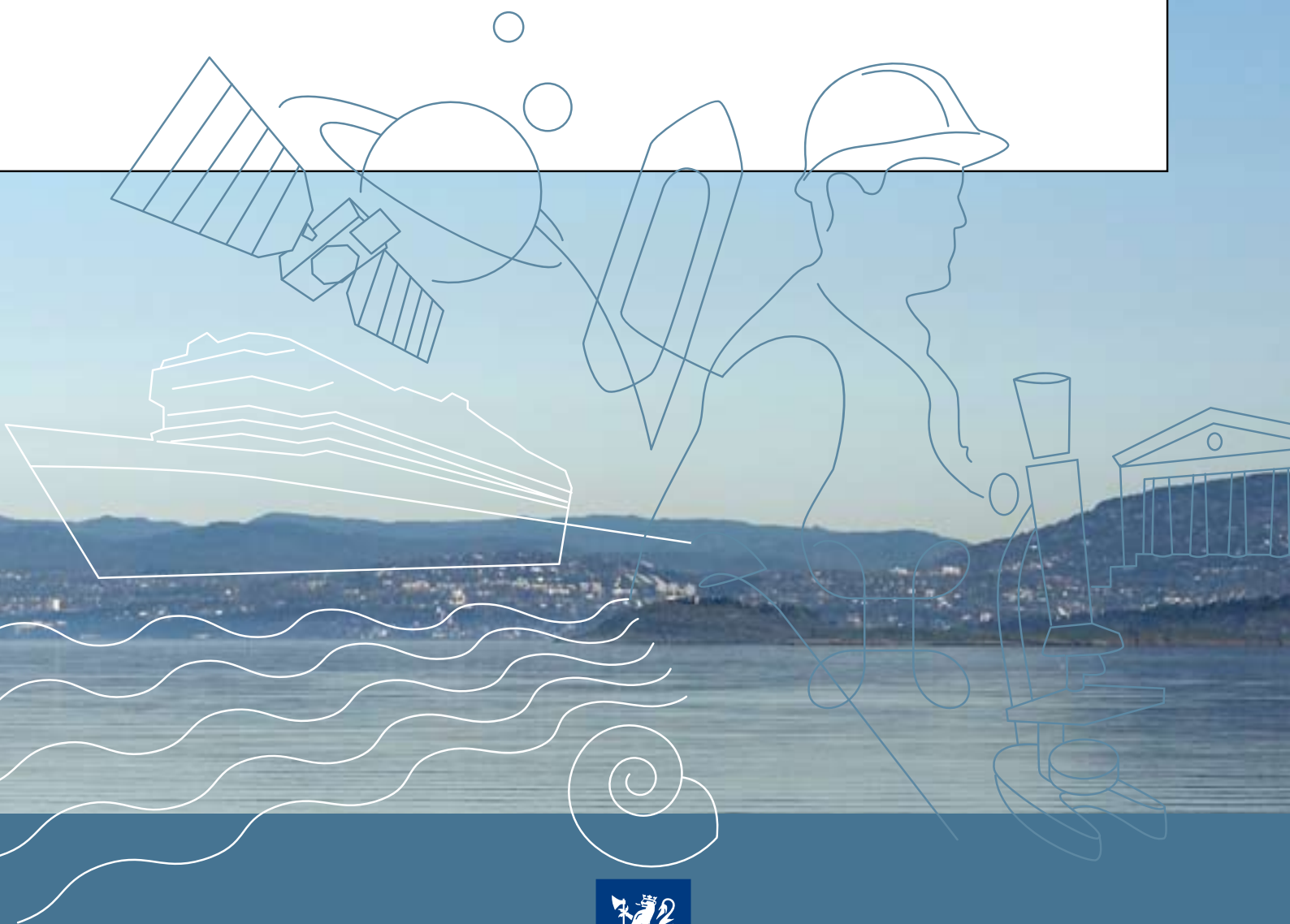


Maritim strategi 2007

Stø kurs – oppfølging av Regjeringens maritime strategi



NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENTET

Forord



“Stø kurs” ble lagt fram for et år siden og la grunnlaget for stabile rammevilkår for den maritime næringen. Regjeringen mener alvor når den sier at den skal satse på de maritime næringene. De mange konkrete tiltakene følges nå opp, og i statsbudsjettet for 2009 gir vi en tilleggsbevilgning på 100 millioner kroner til oppfølging av maritim strategi.

