komme frem til bindende internasjonale regler for regulering av statsstøtte til skipsfarten i OECD.

Etter en totalvurdering av hvilket organ det er mest muligheter for å få gjennomslag i, har fokus blitt rettet mot Europakommisjonens regler for statsstøtte til skipsfarten. I et brev av 26.05.08 fra regjeringen til Europakommisjonen tas det til orde for en innstramning i bruken av støtteordninger til skipsfarten. Hovedmålet bør være at retningslinjene

for statsstøtte til skipsfarten fjernes i forbindelse med den forestående revisjonen i 2011. Samtidig ble det opplyst at Norge vil utnytte handlingsrommet i retningslinjene for statsstøtte til skipsfarten blant annet for å sikre lokalisering av maritimt næringsliv.

Saken er tatt opp i diverse møter med Kommisjonen og EU-formannskapet, samt i forbindelse med utarbeidelsen av Europakommisjonens strategi for skipsfartsnæringen i EU frem til 2018. Denne strategien inneholder klare signaler om at omfanget av retningslinjene for statsstøtte til skipsfarten vil bli videreført, med en bred tilslutning fra medlemslandene i EU. Regjeringen vil på denne bakgrunn vurdere videre oppfølging, særlig i forbindelse med revisjonen av retningslinjene. Det vil i den forbindelse også bli aktuelt å se på mulighetene for å få EU med på internasjonale initiativ for å begrense bruken av støtteordninger til skipsfarten.

Tiltak 2:

Regjeringen vil innføre en rederiskatteordning etter europeisk modell fra inntektsåret 2007.

Oppfølging:

Stortinget vedtok i desember 2007 en ny rederiskatteordning etter europeisk modell, som blant annet innebærer endelig fritak for skatt på overskudd fra skipsfartsvirksomhet. I tillegg ble det åpnet for at rederiene kan drive virksomhet i form av strategisk og kommersiell ledelse av egne og innleide skip, samt annen virksomhet med nær tilknytning til sjøtransportvirksomheten. Den nye rederiskatteordningen ble godkjent av ESA 3. desember 2008. Den svært lempelige beskatningen av rederiene har økt lønnsomheten av å investere i norsk skipsfart, og en rekke rederier har gått inn i den nye ordningen.

Ved omleggingen av rederiskatteordningen høsten 2007 ble det vedtatt overgangsregler om en gradvis oppløsning av opparbeidede skattekreditter i den tidligere rederiskatteordningen. To tredjedeler av skattekreditten skal innbetales over 10 år, mens en tredjedel bare skal innbetales dersom et tilsvarende beløp – det såkalte miljøfondet – ikke brukes til kvalifiserende miljøtiltak. Det er ingen tidsfrist for bruk av miljøfondet til miljøtiltak, slik at fondet kan føres som egenkapital i rederienes regnskaper.

Innføringen av den nye rederiskatteordningen må ses i direkte sammenheng med tiltakspunkt 1, der det fremgår at regjeringen vil arbeide mot subsidie- og skattekonkurransen innen skipsfarten i internasjonale organer. Det er særlig relevant å arbeide opp mot EUs gjennomgang av statsstøtteretningslinjene for maritim sektor.

Tiltak 3:

Regjeringen vil videreføre den pådriverrollen Norge har for å videreutvikle det internasjonale regelverket for sjøfart i IMO og ILO i nært samarbeid med de øvrige medlemslandene og EUs organer.

Oppfølging:

Norge deltar aktivt i og påvirker regelverksutviklingen i IMO, ILO, EU, International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC-fondet) og Paris MOU for å forvalte og utvikle regelverk knyttet til sikkerhet til sjøs, kontroll av skip, sjøfolks forhold, skipsregistrering og forebygging av forurensning til sjøs. Norge deltar også aktivt i arbeidet for maritim anti-terrorvirksomhet. Norge spiller en viktig rolle som pådriver og premissleverandør for utvikling av nytt og bedre internasjonalt regelverk som også vil sette strenge sikkerhets- og miljøkrav for å fremme norsk skipsfart.

Nærings- og handelsdepartementet arrangerte et større IMO-seminar våren 2009 med bred deltakelse fra departementer og relevante miljøer.

Tiltak 4:

Regjeringen vil foreslå for Stortinget at Norge skal ratifisere ILO-konvensjonen om sjøfolks arbeids- og levevilkår snarest mulig.

Oppfølging:

Etter at Stortinget den 2. desember 2008 ga sitt samtykke, ratifiserte Norge den 10. februar 2009 ILO konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Norge var den femte stat som ratifiserte og den første europeiske. De fem statene som har ratifisert, er alle blant verdens største sjøfartsnasjoner, og konvensjonens krav til tonnasje for at den skal tre i kraft, er oppfylt. Det mangler imidlertid ratifikasjon fra 25 stater for at konvensjonen kan tre i kraft.

Bak arbeidet med den norske ratifikasjonen ligger et omfattende arbeid med å foreta endringer i norsk lovgivning og andre praktiske tilpasninger. Etter forslag fra regjeringen, vedtok Stortinget den 19. desember 2008 endringer i sjømannsloven og tre andre lover som vil styrke sjøfolks rettigheter i forhold til gjeldende rett. Endringene vil tre i kraft samtidig med konvensjonen.

(Se sideboks)

Tiltak 5:

Regjeringen vil starte arbeidet med en gjennomgang av det offentlig støttede eksportfinansieringssystemet i Norge.

Rapportering:

NHD satte i 2007 i gang en ekstern evaluering av GIEK. Evalueringen ble gjennomført av ECON Pöyry og ble sluttført i mai 2008 og det gjøres nå arbeid internt for å følge opp GIEK- og 108-evalueringen. I lys av finanskrisen blir andre aktuelle forslag behandlet løpende.

Vedtaket av Maritime Labour Convention 2006, som erstatter 68 nåværende ILO konvensjoner og rekommandasjoner, var en milepæl i det internasjonale arbeidet med å styrke rettigheter til sjøfolk globalt. Norge spilte en aktiv rolle i forhandlingene av konvensjonen, og den vil være et viktig bidrag til å begrense sosial dumping.

Regjeringen har vært tydelige på at Norge, gjennom en tidlig ratifisering, må bidra til at konvensjonen trer i kraft så raskt som mulig. Ved den norske ratifikasjonen den 10. februar ble Norge den femte stat som ratifiserte konvensjonen og den første europeiske. Med dette er et delmål oppfylt og vi sender dessuten et viktig signal til andre land om å komme etter.

Følgende tiltak er gjennomført:

Rammene for Alminnelig garantiordning, Byggelånsgarantiordningen for skip og U-landsordningen er økt til henholdsvis 110 mrd. kroner, 8 mrd. kroner og 3,15 mrd. kroner. Videre er det inngått en avtale om statlige lån til Eksportfinans ASA. Lånene skal benyttes til nye eksportkreditter, dvs. lån som kvalifiserer under 108-ordningen.

Tiltak 6:

Regjeringen vil videreføre nettolønnsordningen for sjøfolk.

Oppfølging:

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skal sikre maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk og i tillegg bidra til at norske rederier gis konkurransedyktige rammevilkår i forhold til vilkårene i andre land. Ordningen er utformet i to versjoner der en er en refusjonsordning for en prosentvis andel av rederiets lønnsutgift (refusjonsordningen), og den andre en refusjon av rederiets innbetaling av norsk skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift (nettolønnsordningen).

Regjeringen har videreført tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. I 2008 ble det utbetalt om lag 1,825 mrd. kroner under ordningen, og den omfattet gjennomsnittelig 11 300 sjøfolk. Dette antallet har økt gradvis, fra omtrent 10 000 i 2006.

Nærings- og handelsdepartementet har bevilget midler til en ekstern gjennomgang av ordningen.

Tiltak 7:

Regjeringen vil gjeninnføre kravet om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på skip under fremmede flagg.

Oppfølging:

Forslag til en forskriftsendring knyttet til eksisterende og ny Utlendingslov har vært på høring. Arbeids- og inkluderingsdepartementet vil i lys av høringsuttalelsene utforme forskriftstekst med sikte på at krav om arbeidstillatelse kan tre i kraft så snart som mulig.

