DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Meld. St. 10

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring

DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Meld. St. 10

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring

Innhold

1 Innledning og sammendrag 5
1.1 Innledning og formål med meldingen 5
1.2 Sammendrag 6
1.3 Innspill til arbeidet med meldingen 9
1.4 Utvikling i den maritime politikken under covid-19-utbruddet 9

Del I Om norsk maritim næring og dens rammebetingelser 11

2 Norsk maritim næring 13
2.1 Næringens sammensetning 13
2.1.1 Rederinæringen 14
2.1.2 Verftsnæringen 18
2.1.3 Maritim utstyrsnæring 19
2.1.4 Maritim tjenestenæring 19
2.1.5 Grenseflate mot andre havnæringer 19
2.2 Maritim verdiskaping og sysselsetting i regionene 21
2.3 Næringens tilgang på kompetanse 22
2.3.1 Norske sjøfolk 23
2.3.2 Annen maritim arbeidskraft 24
2.3.3 Mangfold 24
2.4 Markedssituasjonen i maritim næring 25
2.4.1 Sentrale økonomiske utviklingstrekk 25
2.4.2 Dagens markeds- og finansielle situasjon 26
2.5 Sentrale faktorer for fremtidig utvikling 29
2.5.1 Utviklingen i internasjonal handel og virkning på skipsfarten 30
2.5.2 Utviklingen i olje- og gass-markedene og virkning for offshoreflåten 31
2.5.3 Utviklingen i nye havnæringer 32
2.5.4 Strengere klima- og miljøkrav 34
2.5.5 Digitalisering 34

3 Internasjonale ramme-betingelser for maritim næringsvirksomhet 35
3.1 Internasjonalt regelverk 35
3.1.1 Havrettskonvensjonen 35
3.1.2 IMO 36
3.1.3 ILO 37
3.2 EU/EØS-regelverk 37
3.2.1 Regler for sikkerhet, miljø og arbeids- og levevilkår for mannskap 38
3.2.2 Regler for statsstøtte 38
3.2.3 Regler for markedsadgang til det indre marked 39
3.2.4 Samarbeid med EU 40
3.3 Internasjonal markedsadgang 40
3.3.1 WTO 41
3.3.2 Bilaterale frihandelsavtaler 42
3.3.3 Bilaterale skipsfartsavtaler 43
3.3.4 OECD 43
3.4 Annet internasjonalt samarbeid 44
3.5 Nordområdene 45

Del II Virkemidler for en effektiv maritim politikk 47

4 Tiltak for å avhjelpe de økonomiske konsekvensene av covid-19-utbruddet 49

5 Virkemidler for en konkurransedyktig norsk skipsfartsnæring 51
5.1 Hovedlinjer i norsk skipsfarts-politikk 51
5.2 Sjøfartsadministrasjon 52
5.2.1 Skipsregistre 53
5.2.2 Bareboatregistrering 53
5.2.3 Fartsområder 54
5.3 Skipsfartsberedskap 54
5.4 Nærmere om virkemidlene for norsk skipsfartspolitikk 54
5.4.1 Rederiskatt 55
5.4.2 Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk 55
5.4.3 Et godt utdanningssystem 58
5.4.4 Andre virkemidler for å fremme norsk maritim kompetanse 60
5.5 Lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske havområder 61

6 Rammevilkår for en konkurransedyktig maritim næring 62
6.1 Næringspolitiske virkemidler 62
6.1.1 GIEK og Eksportkreditt Norge 63
6.1.2 Offentlige kjøp av varer og tjenester 64

6.2 Virkemidler for forskning, utvikling og innovasjon 66
6.2.1 Norges forskningsråd 67
6.2.2 EUs rammeprogram for forskning og innovasjon – Horisont 2020 og Horisont Europa 69
6.2.3 Innovasjon Norge 70
6.2.4 Klyngeprogrammet 71
6.2.5 Enova 71
6.2.6 Forskningsinfrastruktur 72
6.2.7 Internasjonalt forsknings-samarbeid 72
6.3 Skatt 72

Del III Muligheter og utfordringer for norsk maritim næring 75

7 Klima- og miljøvennlig skipsfart 77
7.1 Klimamål for skipsfarten 77
7.2 Status for klima- og miljøvennlig skipsfart 78
7.3 Regjeringens arbeid med klima- og miljøvennlig skipsfart 79
7.3.1 Flåtefornyelse i nærskipsfarten og maritim offshore 80
7.3.2 Krav om lav- og nullutslipps-løsninger som virkemiddel for utvikling av klima- og miljøvennlig skipsfart 80
7.3.3 Omsetningskrav for biodrivstoff ... 82
7.3.4 Avgifter 82
7.3.5 Offentlig-privat samarbeid 83
7.3.6 Havner og annen infrastruktur 84
7.3.7 Internasjonalt arbeid 84