Jeg har tro på at vår internasjonale satsing på strengere miljøstandarder for skipsfarten vil føre til resultater. På hjemmebane må vi løfte den maritime kompetansen og innovasjonsevnen for å møte fremtidens utfordringer. Visjonen er klar: “Norge skal være en verdensledende maritim nasjon. De norske maritime næringene skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden”.

Nærings- og handelsdepartementets organisasjon er endret fra 1. oktober 2008. Arbeidet med en sammenhengende og koordinert maritim politikk styrkes ved etableringen av en ny maritim avdeling. Den nye avdelingen skal ha samlet ansvar for departementets arbeid med politikk for maritime næringer: skipsfart, verft, og maritime utstys- og tjenesteleverandører. Avdelingen skal følge EUs maritime arbeid og ivareta ansvaret for oppfølging av regjeringens maritime strategi, miljø, forskning/innovasjon, maritim kompetanse, og maritime finansielle virkemidler.

Avdelingen skal arbeide med sjøfartslovgivning i IMO, ILO og EU og nasjonalt regelverk på området og ha etatsstyringsansvar for Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene. Videre skal avdelingen ha ansvar for bilaterale avtaler og markedsarbeid, WTO og nærskipsfart. Vi håper at den nye organisasjonen skal fremstå som tydeligere og mer oversiktlig for våre brukere og samarbeidspartnere.

Vi fortsetter arbeidet med maritim strategi. Jeg vil oppfordre til innspill og tilbakemeldinger på vårt maritime arbeid.



Sylvia Brustad

Nærings- og handelsminister

Visjonen

Regjeringens visjon er at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon. De norske maritime næringene skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for framtiden.

I Soria Moria-erklæringen er den maritime næringen pekt ut som en av næringene der Norge har kompetanse eller særlige fortrinn. Innenfor maritim sektor har Norge en svært sterk global posisjon med lange tradisjoner.

De maritime næringer har en samlet verdiskaping på nærmere 100 milliarder kroner, noe som utgjør 7,5 prosent av den totale verdiskapingen i norsk næringsliv. Det er om lag 90 000 ansatte i de maritime næringene. I tillegg til rederiene omfattes verft, utstysleverandører, design- og teknologiforetak, klassifisering, meklerfirmaer, skipsfinansiering og skipsassuranse.

Regjeringen la fram "Stø kurs – Regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime næringer" den 3. oktober 2007. Strategien legger grunnlaget for stabile rammevilkår for den maritime næringen og er et handlingsdokument der konkrete tiltak skal føre til videre vekst og utvikling i de maritime næringene.

Regjeringens maritime strategi omtaler fem hovedutfordringer for de maritime næringer:

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

I Statsbudsjettet for 2008 ble det satt av 100 millioner kroner særskilt til oppfølging av Stø Kurs. Maritime skoler og forskingsprosjekter har fått ekstra bevilgninger og det er satset på nærskipsfart og markedsføring av NIS. Den maritime strategien har blitt godt mottatt i næringen og søkningen til maritim utdanning er økende.

Regjeringen foreslår å videreføre den maritime satsingen med 100 mill. kr som særskilt bevilgning også i 2009. Midlene vil gå til maritime skoler, maritim forskning og innovasjon, markedsføring av NIS og til miljøprosjekter i de maritime næringer og utvikling av nærskipsfartsflåten.

Hvor står vi?

Globalisering og rammevilkår



Foto: Scanpix

Regjeringen har med "Stø kurs" fått på plass stabile rammebetingelser for de maritime næringer. Dette er et viktig grunnlag for fortsatt vekst og utvikling.

Et samlet Storting har vedtatt en konkurransedyktig EU-modell for rederiskatt. Dette gjelder både nivået på tonnaskatt og regelverket i modellen. I forbindelse med oppgjøret av skattekredittene fra den forrige rederiskatteordningen har rederiene anledning til å benytte inntil en tredjedel av beløpet til miljøtiltak. Dette vil gi positive miljøeffekter, bidra til å oppfylle næringens miljøambisjoner samt gi verdiskaping og sysselsetting i utstyrindustrien. Satsingen på miljøtiltak vil også kunne bidra til økt antall forsknings- og utviklingsprosjekter.