Tiltak 8:

Regjeringen vil videreføre byggelånsgarantiordningen for skip under GIEK.

Oppfølging:

Rammen for GIEKs byggelånsgarantiordning ble i november 2008 utvidet fra 5 mrd. kroner til 6,5 mrd. kroner. i forbindelse med en gjennomgang av tiltak som kan lette finansieringssituasjonen under uroen i finansmarkedene. Det er senere blitt åpnet for en ytterligere økning til 8 mrd. kroner.

Tiltak 9:

Regjeringen vil be Innovasjon Norge i samarbeid med Skipsregistrene, Sjøfartsdirektoratet og aktørene i de maritime næringene om å utvikle en

felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av Norge i utlandet

Oppfølging:

I 2008 ble det som et forprosjekt produsert en rapport over de norske maritime næringenes omdømme i utlandet. Hovedresultatet i rapporten er at norske maritime næringer generelt har et veldig godt omdømme i utlandet, men at det også finnes enkelte svake områder. Rapporten kom videre med forslag til en omdømmeposisjon, omdømmestrategi og utformingen av det videre arbeidet. Innovasjon Norge koordinerer arbeidet med å utvikle en felles strategi for markedsføring og profilering med bakgrunn i rapporten. Det videre arbeidet for å følge opp på bakgrunn rapporten er i gang i tett samarbeid med næringen.

Tiltak 10:

Regjeringen vil styrke markedsføringen av NIS og har satt av 3 mill. kroner på budsjettet til dette formålet. I 2009 har regjeringen satt av 1,5 mill. kroner til videresatsing for markedsføring av NIS.

Oppfølging:

For å oppnå regjeringens målsetting om at Norge skal være en ledende maritim nasjon, er det viktig at Norsk Internasjonalt Skipsregister fremstår som konkurransedyktig og attraktivt. Som et ledd i gjennomføringen av regjeringens maritime strategi, ble det i 2008 satset aktivt på en utvidet markedsføring av NIS som vil videreføres i 2009. Målsettingen er at registeret skal fremstå som et konkurransedyktig og attraktivt register for norske og utenlandske rederier, slik at flere skip registreres under norsk flagg.

Skipsregistrene har fokusert på målrettet annonsering i medier som dekker relevante segmenter som Lloyd's List, Trade Winds, Dagens Næringsliv og Bergens Tidende. Videre har Skipsregistrene profilert seg gjennom deltakelse på relevante konferanser både i inn- og utland som også har gitt positive erfaringer.

Kampanjen har resultert i større aktivitet på registrets hjemmesider og en økning av nyregistreringer i NIS. I første kvartal av 2009 var antall skip registrert i NIS 615 skip.

Tiltak 11:

Norske myndigheter vil arbeide aktivt i samarbeid med andre skipsfartsland for å inkludere skipsfart på en fullverdig måte i tjenesteavtalen i WTO.

Oppfølging:

Norge deltar i tjenesteforhandlingene i WTO blant annet i en vennegruppe med andre sentrale skipsfartsland som har utarbeidet krav i forhold til aktuelle liberaliseringsforpliktelser og løsninger for skipsfart i forhandlingene. Fremdriften i forhandlingene på tjenester og skipsfart beror imidlertid i hovedsak på utviklingen i andre deler av forhandlingsrunden. Det har særlig vært vanskelig å finne løsninger på landbruksområdet og for tollreduksjoner på industrivarer slik at forhandlingene kan avsluttes.

Tiltak 12:

Regjeringen vil forhandle frem fram nye frihandelsavtaler i EFTAs regi for å ivareta norsk næringslivs internasjonale konkurransevilkår, herunder skipsfartsinteressene.

Oppfølging:

I nær sammenheng med manglende fremgang i WTO-forhandlingene, inngår stadig flere land bilaterale frihandelsavtaler. Dette er en utvikling som kan føre til at norske produsenter og eksportører blir diskriminert i viktige markeder. Norge inngår handelsavtaler hovedsakelig gjennom EFTA. Et sentralt mål for disse handelsavtalene har vært å forbedre markedsadgangen for EFTAs eksportbedrifter og at de ikke skal diskrimineres i forhold til eksportører fra andre land. Da EFTA-avtalene har som mål å eliminere denne diskrimineringen er de viktige instrumenter for å styrke norsk næringsliv i det globale marked.

Det er ferdigforhandlet og implementert bilaterale og multilaterale handelsavtaler med en rekke land. Forhandlingsprosesser om handelsavtaler med Kina, India, Russland og Ukraina er påbegynt og vil videreføres.

En handelsavtale mellom EFTA og Canada som omfatter varer ble signert 26. januar 2008 og ventes å tre i kraft 1. juli 2009.

Tiltak 13:

Regjeringen vil fremforhandle en bilateral skipsfartsavtale med India.

Oppfølging

I 2007 ble forhandlingene om en bilateral skipsfartsavtale med India startet opp. Disse forhandlingene sees i sammenheng med forhandlingene om en frihandelsavtale mellom EFTA og India som startet opp i 2008. Denne avtalen vil omfatte tjenester, herunder skipsfart og andre maritime tjenester. Målet er at en avtale foreligger i 2010. Mens forhandlingene om EFTA/India-avtalen pågår er arbeidet med den bilaterale skipsfartsavtalen stilt i bero.

3.2 Miljøvennlige maritime næringer



Foto. Fjord 1

Tiltak 14:

Regjeringen vil utrede muligheten for å stimulere til økt innovasjon og raskere implementering av miljøvennlige teknologier ved å stille strengere miljøkrav ved statens kjøp av skipstransporttjenester.

Oppfølging:

Regjeringen besluttet i desember 2005 at tiltak for å redusere NO_x-utslipp fra riksvegferjene skal behandles som en del av de generelle tiltakene for å redusere slike utslipp. Senere har regjeringen besluttet at det skal stilles krav om gassdrift ved anbudsutlysning av sambandet Molde-Vestnes i Møre og Romsdal, sambandet Halhjem-Våge i Hordaland og sambandet Flakk-Rørвик i Sør-Trøndelag. I tillegg til de sambandene hvor regjeringen allerede har stilt krav om gassdrift ved anbudsutlysningen, vil det også bli stilt krav om gassdrift for ferjesambandene Bognes-Lødingen og Bodø-Moskenes-Værøy-Røst i Nordland. Nye kriterier og tiltak for å styrke miljøegenskapene i riksvegferjeflåten er under vurdering.

Tiltak 15:

Regjeringen vil arbeide for at det vedtas et forpliktende regime for klimagassreduksjon for internasjonal skipsfart.

Oppfølging:

Regjeringen besluttet august 2008 at det skal fastsetts et utslippsmål i klimakonvensjonen for internasjonal skipsfart, men at det i prosessen vurderes om det er mer hensiktsmessig at IMO fastsetter et slikt mål. Norge ønsker at IMO gis i oppgave å utvikle mekanismene for å nå et slikt mål.

Regjeringen var vertskap for IMO's miljøkomites første arbeidsgruppemøte i Oslo juni 2008, hvor IMO's medlemsland drøftet design- og operasjonelle krav for skip samt markedsbaserte løsninger som mulige virkemidler for å redusere skipsfartens klimagassutslipp.

På IMO's miljøkomitemøte i juli 2009 vil det diskutert inngående aktuelle økonomiske virkemidler med fokus for å lage et kvotesystem for skipsfarten. Det forventes at diskusjonen vil resultere i en arbeidsplan for det videre arbeid med slike instrumenter. (Se også påfølgende tiltak)

Tiltak 16:

Regjeringen vil aktivt bidra til å videreutvikle indekseringsverktøy og virkemidler nasjonalt og i IMO for å redusere klimagassutslipp.

Oppfølging:

En designindeks for nye skip forventes å bli etablert på det neste møtet i IMO's miljøkomite. Indeksen vil bli anbefalt som et frivillig rammeverk i første omgang, men det er en felles forståelse for at den vil bli vedtatt som et bindende regelverk i 2010. Den operasjonelle indikatoren vil ikke bli gjort bindende, men vil inngå som en del av en "Energy Efficiency Management Plan" som forventes vedtatt som et krav i 2010. På komitemøtet i juli vil det bli en inngående dybdediskusjon av aktuelle økonomiske virkemidler med særlig fokus på mulighet for å lage et kvotesystem for skipsfarten. Det forventes at diskusjonen vil munne ut i at det blir fastsatt en arbeidsplan for det videre arbeidet med slike instrumenter.