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skal sikre norsk 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. Regjeringen står bak en kraftig økning i bevilgningene til nettolønnsordningen. Ordningen har økt fra 1097 millioner kroner i 2005 til 1777 millioner kroner i 2008.

Fra 1. juli 2008 innførte Regjeringen et tak på maksimum refusjon per sysselsatt på kroner 198 000. Dette ble gjort for å begrense ytterligere vekst for de samlede utgiftene under nettolønnsordningen. Denne innretningen foreslås videreført i Statsbudsjettet for 2009.

Om lag 10 500 sjøfolk er omfattet av ordningen.

Nærings- og handelsdepartementet fremmet i juni 2008 et lovforslag om sjøfolks arbeids- og levevilkår som innebærer en styrking av sjøfolks rettigheter. Det innføres også et offentlig tilsyn med sjøfolks arbeids- og levevilkår.

Regjeringen vil gjeninnføre kravet om arbeidstillatelse for utenlandske sjøfolk på skip under utenlandsk flagg. Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID) har ansvaret for denne saken. Utkast til endringer i utlendingsforskriften har vært på høring. AID arbeider nå med å utforme endringene i utlendingsforskriften i lys av høringsuttalelsene.

Handelsavtalen mellom EFTA og Canada kom på plass i januar 2008. Avtalen betyr mye for norske maritime bedrifter. Canada vil over tid avvikle toll på alle skip og båter. Tidligere har tollsatsen for en rekke skip som produseres i Norge vært på 25 prosent. Avtalen trer i kraft allerede i slutten av 2008.

Innovasjon Norge har i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, Skipsregistrene og næringen satt i gang arbeidet med å utvikle en felles strategi for markedsføring og markedsprofilering av norske maritime næringer i utlandet.

Norge har en sterk posisjon i FNs sjøfartsorganisasjon IMO og i FNs internasjonale arbeidsorganisasjon ILO. Dette kommer av at vi har en bred maritim industri, en klar miljøprofil og sterk kompetanse innen maritim teknologi.

EU arbeider også aktivt med en maritim politikk og gjennom EØS-avtalen vil dette påvirke Norge. Norske myndigheter samarbeider med EUs organer, de ulike formannskap og med medlemsstater for å sikre norsk innflytelse.

Miljøvennlige maritime næringer



Foto: Viking Avant, Eidesvik ASA. Fotograf: Harald Valdehaug

Miljøutfordringene for internasjonal skipsfart er store. Etterspørselen etter transporttjenester vil med dagens teknologi utfordre rammene for en bærekraftig utvikling. Regjeringen er opptatt av at de norske maritime næringer skal ligge i front på miljøområdet. Dette krever sterk satsing på forskning og innovasjon, og vilje til å gå foran i implementeringen av nye miljøvennlige løsninger.

Regjeringen arbeider for at det skal vedtas et forpliktende regime for klimagassreduksjon for internasjonal skipsfart i IMO. Den vil aktivt bidra til å videreutvikle indekseringsverktøy og virkemidler nasjonalt og i IMO for å redusere klimagassutslipp. Regjeringen vil også i samarbeid med næringen utarbeide et system hvor hvert enkelt skip får en oversikt over sine utslipp, samt rapportering til aktuelle myndigheter.

Norge har vært en viktig pådriver i arbeidet med å redusere utslipp til luft fra skip. Vedtaket i IMOs miljøkomité i oktober i år gir strengere utslippskrav for skip. De nye kravene har virkning både for svoveldioksid (SO₂) og nitrogenoksider (NO_x). Enigheten vil innebære at tungolje blir faset ut som drivstoff på skip på sikt. Dette har vært viktig for Norge. Utslipp til luft går ned, og det blir mindre forurensing hvis det skulle skje et skipshavari nær land.

NO_x-avtalen mellom næringslivet og staten er viktig for å redusere utslipp av NO_x nasjonalt.

Mange steder foregår skipsopphugging under forhold som er skadelig både for mennesker og miljø. Norske myndigheter har tatt føringen i arbeidet i IMO med å utvikle en ny konvensjon som sikrer forsvarlig resirkulering av skip.

Norge deltar i IMOs arbeid med å utarbeide et internasjonalt bindende regime for skip fra "vugge til grav". Dette betyr at kravene både gjelder skipet og opphuggingsstedene. Konvensjonen vil også ha betydning for verft og utstysrleverandører da disse må dokumentere hvilke stoffer produktene inneholder. En liste over stoffer om bord skal følge skipet. Konvensjonen skal vedtas på diplomatkonferanse våren 2009.

IMO vedtok i 2004 en ny konvensjon om håndtering og rensing av ballastvann og sedimenter fra skip (Ballastvannkonvensjonen). Norge tiltrådte konvensjonen 29. mars 2007, og det arbeides med en ny forskrift om ballastvann-utskiftning. Norge arbeider for at flere land skal ratifisere konvensjonen.

Maritim kompetanse



Foto: Simulatorsenteret ved Høgskolen i Ålesund

Behovet for arbeidskraft vil øke i årene som kommer. Ambisjonen til de norske maritime næringene stiller krav til utdanning, utvikling av kompetanse og rekruttering. Dette er avgjørende for å opprettholde og utvikle kvalitet og innovasjonsevne i disse næringene. Derfor må næringen og utdanningssystemet samarbeide for å skaffe den kompetansen som de maritime næringene trenger i fremtiden.

Regjeringens satsing på maritim kompetanse er fulgt opp. Antall søknader til maritim utdanning øker. NIFU-STEP har utredet situasjonen i norsk maritim utdanning og har sett på rekruttering, frafall, læremangel og lærerkompetanse. Denne utredningen følges nå opp i Kunnskapsdepartementet.

Regjeringen har bevilget 37 millioner kroner til kompetansefremmende tiltak i 2008. Disse har gått til kompetansetiltak for lærere, masterstudium, professor II stillinger og maritimt utstyr til skolene. 19 maritime skoler mottar midler i 2008. Det er også utbetalt 5 millioner kroner til Skoleskipet MS GANN. I 2009 foreslår vi at det bevilges 33.5 millioner kroner til kompetansetiltak.

Følgende skoler har fått tilsagn om midler i 2008:

Skoler	Tilsagn
Fagskolen i Ålesund	2 700 000 kroner
Høgskolen i Ålesund	1 625 000 kroner
Høgskolen Haugesund/Stord og Karmsund videregående skole	3 915 000 kroner
Herøy videregående skole	400 000 kroner
Bergen maritime skole	600 000 kroner
Høgskolen i Bergen	600 000 kroner
Kristiansund videregående skole	1 250 000 kroner
Ladejarlen videregående skole/ Trondheim tekniske fagskole	1 250 000 kroner
Ytre Namdal videregående skole	800 000 kroner
Nordkapp maritime fagskole	900 000 kroner
Lofoten fagskole	600 000 kroner
Tromsø maritime skole	1 700 000 kroner
Bodin videregående skole	440 000 kroner
Høgskolen i Tromsø	1 400 000 kroner
Høgskolen i Vestfold	4 675 000 kroner
Fagskolen i Vestfold	790 000 kroner
Fagskolen i Kristiansand	785 000 kroner
NTNU	785 000 kroner
Handelshøyskolen BI	1 758 000 kroner