Sjøfartsdirektoratet skal gjennomgå og oppdatere forskriften om miljødifferensiering, og vurdere muligheten for å inkludere klimagasser i forskriften. Klimakur sin transportgruppe vil foreslå tiltak og virkemidler for å redusere utslippene av klimagasser fra innenriks skipsfart. Arbeidet vil danne grunnlag for regjeringens vurdering av klimapolitikken og legges frem i 2010 (klimakur.no). Klimakur en gruppe relevante etater som blir ledet av Statens Forurensningstilsyn.

Tiltak 17:

Regjeringen vil i samarbeid med næringen utarbeide et system hvor hvert enkelt skip får en oversikt over sine utslipp, samt rapportering til aktuelle myndigheter.

Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag å utarbeide et system for utslippsregnskap for skip, samt vurdere hvordan et slikt system kan implementeres i næringen. Formålet med systemet er at skal kunne benyttes som et miljøledelsessystem i virksomheten og legge til rette for å arbeide systematisk med reduksjon av miljøpåvirkningen fra det enkelte skip. Systemet skal også kunne danne grunnlag for innrapportering av utslippstall og offentlig statistikk. Den langsiktige målsettingen er å introdusere dette systemet internasjonalt gjennom IMO. Rapporten er levert og skal etter planen være systemet klart i løpet av høsten.

Tiltak 18:

Regjeringen vil arbeide for konkrete utslippsreduksjoner i IMO for NO_x-utslipp, ved å innføre krav til eldre motorer og innføre strengere krav til nye motorer på opptil 40-50 prosent lavere utslipp enn dagens krav.

Oppfølging:

Norge fikk gjennomslag for et IMO-vedtak 4.april 2008 for nye og strenge krav som skal redusere luftforurensning fra skip. De nye kravene berører både svoveldioksid (SO₂) og nitrogenoksider (NO_x), som bidrar til helseplager og forsurening av skog og vann. Vedtaket medfører at skip som bygges etter 2011 skal ha 15-20 prosent lavere NO_x-utslipp enn i dag. Skip som bygges etter 2016 skal redusere utlippene med 80 prosent i spesielt sårbare områder.

Tiltak 19:

Regjeringen vil i IMO arbeide for et krav om utfasing av bruk av tungolje som drivstoff om bord på skip.

Oppfølging:

Vedtaket den 4.april 2008 innebærer i praksis at skip innen få år ikke vil gå på den sterkt forurensende tungoljen. Skip vil måtte konvertere til renere drivstoff som medfører redusert utslipp av svovel til luft, reduksjoner i partikkelutslipp og mindre oljeforurensning hvis det skulle skje et skipshavari nær land.

Vedtaket medfører at svovelinnholdet i bunkersolje som blir brukt i Nordsjøen og Østersjøen reduseres fra 1,5 prosent til 0,1 prosent i 2015. Globalt skal svovelinnholdet ned fra 4,5 prosent til 0,5 prosent i 2020. Dette kravet kan bli utsatt til 2025 hvis det ikke finnes tilstrekkelig lavsvovelolje.

Tiltak 20:

Regjeringen vil i IMO være en pådriver i arbeidet med å utvikle en ny konvensjon som sikrer forsvarlig resirkulering av skip.

Oppfølging:

En ny konvensjon om opphugging av skip basert på et norsk forslag ble vedtatt på IMOs diplomatkonferanse i Hong Kong 11–15. mai 2009. Konvensjonen er et viktig grunnlag for å hindre de store miljøproblemene ved skipsopphugging ved at den inneholder krav til skipet gjennom hele livssyklusen, inkludert at skipet skal klargjøres før det går til opphugging. Med skipet skal det følge en fullstendig innholdsliste av miljøfarlige stoffer. Videre skal opphuggingsstedene være autorisert til å hugge opp skipet på en forsvarlig måte, håndtere alle stoffer skipet inneholder og arbeidstakerne som utfører opphuggingen skal ha opplæring og beskyttelsesutstyr.

Tiltak 21:

Regjeringen vil arbeide for å etablere omforente kriterier for internasjonalt miljødifferensieringssystem i IMO.

Oppfølging:

Se punkt under tiltak 22. Basert på dette arbeidet vil det vurderes om det skal tas et initiativ overfor IMO med sikte på etablere omforente kriterier for et internasjonalt miljødifferensieringssystem i IMO.

Tiltak 22:

Regjeringen vil oppdatere forskriften om miljødifferensieringssystem blant annet for å inkludere klimagasser.

Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet er gitt i oppdrag å gå gjennom og oppdatere forskrift om miljødifferensiering av januar 2000, herunder vurdere muligheten for å inkludere klimagasser i forskriften, og gi en anbefaling til Miljøverndepartementet innen utgangen av 2009. (Se også tiltak 16).

Tiltak 23:

Regjeringen vil utrede og legge fram en oversikt over alle gebyrer og avgifter innen sjøtransporten, sammenliknet med andre transportmidler, for å bidra til overgang av gods fra veg til sjøtransport.

Oppfølging:

Se rapportering under tiltak 50.

Tiltak 24:

Regjeringen vil styrke distribusjon av naturgass, blant annet for å legge til rette for innføring av gassferger.

Oppfølging:

Enova disponerer midler bevilget over statsbudsjettet til en støtteordning for etablering av infrastruktur for naturgass. Midlene skal bidra til å realisere regjeringens mål om økt bruk av naturgass innenlands, med særlig vekt på å bidra til omlegging fra tyngre brensel til naturgass i industri, skipsfart og transport. En slik omlegging vil gi betydelige klima- og miljøgevinster. Både transmisjonsrør og anlegg knyttet til distribusjon av LNG og CNG kan tildeles støtte.

Første utlysning av støtte gjennom dette programmet ble gitt i 2004. Fra 2004 til og med 2008 har det blitt gitt tilsagn om støtte på i underkant av 150 mill. kroner til sammen. Dette skal bidra til etablering av infrastrukturkapasitet for naturgass tilsvarende ca. 4 TWh per år når anleggene er etablert. I 2008 ble det gitt tilsagn om støtte til Nordic LNG som skal etablere et mottaks- og lageranlegg for LNG i Fredrikstad. I 2009 er det bevilget 30 mill. kroner til støtteordningen for infrastruktur for naturgass.

Tiltak 25:

Regjeringen vil utforme nasjonalt regelverk for håndtering av ballastvann, i tråd med ballastvannkonvensjonen.

Oppfølging:

Forslag til nasjonal forskrift har vært på høring med høringsfrist 10. desember 2008. Sjøfartsdirektoratet oversendte revidert forslag til forskrift om hindring av spredning av fremmede marine organismer via ballastvann

og sedimenter fra skip til Miljøverndepartementet 20. februar 2009. Det er forventet at forskriften vil bli vedtatt før sommeren 2009 med ikrafttredelse fra 1.1.2010. Regelverket vil sikre at Norge følger opp sine forpliktelser under ballastvannkonvensjonen og med dette reduserer risikoen ved introduserte arter i norske farvann.

Tiltak 26:

Regjeringen vil i forslag om nytt investeringsfond prioritere blant annet maritim sektor og ha et spesielt fokus på miljøtiltak.

Oppfølging:

21. februar 2009 ble Statens Investeringselskap AS, nå Investinor AS, opprettet med en egenkapital på 2,2 mrd. kroner til egenkapitalinvesteringer. Selskapet har særskilt fokus på blant annet maritim sektor. I tillegg skal selskapet ha et spesielt fokus på klima- og miljøprosjekter. Selskapet har vært operativt fra årsskiftet, men har så langt ikke gjort noen investeringer

Tiltak 27:

Regjeringen vil arbeide for å inkludere internasjonal skipsfart i fremtidige klimaavtaler.

Oppfølging:

Regjeringen går inn for at det bør fattes en beslutning i klimaforhandlingene som setter et overordnet utslippsmål for internasjonal skipsfart. Norge vil videre arbeide for at IMO etablerer juridisk bindende mekanismer, inkludert et kvotesystem for internasjonal skipsfart, som vil kunne redusere skipsfartens utslipp i tråd med et slikt overordnet utslippsmål. De sentrale elementene i et slikt system som Norge vil arbeide for er globale løsninger, flaggnøytralitet og at systemet er robust, gjennomførbart og ikke konkurransevridende. Et slikt system med like forpliktelser møter stor motstand fra utviklingsland og et globalt kvotesystem vil være meget komplekst. Derfor krever det fortsatt mer tid og innsats i nevnte organer før en slik regulering kan tre i kraft.

Tiltak 28:

De samlede bevilgninger til maritim forskning og innovasjon på 212 mill. kroner skal være mer rettet mot miljøvennlige løsninger.

Oppfølging:

Se punkt under maritim forskning og innovasjon.

Global Maritime Knowledge Hub

ble initiert av Torger Reve fra BI, Oslo Maritimt Forum og Norges Rederiforbund som et program for forskningsfinansiering for å styrke dette området slik at den norske maritime klyngen fremdeles vil differensiere seg i forhold til sine globale konkurrenter.

Flere private aktører har vært med i finansieringen som Wilh. Wilhelmsen, I.M Skaugen, Tschudi- og Farstad Shipping, Veritas, Kongsberg Gruppen og Ulstein-konsernet. Samlet har næringslivet brukt 84 millioner på professorater, mens staten har bidratt med 21 millioner kroner.

Ti professorater er allerede klare, mens 4 andre vil bli det i løpet av kort tid. I likhet med "Stø kurs", vil fokuset rette seg mot maritim innovasjon og miljøvennlig skipsfart med underliggende temaer som logistikk, energiøkonomi, skipsdesign, sikkerhet, nordområdene og havneteknologi.

3.3 Maritim kompetanse



Haugesund Simulatorsenter hvor det trenes på navigasjon og dynamisk posisjonering.

Tiltak 29:

Regjeringen foreslår at det bevilges 10 mill. kroner ekstra i midler til utstyr til maritim utdanning.

Oppfølging:

For å bidra til at infrastrukturen på maritime skoler blir oppgradert, bevilget og utbetalte regjeringen 10 mill. kroner til utstyr på skolene i 2008. Midlene ble fordelt på 11 skoler rundt i landet. I gjennomsnitt fikk skolene utbetalt kr 909 000.

For 2009 har ny søknadsrunde på midler til utstyr ved maritime skoler blitt igangsatt. Midlene utgjør 5 millioner kroner.

Tiltak 30:

Regjeringen foreslår å bevilge 8,5 mill. kroner ekstra til kompetansehevingstiltak for lærere ved maritim utdanning.

Oppfølging:

Regjeringen bevilget i 2008 8,5 mill. kroner. Midlene til kompetansehevingstiltak ble fordelt på 7 fagskoler og 5 høyere utdanningsinstitusjoner, fra Finnmark i nord til Vestfold i sør, og alle som søkte fikk midler. Regjeringen videreførte dette tiltaket i 2009 og bevilget 8,5 mill. kroner.

Tiltak 31:

Regjeringen ønsker å støtte etableringen av Norsk Maritimt Utdanningscenter (NMU).

Oppfølging:

Norsk Maritimt Utdanningscenter (NMU) ble etablert i 2004 av Vestfold fylkeskommune. I samordningsprosessen deltok Høgskolen og den maritime fagskolen i Vestfold, Færder videregående skole og Borre havarivernskole. Per i dag har Borre Havarivernskole overtatt navnet NMU, og senteret fremstår således som en ren kommersiell kursaktør. Den nye arbeidsbetegnelse som benyttes på det opprinnelige prosjektet er Maritimt Kompetansesenter Oslofjord (MKO). MKO skal videreutvikle samordningen av maritim fagskole og høgskoleutdanningen, bidra til forskningsbasert maritim høgskoleutdanning på bachelor-, master- og PhD- nivå, utvikle etterutdanningstilbud og styrke samarbeidet mellom høgskolens maritime utdanningsprogrammer, forskning og utvikling og næringsliv. Senteret fokuserer på å ha et nært samarbeid med regionalt maritimt næringsliv.

Gjennom møter mellom MKO og Nærings- og handelsdepartementet har søknad om midler blitt konkretisert. På bakgrunn av denne har departementet gitt tilsagn på 5 mill. kroner til senteret. Oppbyggingsfasen av prosjektet er lagt til andre halvdel av 2009.

Tiltak 32:

Regjeringen foreslår å støtte nytt skoleskip ved den maritime skolen GANN med 5 mill. kroner.

Oppfølging:

Unge Sjømenns Kristelige Forening (USKF) startet i 1949 med kursing som ble avviklet om bord på skip. Foreningen driver videregående opplæring under navnet Rogaland videregående sjøaspirantskole.

I begynnelsen av 2007 kjøpte USKF det tidligere hurtigruteskipet M/S Narvik (nå M/S Gann). I slutten av 2008 kunne rektor ved skolen informere om at skipet var fullfinansiert, blant annet gjennom støtten på 5 mill. kroner fra Nærings- og handelsdepartementet, samt midler fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse og nedbetaling av lån.

Siden kursene ble startet har ca. 10 500 elever blitt utdannet i Gann-systemet. For skoleåret 2008/2009 hadde skolen totalt 485 søknader til sine 105 ledige studieplasser.

Tiltak 33:

Regjeringen foreslår å bevilge 5 mill. kroner til professor II/lektor II-stillinger ved maritim utdanning.

Oppfølging:

Regjeringen bevilget i 2008 5 mill. kroner. Midlene til professor II-/lektor II-stillinger ble fordelt på åtte institusjoner; en fagskole og seks høyere utdanningsinstitusjoner og alle som søkte fikk midler. Regjeringen

videreførte dette tiltaket i 2009 og bevilget 5 mill. kroner. Videre har myndighetene innvilget en søknad om midler til prosjektet "Global Maritime Knowledge Hub".

Tiltak 34:

Regjeringen vil bidra med 2 mill. kroner til stipendordninger for å øke antallet utenlandske studenter i maritim utdanning.

Oppfølging:

Regjeringen bevilget i 2008 midlene til stipendordninger for utenlandske studenter fordelt på to fagskoler, tre høyskoler, en vitenskapelig høyskole og ett universitet. Alle som søkte, fikk midler. Regjeringen videreførte dette tiltaket i 2009 og bevilget 2 mill. kroner.

Tiltak 35:

Regjeringen foreslår å bevilge 1,5 mill. kroner til tilpasning av masterstudium i ledelse/økonomi/økonomi/samfunnsfag for maritim sektor.

Oppfølging:

Midlene ble bevilget i 2008 og ble likt fordelt på søkerne Høgskolen Stord/Haugesund, Høgskolen i Vestfold og Handelshøgskolen BI. Regjeringen videreførte dette tiltaket i 2009 og bevilget 1,5 mill. kroner.

Tiltak 36:

Regjeringen har nedsatt et offentlig utvalg som skal vurdere hvordan fag- og yrkesopplæringen kan være best mulig rustet for å møte fremtidens utfordringer. Utvalget vil levere sin innstilling 1. september 2008.

Oppfølging:

Utvalget for fag- og yrkesopplæringen, også kalt Karlsenutvalget, ble nedsatt av Regjeringen i juni 2007 med mandat om å analysere og vurdere diverse faktorerets betydning i forhold til fag- og yrkesopplæringen. Eksempel på faktorer er demografisk utvikling, teknologisk utvikling og innovasjonsevne, miljøutfordringer, fremtidig kompetansebehov og rekruttering, samt økte kompetansekrav og økt spesialisering.

Karlsenutvalget leverte sin innstilling 1. oktober 2008. I innstillingen foreslår utvalget en rekke tiltak som tar sikte på å gi en bedre fag- og yrkesopplæring tilpasset fremtidens arbeidsliv. Tiltakene knyttes til gjennomføringen av opplæringen, graden av yrkesretting i utdanningene, potensielle fleksible løp i fagopplæringen, oppfølgingen av elevene, tiltakene på læreplasser, rådgivning og karriereveiledning, samt behovet for mer spesialisert kunnskap.