Maritim forskning og innovasjon

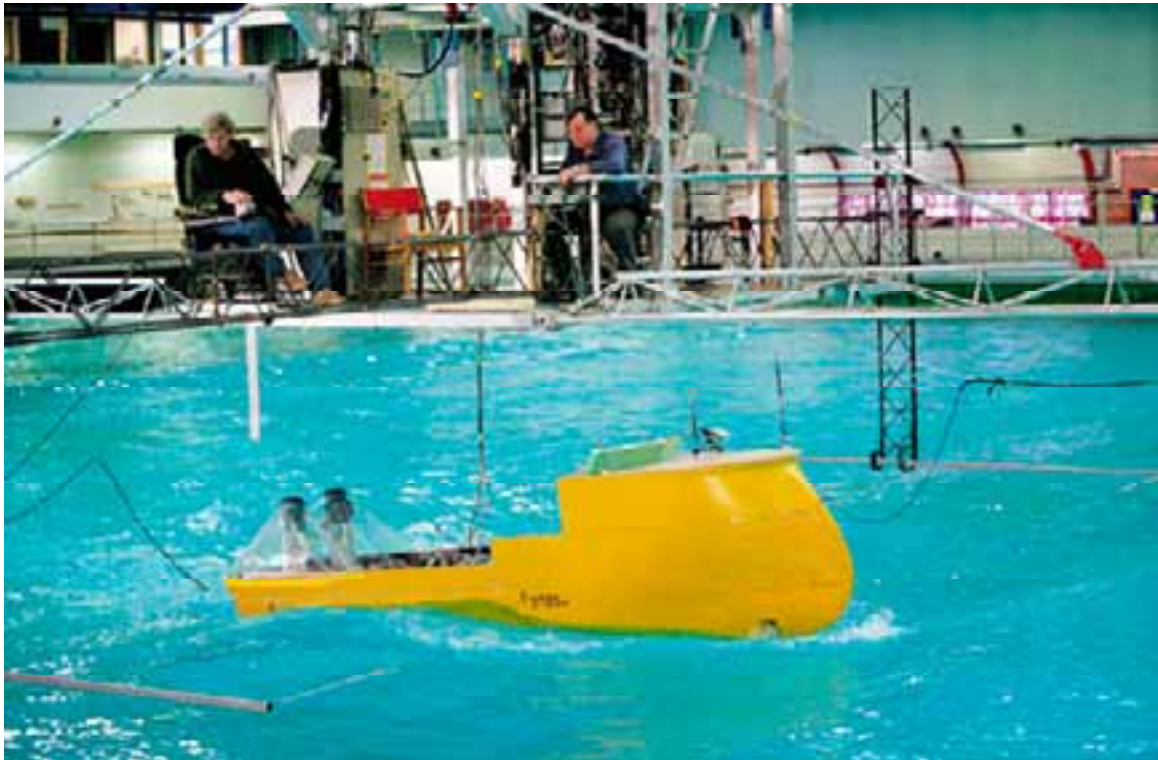


Foto: MARINTEK

Gjennom Stø kurs fremmet Regjeringen sitt mål om at Norge skal bli ledende innen maritim forskning og innovasjon. Bevilgningene gjennom Innovasjon Norge og Norges Forskningsråd økte i 2008. De maritime innovasjonsområdene miljø, krevende miljøvennlige maritime operasjoner og avansert transport og logistikk har fått særlig høy prioritet. Forskningsrådet melder om at det har vært en sterkt økende interesse i næringen for forskningsmidler fra Maroff og at tilgangen på gode og kvalifiserte prosjektsøknader er god.

I 2008 har vi startet prosjekter med til sammen ca. 155 millioner kroner i støtte.

Det er også bevilget 25 millioner kroner til oppgradering av forskningsinfrastrukturen ved Marintek. Det er en utfordring for næringen selv, både som deleier og bruker av anleggene, å bidra til finansiering av en nødvendig opprusting av anleggene.

Norwegian Centres of Expertise (NCE) er en nasjonal satsing på de beste næringsklyngene i Norge. Den maritime klyngen på Møre har fått status som NCE fordi klyngen er komplett og ledende i verden innen avanserte maritime operasjoner. Klyngen består av ca 170 bedrifter og regionalt er det to høyskoler som bidrar til utdanning av personell til klyngen.

Fellowship-prosjektet (DNV ledet brenselcelleprosjekt) er et eksempel på prosjekter i Forskningsrådet etter initiativ fra og i tett dialog med næringen – rettet så vel mot NOx-utslipp som andre viktige miljøforbedrede områder. At prosjektet nå har fått EUREKA-status (europeisk nettverk for innovasjon) er et bevis på at vi er på rett vei og at de norske forskingsmiljøene her er i verdensklasse.

I 2009 foreslås om lag 176 millioner kroner til maritim forskning og innovasjon. Blant annet foreslår vi inntil 20 millioner til oppgradering av maritim forsknings infrastruktur og minst 10 millioner til krevende maritime miljøvennlige operasjoner i nordområdene. Forskningsrådets MAROFF-program vil videreføre satsingen på innovasjonsområdene miljø, avansert transport og logistikk og krevende miljøvennlige maritime operasjoner.