Tiltak 37:

Regjeringen vil utrede forhold knyttet til situasjonen i norsk maritim utdanning, som rekruttering, frafall, lærermangel og lærerkompetanse. Utredningen ferdigstilles i januar 2008.

Oppfølging:

Utredningen ble gjort av NIFU-STEP og den peker på flere forhold knyttet til maritim utdanning og tiltak som kan settes inn for å styrke utdanningen. Blant annet at kampanjer for å øke rekrutteringen bør fortsette. Statistikken viser en økning i antall søkere på maritim utdanning, men det er fortsatt ikke oppe på optimalt nivå som på slutten av 90-tallet. Rapporten peker også på mangel på faglærere i maritime fag, mangel på lokaler og midler fra fylkeskommunene til å opprette flere klasser.

Tiltak 38:

Regjeringen vil vurdere å forenkle mønstringssystemet for sjøfolk og redusere fartstidskrav for ikke konvensjonsbestemte krav.

Oppfølging:

En endring av mønstringsinstituttet har til formål å forenkle og effektivisere kontrollsystemet i forbindelse med tiltredelse av sjøfolk om bord på norske skip, blant annet ved å redusere hyppigheten av offentlig kontroll. Direktoratet har sendt ut et forslag med høringsfrist 24. juli 2009.

Fartstidskrav for utstedelse av ikke-konvensjonssertifikater, omhandler fritidsbåtskippersertifikat og kokkesertifikat. Fritidsbåtskippersertifikat vurderes i forbindelse med en revisjon av Kvalifikasjonsforskriften. Spørsmål om godkjenning av fartstid og opplæring av kokker for tjeneste om bord i skip er behandlet i møte i Rådet for maritime sertifikater og bemanning. Det er enighet om at godkjenningsvilkår og fartstidskrav skal forenkles i nært samarbeid med Norsk Sjømannsforbund. Det er viktig at berørte parter i næringen blir aktivt med i prosessen, som Sjøfartsdirektoratet tar sikte på skal være fullført i løpet av 2009

Tiltak 39:

Regjeringen vil videreføre kompetansecifondet. Regjeringen vil invitere stiftelsens styre til en drøfting av videre nivå, innretning og prioritering av midlene.

Oppfølging:

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK) ble opprettet høsten 2003 mellom Norges Rederiforbund, de norske sjømannsorganisasjonene og Nærings- og handelsdepartementet. SNMK er et produkt av refusjons- og nettolønnsordningen (se tiltak 6), hvor ett av kriteriene for å motta støtte fra ordningen innebærer at rederiene må innbetale et fastsatt beløp pr. ansatt pr. måned (nå: kr. 500) til et kompetansecifond. Stiftelsen har enerett til å innkreve og forvalte disse midlene, og skal arbeide for kompetansehevings- og rekrutteringstiltak for norske sjøfolk.

I 2008 ble det gitt støtte på 48,3 mill. kroner til ulike opplæringsstillinger. Dette var en økning på om lag 20 prosent fra utbetalingen i 2007 på 39,9 mill. kroner. Midler til ulike rekrutteringskampanjer (herunder ikkeforalle.no) og HMS-tiltak var derimot noe redusert, fra 14,4 mill. kroner i 2007 til 11,6 mill. kroner i 2008.

Antall opplæringsplasser som ble omfattet av utbetalingene var 2 103 for første halvdel av 2008, fordelt på 177 rederier. For andre halvdel var dette økt til 2 295 plasser fordelt på 188 rederier. Utviklingen i antall opplæringsstillinger har økt kraftig siden opprettelsen av fondet. Sammenligner man første halvdel 2008 med første halvdel 2004, har antall opplæringsplasser steget med hele 110 prosent. Dette viser at stiftelsen fungerer etter sin hensikt og at rederiene er seg bevisst sin egen rolle når det gjelder utdanning av flere norske sjøfolk.

Det har blitt avholdt flere møter mellom SNMK og Nærings- og handelsdepartementet, både på embetsnivå og med politisk ledelse, hvor videre nivå, innretning og prioriteringer over anvendelsen av midlene har blitt skissert og drøftet.

Tiltak 40:

Regjeringen vil fremme effektiv saksbehandling og bidra til et utlendingsregelverk som ikke legger unødige hindringer i veien for å hente inn nødvendig arbeidskraft fra utlandet.

Oppfølging:

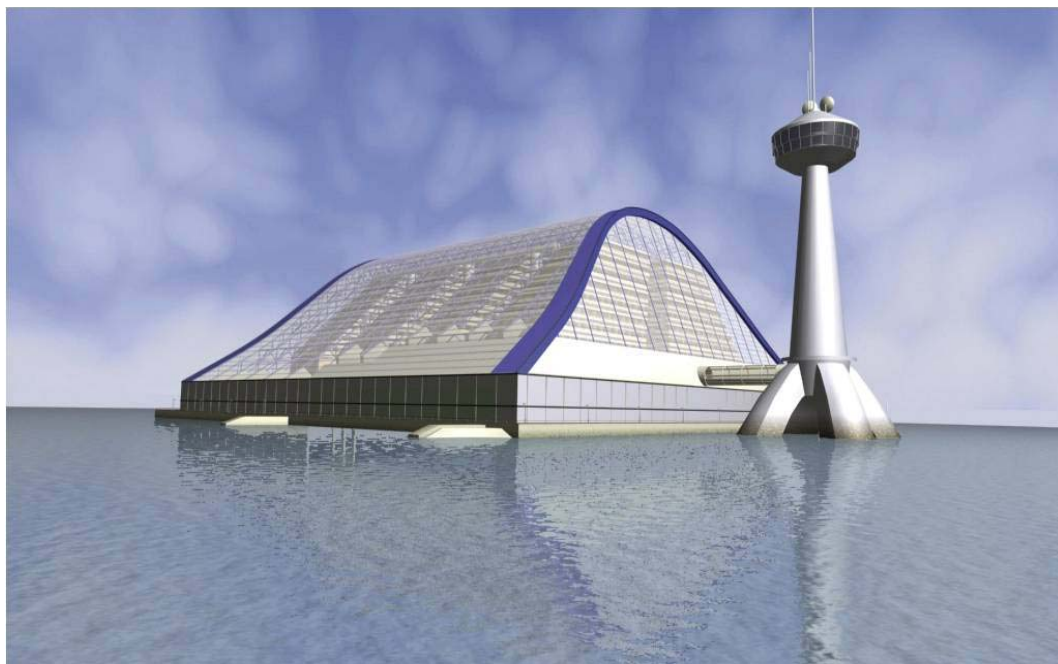
Forslag om dette ble lansert i St.meld.nr. 18 (2007-2008)

Arbeidsinnvandring.

Disse forslagene foreslås fastsatt med hjemmel i ny utlendingslov som etter planen skal tre i kraft 1 januar 2010.

Skoler og institusjoner	Tilsagn	
	2008	2009
Nordkapp maritime fagskole og videregående skole	900 000	1 150 000
Skjervøy vgs.		320 000
Tromsø maritime skole	1 700 000	
Høgskolen i Tromsø	1 400 000	
Universitetet i Tromsø		2 032 250
Vest-Lofoten vgs./Lofoten fagskole	600 000	900 000
Bodin vgs. og maritime fagskole	440 000	900 000
Ytre Namdal vgs.	800 000	
Trondheim fagskole v/ Ladejarlen vgs.	1 250 000	
NTNU	785 000	1 550 000
Frøya vgs.		270 000
Herøy vgs.	400 000	
Kristiansund vgs.	1 250 000	555 000
Høgskolen i Ålesund	1 625 000	700 000
Ålesund maritime og tekniske fagskole	2 700 000	
Fagskolen i Måløy v/ Måløy vgs.		864 000
Austevoll vgs./ Austevoll maritime fagskule		880 000
Høgskolen i Bergen	600 000	316 000
Bergen vgs. og maritime fagskole	600 000	700 000
Høgskolen Stord/ Haugesund og Karmsund vgs.	3 915 000	3 204 000
Rogaland videregående sjøaspirantskole, M/S Gann		580 000
Sørlandets maritime vgs, M/S Sjøkurs		523 000
Fagskolen i Kristiansand, Kvadraturen skolesenter	785 000	956 000
Færder videregående skole		460 000
Fagskolen i Vestfold	790 000	
Høgskolen i Vestfold	4 675 000	3 550 000
Handelshøyskolen BI	1 785 000	2 250 000
Etterstad videregående skole		39 750
Maritimt Forum Nord		300 000
Norges Rederiforbund og Oslo Maritime Network		500 000
	27 000 000	23 500 000
		50 500 000

3.4 Forskning og innovasjon



Illustrasjon: Bjarne Stenberg / MARINTEK

Tiltak 41:

De samlede bevilgningene til maritim forskning og innovasjon på 212 mill. kroner skal i høyere grad prioriteres til utvikling og implementering av fremtidens miljøvennlige løsninger.

Oppfølging:

Miljø er tatt inn som et prioritert område i tildelingsbrevet for 2008 og 2009 til Innovasjon Norge og Forskningsrådet (se for øvrig oppfølging under tiltak 42).

Tiltak 42:

Regjeringen vil gjennom Norges Forskningsråd og Innovasjon Norge styrke den maritime forsknings- og innovasjonsinnsatsen. Følgende maritime forsknings- og innovasjonsområder skal ha særlig høy prioritet: miljø, krevende miljøvennlige maritime operasjoner, herunder operasjoner i nordområdene og avansert logistikk og transport. Støtten til prosjekter for de to førstnevnte områdene foreslås styrket med 5 mill. kroner hver.

Oppfølging:

Utvikling av ny teknologi er et langsiktig arbeid, og det er viktig at støtten fra staten til maritim utvikling og innovasjon er langsiktig.

De prioriterte områdene er tatt inn i tildelingsbrevet for 2008 og 2009 til Innovasjon Norge og Forskningsrådet. En søknadsrunde med de nye innovasjonsområdene ble allerede utlyst høsten 2007 for Maroff-programmet. I 2009 ble det øremerket 10 mill. kroner til krevende miljøvennlige maritime operasjoner i nordområdene. (Se boks for eksempler på prosjekter fra MAROFF-programmet)

Tiltak 43:

Regjeringen vil oppgradere og styrke den maritime forskningsinfrastrukturen ved Marintek. Regjeringen foreslår å styrke basisbevilgninger og nødvendige utstyrsbevilgninger med 25 mill. kroner neste år.

Oppfølging:

I løpet av 2008 og 2009 ble det bevilget 45 mill. kroner gjennom Maroff-programmet til oppgradering av laboratoriene i Trondheim. Bidraget fra Forskningsrådet er fulgt av betydelige egeninvesteringer fra Marinteks side.

Departementet har gitt tilsagn til forprosjektet "Den tredje bølgen" med 8 mill. kroner med forutsetning om at næringslivet går inn med et tilsvarende beløp (tiltak i stortingsmeldingen om innovasjon). Formålet med forprosjektet er å utrede behov og muligheten for et neste generasjons forsknings- og laboratoriesenter i Trondheim.

Tiltak 44:

Regjeringen vil styrke myndighetenes muligheter til å koordinere pådriverrollen for internasjonale miljøreguleringer i IMO og andre internasjonale fora av relevans for maritim næring med målrettede forsknings- og innovasjonssatsinger.

Oppfølging:

Forum for miljøvennlig skipsfart er et organ for drøfting av internasjonale miljøreguleringer.

Det er opprettet en styringsgruppe som består av representanter fra næringen og det offentlige. For å bedre koordinere pådriverrollen for internasjonale miljøreguleringer i IMO og andre fora er styringsgruppen for Forum for miljøvennlig skipsfart blitt utvidet til også å inkludere sekretariatet til Marut.

MAROFF

er et forskningsprogram for å styrke FoU-arbeidet i den maritime klyngen. Målgruppen for programmet er rederier, verft, og utstyrs- og tjenesteleverandører.

I 2008 var det i alt 69 løpende prosjekter som mottok et samlet tilskudd på over 100 millioner kroner i 2008. Noen av disse var:

Maruls - har testet ut ulike oljeprøver for å minske svovelinnholdet i eksosgass. Det er utført forsøk med sjøvannsvasking av eksos som kan bli godkjent som en ekvivalent metode til bruk av olje med lavt svovelinnhold.

Smart shipping – er et system for å tilby transporttjenester på en optimal måte. Systemet er testet ut og viser et stort potensiale for effektivisering av befraktningsvirksomheten i rederiene.

Fremtidens tråler – tråler som beregnes å få drivstoffbesparelser på 25 prosent. Dette gjøres ved dielelektrisk drift kombinert med utnyttelse av energien i eksosvarmen til kjøling av fisk.

Unmanned surface vehicle – en fjernstyrt farkost som kan benyttes som sensor- og manipulatorplattform. Den kan både være et fartøys forlengede arm og flere USV kan brukes i koordinerte operasjoner. Utsetting av lyttesensorer på havbunnen i forbindelse med oljeleting er også en anvendelse av konseptet som studeres videre.

Forum for miljøvennlig skipsfart har avholdt tre seminar siden maritim strategi ble lagt frem med følgende tema: det klimavennlige skip, ballastvann og miljøvennlig skipsfart.

Tiltak 45:

Regjeringen opprettholder satsing på utvikling av NO_x-reducerende teknologier under Maritim utvikling i Innovasjon Norge og Maroff i Norges Forskningsråd.

Oppfølging:

Til Forskningsrådets Maroff-program har 20 mill. kroner vært øremerket tiltak til utvikling av teknologier som reduserer utslipp av NO_x. Tilsvarende var 10 mill. kroner øremerket samme formål under Innovasjon Norges ordning Maritim utvikling i 2007 og 2008.

På bakgrunn av den inngåtte NO_x-avtalen mellom næringslivsorganisasjonene og myndighetene (Se NO_x-fondet), ble den særskilte øremerkingen på 10 mill. kroner under Maritim utvikling i Innovasjon Norge avvirket i revidert statsbudsjett 2008. Øremerkingen under Forskningsrådets Maroff-program ble ikke videreført for 2009. Igangsatte prosjekter under Maroff-programmet vil kunne bli videreført, og det vil fortsatt være mulig å søke nye prosjekter.

3.5 Nærskipsfart



Tiltak 46:

Regjeringen vil sette av 25 mill. kroner under Innovasjon Norge til miljøprosjekter i de maritime næringer og utvikling av nærskipsfartsflåten. En vesentlig del av disse midlene skal gå til nærskipsfartsflåten.

Oppfølging:

I 2008 ble det opprettet en egen nærskipsfartsordning under Innovasjon Norge på 25 mill. kroner. Ordningen tilbyr både tilskudd og innovasjonslån. På bakgrunn av lav etterspørsel første halvår i 2008 ble øremerkingen redusert til 17,5 mill. kroner. Antall søknader økte betydelig de siste månedene i 2008 og alle midlene ble bevilget det året. I 2009 videreføres bevilgningen med 10 mill. kroner. (Se faktaboks)

Tiltak 47:

Regjeringen vil gjennom Norges Forskningsråd bevilge 5 mill. kroner til krevende miljøvennlige maritime operasjoner, herunder operasjoner i nordområdene.

Oppfølging:

Se rapporteringspunkt nr. 42.

Tiltak 48:

Regjeringen har satt ut en utredning om norsk nærskipsfart. På bakgrunn av rapporten vil regjeringen vurdere om det er nødvendig med nye tiltak overfor næringen.

Oppfølging:

Det norske Veritas presenterte sin tekniske rapport nr. 2007-1651 i desember 2007. Maritimt Forum – Short Sea Promotion Centre Norway har laget en publikasjon på bakgrunn av rapporten.

Rapportens konklusjon beskriver en rekke tiltak for aktørene og for myndighetene med sikte på å øke nærskipsfartens konkurransekraft. Av tiltakene som er forslått for myndighetene er gebyrsituasjonen delvis ivare tatt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 ved at det er vedtatt at kystgebyret og årsgebyret for havnesikring skal fjernes, samt at

effektivisering av lostjenesten skal utredes samtidig som det vil bli enklere utstedelse av farledsbevis.