Nærskipsfart



Foto: Nordfjell, Nor Line

Skipsfart er i dag stort sett en mer miljøvennlig transportform enn transport med lastebil. Men utslippene til luft er likevel for store. Utvikling av nærskipsfart var derfor ett av satsingsområdene i maritim strategi, med vekt på en modernisering og fornyelse av den norske nærskipsfartsflåten.

Det Norske Veritas har som en oppfølging av maritim strategi utarbeidet en rapport om norsk nærskipsfart. Rapporten gir viktig kunnskap om nærskipsfartsnæringen og er et viktig innspill til den videre oppfølging av regjeringens maritime strategi.

Regjeringen bevilget i 2008 25 millioner til miljøprosjekter og utvikling av nærskipsfartsnæringen. Dette er nå etablert som en ny ordning under Innovasjon Norge. En bevilgning på 10 millioner i 2009 foreslås for å kunne videreføre satsingen på miljøprosjekter i de maritime næringene og utvikling av nærskipsfartsflåten under Innovasjon Norge.

Deltagelsen i EUs Marco Polo-program videreføres. Marco Polo II går fra 2007 til 2013. Hovedmålsettingen for programmet er å fremme miljøvennlige godstransportsystem ved en overføring av godstransport fra vei til sjø og jernbane. For å lette og styrke søknadsprosessen kan det nå ytes økonomisk støtte til bedriftenes utarbeidelse av søknader til Marco Polo-programmet – såkalt forprosjektstøtte. Innovasjon Norge gir støtte til maritime prosjekter og Samferdselsdepartementet til jernbaneprosjekter.

Norske myndigheter støtter Short Sea Promotion Centre - SPC Norway. EU-kommisjonen har som ledd i sitt arbeid for å styrke sjøtransporten, tatt initiativ til å etablere nasjonale sentra for promotering av nærsjøfart. Senteret driver markedsføring av sjøtransport som transportalternativ.

For å møte dagens og fremtidens utfordringer for kystflåten er det nødvendig med en fornyelse av flåten, med kostnadseffektive og miljøvennlige skip som kan tilpasses et fremtidsrettet logistikksystem. Fornyelsesprogrammet for kysttransport "Nyfrakt", med støtte fra Norges forskningsråd, startet opp i 2008. Prosjektet skal utvikle et innovativt logistikk system basert på nye fartøy, hvor hovedpoenget vil være å bedre mulighetene for økt lastutnyttelse for flåten. Det er en bred deltagelse fra rederi, maritim utstyrsindustri og forskning og utvikling.

Hva gjenstår?

Bedrifter som er beviste sitt samfunns- og miljøansvar vil ha fortrinn i den globaliserte verden. Vi ser at det internasjonale samfunnet setter strengere miljøkrav. Dette innebærer at hele næringen må satse på innovasjon og nytenkning. Regjeringen vil ta sin del av dette.

Gjennom strategien og bevilgninger som fulgte med i 2008 har vi levert både i ord og i handling. Vi har økt bidragene til Innovasjon Norge og Norges forskningsråd, og sagt at miljøprosjekter skal prioriteres. Vi er godt i gang med oppfølgingen av strategiens 54 tiltakspunkter. Vi vil fortsette vårt arbeid for å fremme kompetansen i de maritime næringene og for å bidra til en grønnere norsk flåte.

”Stø kurs” er blitt et aktivt verktøy som danner rammen om regjeringens maritime politikk., og vi vil følge opp satsingen på maritim forskning og utvikling i den kommende innovasjonsmeldingen. Videre vil vi følge opp satsingen på sjøtransport i kommende Nasjonal transportplan 2010-2019.

Den maritime strategien har blitt godt mottatt i næringen, og den vekker positiv oppmerksomhet i utlandet. Nå fortsetter vi oppfølgingen i nært samarbeid med næringene og tar sikte på et solid løft av det maritime Norge. Vi vil se resultater allerede i 2009!

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

Oppgi publikasjonskode: K-0706 B

Trykk: Departementenes servicesenter

10/2008 - opplag 200