Tiltak 49:

Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en gjennomgang av Kystverkets *gebyrer*, der man ser på mulighetene for å innføre løsninger der brukerne av Kystverkets tjenester i større grad enn i dag betaler etter kostnadsprinsippet.

Oppfølging:

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det redegjort for gjennomgangen av Kystverkets gebyrstruktur, herunder hvilke endringsforslag som vurderes. Forslag til endringer i Kystverkets gebyrstruktur skal sendes på høring i 2009. Videre oppfølging skjer gjennom de årlige budsjettproposisjoner.

Tiltak 50:

Regjeringen vil i forbindelse med Nasjonal transportplan legge frem en oversikt over alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, sammenliknet med andre transportmidler. Denne oversikten vil danne et grunnlag for vurderingen av sjøtransportens konkurransevilkår sammenliknet med landbasert transport.

Oppfølging:

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt frem en sammenligning av økonomiske rammevilkår mellom sjøtransport og de øvrige transportformene, herunder avgifter, brukerbetaling (gebyrer), skattefordeler og direkte støtte og kjøp av tjenester. I Nasjonal transportplan 2010-2019 er det vist til at regjeringen vil styrke sjøtransportens konkurransevilkår gjennom å fjerne kystgebyr og årsavgiften for havnesikkerhet. Sett i forhold til budsjettet for 2009 vil konsekvensen være en gebyr- og avgiftsreduksjon for skipsfarten på 115 mill. kroner. Videre er det vist til at regjeringen i et mer langsiktig perspektiv vil vurdere om det er hensiktsmessig å redusere også andre gebyr- og avgiftselementer

Tiltak 51:

Regjeringen viderefører Norges deltakelse i EUs Marco Polo-program gjennom Marco Polo II. Norske myndigheter og næringen skal arbeide for at Marco Polo-programmet blir bedre kjent blant norske aktører med sikte på norsk deltakelse i nye prosjekter finansiert gjennom programmet.

Oppfølging:

I 2008 ble det innført en ordning med forprosjektstøtte på kr. 150 000 til forberedelse av søknader til EUs Marco Polo program. Støtten kanaliseres gjennom Innovasjon Norge og Samferdselsdepartementet. Programmet skal bidra til at transport i Europa flyttes fra vei til jernbane, sjø og vannveier og har en ramme på 450 mill. Euro frem til 2013.

Markedsføringen av Marco Polo programmet er intensivert bl.a. gjennom SPC Norway og Samferdselsdepartementets Marco Polo-hjemmeside på regjeringen.no. Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og

kystdepartementet og Samferdselsdepartementet yter økonomisk støtte til SPC Norway som bl.a. skal brukes til forsterket markedsføring av Marco Polo-programmet overfor norske foretak. Flere prosjektsøknader med norsk deltakelse til 2009-utlysningen er under forberedelse. Den planlagte søkerkonferansen i 2009 vil bli forskjøvet til nyåret 2010 siden det skal holdes en større nordeuropeisk Marco Polo-konferanse i Gdansk høsten 2009.

Tiltak 52:

Norge viderefører sin deltakelse i det europeiske territorielle samarbeidet (Interreg). Det vil arbeides med å fremme prosjekter innenfor disse programmene med utgangspunkt i målsetninger for norsk maritim politikk.

Oppfølging:

Den norske deltakelsen i Interreg er videreført i den nåværende programperioden (2007 – 2013). Innenfor rammene av Interreg IVB er det gitt støtte til prosjektet STRATMOS (Motorways of the Seas Strategic Demonstration Project).

Prosjektet skal bidra til å flytte frakt fra vei til sjø og forbedret tilgjengelighet i Nordsjøregionen ved å støtte opp om implementeringen av Motorway of the Sea. BASIS, et delprosjekt innenfor STRATMOS, arbeider med å utvikle en fast og regulær rute mellom Nordvest Russland og kontinentet. Prosjektet har 27 partnere fra hele Nordsjøregionen inkludert partnere fra Russland. Rogaland fylkeskommune er prosjekt ansvarlig.

Innenfor Interreg IVB Nordsjøen har man videre finansiert et nettverksprosjekt, Northern Maritime University, mellom høyere utdanningsinstitusjoner for å styrke utdannelsen innen marin sektor.

Tiltak 53:

Norge skal delta aktivt i EUs arbeid for å fremme nærskipfart, blant annet gjennom Shortsea Promotion Centre – Norway. Norge vil videre arbeide for å fjerne flaskehals for nærskipfarten og utvikle motorveier til sjøs.

Oppfølging:

Utfordringene for nærskipfarten er felles for flere land og må løses i samarbeid med EU og IMO. Norge har deltatt i EUs arbeid for å fremme nærskipfart.

Norge arbeider for å fjerne flaskehals ved deltagelse i IMO Facilitation Committee, ved påvirkning i forhold til EUs revisjon av TEN-T retningslinjene for infrastruktur for transeuropeisk transportnettverk og i forhold til EUs hvitbok om transport.

Det europeiske nettverket av nasjonale Short Sea Promotion centra er et sentralt bidrag for å samle informasjon til nærskipfartsaktørene. Norge har våren 2009 formannskapet i European Shortsea Network.

Shortsea Promotion Centre Norway har siden opprettelsen i 2003 i stor grad vært finansiert fra Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet, men det har ligget som premiss fra departementenes side at transportnæringen over tid skal finansiere en større del av driften av senteret.

Departementene har lagt til grunn at SPC Norway skal arbeide aktivt for å markedsføre sjøtransport overfor sentrale beslutningstagere i transportnæringen, og at dette arbeidet forankres i transportnæringen som helhet. Departementene gikk i 2005 inn for å støtte SPC Norge i en prosjektperiode på 3 år for å få flere støttespillere på banen. For 2009 får senteret kr. 885 000 i prosjektstøtte.

4. Finanskrisen

Verdensøkonomien er nå inne i den dypeste lavkonjunkturen i etterkrigstiden. Myndigheter i alle land satt i verk en rekke tiltak for å tilføre likviditet og bedre finansieringsmulighetene. Krisen rammer de fleste vare- og tjenestemarkeder og land, også Norge. Konkursen i Lehman Brothers i september 2008 utløste en tillitskrise i finansmarkedene. Dette har blant annet gitt høye risikopåslag på utlån.

Både i industriland og fremvoksende økonomier falt industriproduksjonen og handelen kraftig mot slutten av 2008. Arbeidsledigheten er på vei opp. Det var lenge et håp om at veksten i Kina og andre fremvoksende økonomier skulle holde seg oppe, men de er også hardt rammet. Norges Banks forventer den økonomiske veksten hos Norges viktigste handelspartnere til – 3 prosent i 2009 og $\frac{3}{4}$ prosent i 2010.

Det er usikkerhet omkring hvordan utviklingen vil gå. Det er mulig at konjunktorene kan snu raskt. På den annen side er det en risiko for at tilbakeslaget vil forverre seg. Det er også usikkerhet knyttet til virkningen av de ulike tiltakene som er satt inn.

Finanskrisen og de maritime næringene

De maritime næringene ble sterkt preget av den kraftige internasjonale konjunkturedgangen og finanskrisen i 2008. Etter flere år med sterk oppgang for norsk skipsfart ble sektoren i fjor rammet av svikt i etterspørsel, kraftige fall i rateverdier, aksjekurser og skipsverdier, betydelig strammere finansieringsmuligheter, nedgang i investeringer og kanselleringer av ordre. Spesielt dramatisk var effektene for tørrbulkmarkedet, der inntjeningen for rederiene falt med mer enn 90 prosent og markedet for bilfrakt ble rammet ettersom salget av nye biler stoppet helt opp.

De realøkonomiske effektene av redusert etterspørsel og manglende tilgang på finansiering er blitt tydeligere i 2009. Flere skip har blitt lagt i opplag. Videre har norske rederier samlet avvirket bygge- og opsjonskontrakter for 40 skip til en verdi av 12 mrd. kroner ved norske og utenlandske verft. Fortsatt er det kontraheringsstopp.

Norge har verdens nest største offshoreflåte. Som følge av utviklingen i oljeprisen krever nå oljeselskapene betydelige reduksjoner i både inngåtte og nye kontrakter. Dersom oljeprisen blir liggende mellom 30 og 60 dollar vil offshorerederiene på kort og mellomlang sikt stå overfor en situasjon med stadig redusert etterspørsel og fallende inntjening.

Norske verft hadde rundt årsskiftet 2007/2008 en historisk ordresituasjon med 180 skip i ordre til en verdi av over 70 mrd. kroner. Til tross for en merkbar nedgang i 2008 var ordreservene ved årsskiftet 2008/2009 på 180 skip av en verdi på 62 mrd. kroner. I løpet av 2009 har ordreservene vært sterkt synkende.

Norske offshorerederier har per 1. april 2009 88 skip i bestilling ved norske verft til en verdi på om lag 45 mrd. kroner. På verdensbasis antas det at om lag halvparten av kontraherte skip vil bli kansellert på grunn av manglende finansiering. Noen av disse er imidlertid bestillinger som kan knyttes til useriøse redere eller verft. Det er foreløpig usikkert hvor mye som kan bli kansellert i Norge. Det har vært tre konkurser ved norske verft i det siste året.

Om lag 80 prosent av kontraktene ved norske nybyggingsverft er avanserte skip for offshoreindustrien. Skipene bygges for krevende operasjoner på dypt vann eller ekstreme forhold. Den videre utviklingen avhenger av oljeprisutviklingen og finansieringsmulighetene. Det har vært problemer for rederier å få langtidsfinansiering, og det stilles krav om tilleggsgarantier på eksisterende skip som blir taksert til en for lav verdi. Dette får konsekvenser for finansiering av nykontraherte skip.

Norske maritime utstyrsleverandører har en global markedsandel på mellom 7-9 prosent, og opererer i et internasjonalt marked med leveranser til skips- og reparasjonsverft over hele verden. De leverer spesialisert utstyr og kvalitetsprodukter. Ordreserven har vært rekordhøy, og det er usikkert i hvilken grad finanskrisen vil ramme disse bedriftene.

Tiltak fra norske myndigheter

Høsten 2008 og våren 2009 la regjeringen frem flere tiltakspakker for å lette finanskrisens virkninger. Flere av tiltakene er av stor betydning for maritime næringene selv om det er for tidlig å måle de konkrete effektene.

Garantiinstituttet for eksportkreditt har fått økte rammer i virkemidlene for eksportfinansiering og skipsbygging. Rammene for GIEK ble økt fra 60 mrd. kroner til 110 mrd. kroner i november 2008. I tillegg ble byggelånsgarantiordningen for skip utvidet fra 5 mrd. til 8 mrd. kroner.

Eksportbedriftenes tilgang til kapital ble i november 2008 økt gjennom regjeringens nye ordning med Eksportfinans, der staten bidro med 50 mrd. kroner i utlånskapital. I forbindelse med tiltakspakken i januar 2009 utvidet regjeringen låneordningen i Eksportfinans til norske skipsverft og annen eksportrettet industri til også å gjelde inngåtte eksportkontrakter.

I bankpakken høsten 2008 ble det gitt bedre tilgang på langsiktig finansiering for bankene. Regjeringen foreslo videre i forbindelse med kredittpakken i februar 2009 å etablere to nye fond, Statens finansfond og Statens obligasjonsfond, for å øke tilførselen av kapital. Finansfondet skal bidra til å styrke soliditeten i bankene og dermed styrke deres evne til å yte kreditt til husholdninger og foretak. Obligasjonsfondet skal bidra til å styrke kapitaltilgangen og likviditeten i obligasjonsmarkedet, og dermed også kunne være en kapitalkilde for blandt annet verft og industri. Obligasjonsfondet forvaltes av Folketrygdfondet, som på selvstendig grunnlag foretar investeringsbeslutningene.

Justering av forskriftene for miljøfondsavsetning av 1/3 rederienes skattekreditt styrker rederienes egenkapital og gir lettere tilgang til finansiering av investeringer i skip og miljøtiltak. Endringene vil gi positive ringvirkninger for virksomhet og arbeidsplasser ved norske maritime bedrifter. Forbudet mot lån- og garantistillelse for selskap med skattekreditter fra tidligere skatteordning ble lempet.

I forbindelse med endringer i statsbudsjettet for 2009 ble det gitt midlertidig økte avskrivningssatser for maskiner og utstyr og økning i taket for midlertidig tilbakeføring av underskudd i 2008-2009 mot overskudd i foregående år. Videre ble rammene for lavrisikolån under Innovasjon Norge er økt betydelig. Rammene ble ytterligere utvidet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2009.

5. Veien videre



Foto. DNV

Regjeringens satsing på maritim sektor har gitt betydelige resultater, og det er skapt aktivitet og initiativ blant aktørene i næringen, i forskningsmiljøene og i det maritime utdanningssystemet. 2 år er for kort tid for å kunne se effektene av mange av tiltakene i strategien, og ulike prosjekter vil fortsette å arbeide i tiden som kommer. Selv om mye er oppnådd gjennom oppfølgingen av "Stø kurs", gjenstår det betydelige utfordringer for de maritime næringene.

- Maritim forskning og utvikling. Forskning og innovasjon må ha et langsiktig perspektiv. Gode maritime forsknings- og innovasjonsprosjekter vil danne grunnlag for høyere verdiskapning i de maritime næringene i fremtiden. Samtidig bør behovet for bedre maritim forskningsinfrastruktur vurderes, herunder en vurdering av resultatet av forprosjektet "Den tredje bølgen" som skal utrede behovet og muligheten for et neste generasjons forsknings- og laboratoriesenter i Trondheim.
- Miljøvennlig skipsfart. Maritim strategi har ført til betydelig økt fokus på miljøvennlig skipsfart og vi ser allerede resultater. Potensialet for forbedringer er imidlertid store både innenfor nærskipsfarten og i internasjonal fart. Viktige tiltak vil være oppfølging av miljøprosjektet til MARUT som er under utredning. NOX-fondet har f. eks. gitt støtte til gasskip.
- Maritim kompetanse. Det er viktig at både næringen og myndighetene fortsetter arbeidet for å heve nivået på den norske maritime kompetansen, og styrker forskning og utvikling innen maritime

spørsmål. Samtidig må en arbeide for å få en hensiktsmessig struktur på det maritime utdanningssystemet.

- Norske rammevilkår. For at maritime bedrifter skal ønske å drive virksomhet i Norge, må Norge fortsatt ha gode rammebetingelser sammenlignet med andre land. Dette gjelder rederibeskatningen og nettolønnsordningen.
- Samarbeid med EU: som en oppfølging av en blåbok om en integrert maritim politikk fra 2007 har Eurpoakommisjonen bl.a. i september 2008 lagt frem en europeisk strategi for marin og maritim forskning, og i januar 2009 en strategi for europeisk skipsfart fram til 2018. Et hovedmål med strategien på forskning er bedre integrasjon av den marine og maritime forskningen i Europa. For Norge er det viktig fortsatt å bidra til at marin og maritim forskning får en tydelig profil i det europeiske forskningssamarbeidet i remtidige rammeprogram med god mulighet for norsk deltagelse. I skipsfartsstrategien legger Europakommisjonen stor vekt på å opprettholde Europas verdensledende posisjon innen skipsfart basert på kvalitet og kompetanse. Det er godt i samsvar med norsk maritim strategi.
- Maritimt omdømme. Det er behov for å fortsette arbeidet for å bedre omdømme for de norske maritime næringer både i Norge og i utlandet. Dette innebærer blant annet oppfølging av Omdømmerapporten, følge opp prosjektet om Norge som registreringsland, samt arbeide for at flere rederier skal velge Norge som lokaliseringsland. Næringens omdømme er også viktig for rekruttering til maritim utdanning og maritime yrker.

Utgitt av:
Nærings- og handelsdepartementet

Offentlige institusjoner kan bestille flere
eksemplarer av denne publikasjonen fra:
Departementenes servicesenter
Post og distribusjon
E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no
Telefaks: 22 24 27 86

Publikasjonskode: K-0710 B
Trykk: Departementenes servicesenter 06/09 - 300