8 Digitalisering i maritim næring 87
8.1 Økt digitalisering av samfunnet ... 87
8.2 Generelt om digitalisering i maritim sektor 87
8.3 Digital kommunikasjons-infrastruktur 89
8.4 Effektivisering av offentlige tjenester 90
8.5 Cybersikkerhet 91
8.6 Autonome fartøyer 91
8.7 Automasjon i havn og bedrede logistikkjeder 93

9 Kompetansebehov i maritim næring..... 94
9.1 Tilgang på kompetanse 94
9.1.1 Kompetansereformen 94
9.1.2 Sjøfartsdirektoratets rolle i utvikling av utdanningen 94
9.1.3 Samarbeid om utvikling av maritim kompetanse 95
9.2 Digital kompetanse 96
9.2.1 Digitalt innhold i havutdanningene 97

Del IV En politikk for morgendagens maritime næring 99

10 En politikk for morgendagens maritime næring 101

11 Økonomiske og administrative konsekvenser..... 103

DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Meld. St. 10

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring

Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 4. desember 2020, godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)

1 Innledning og sammendrag

1.1 Innledning og formål med meldingen

Maritim næring har en sentral posisjon blant de norske havnæringene og i norsk næringsliv, og bidrar til verdiskaping og arbeidsplasser i hele landet. Norske maritime bedrifter og arbeidstakere forvalter teknologi og kompetanse som gir dem et internasjonalt konkurransefortrinn innenfor en rekke segmenter. Norsk maritimt næringsliv opererer i og leverer til ordinær skipsfart så vel som offshore petroleum, fiskeri, havbruk og nye og fremvoksende havnæringer. Den norske maritime næringens konkurransefortrinn er bygget på lange maritime tradisjoner, høy omstillingsevne og en aktiv maritim politikk. For å opprettholde næringens konkurranseevne er det viktig at den har rammevilkår som gir mulighet for omstilling og nyskaping i en tid som krever reduksjoner i utslipp og preges av økt digitalisering, fremvekst av nye markeder og økt handelspolitisk usikkerhet.

Formålet med denne meldingen er å legge til rette for at den maritime næringen opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting i hele landet, i tråd med Granavolden-plattformen. Meldingen skal peke ut en tydelig retning for den maritime politikken som bidrar til gode og fremtidsrettede rammebetingelser for norsk maritimt nærings- og arbeidsliv.

Regjeringen vil legge til rette for at maritim næring kan videreutvikle sitt konkurransefortrinn gjennom å ta i bruk og utvikle ny teknologi som bygger opp under norsk klima- og miljøpolitikk, og legger til rette for grønn verdiskaping og grønne arbeidsplasser i en næring med stolte tradisjoner.

FNs 2030-agenda med bærekraftsmålene generelt og bærekraftsmål 14 spesielt, om bærekraftig bruk av hav og marine ressurser, danner de ytre rammene for en fornyet norsk satsing på maritim næring.

Det er over 16 år siden forrige gang det ble lagt frem en melding om maritim næring. I 2015 la regjeringen frem sin maritime strategi, *Maritime muligheter – Blå vekst for grønn fremtid*, som er grunnlaget for regjeringens maritime politikk.

Strategien har som mål å legge til rette for videre vekst og verdiskaping i den maritime næringen.

Maritim næring har de siste årene vært påvirket av en rekke sentrale utviklingstrekk og endringer nasjonalt og internasjonalt, som gir grunnlag for å vurdere innretningen av den maritime politikken.

Økte klima- og miljøutfordringer har satt utslippsreduksjon høyt på den nasjonale og globale dagsorden. Strengere utslippskrav vil definere skipsfartens rolle i å nå de nasjonale og globale klimamålene. Evnen til å utvikle og ta i bruk grønn skipsteknologi vil påvirke muligheten til å hevde seg i det internasjonale markedet fremover, både for rederier, utstyrtsleverandører og maritim næring for øvrig. I 2019 la regjeringen frem en egen handlingsplan for grønn skipsfart. Handlingsplanen forankrer regjeringens ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030.

Utvikling og bruk av digital teknologi i samfunnet har akselerert og gitt gevinster, muligheter og utfordringer. Digitalisering og automatisering preger i økende grad maritim næring gjennom mer automatiserte prosesser om bord på fartøyer og mer integrerte systemer. Dette gir muligheter for optimalisering av drift og bedre kommunikasjon og sikkerhet. Samtidig medfører det nye krav til kompetanse og nye sikkerhetsutfordringer knyttet til informasjon og digital sårbarhet.

Bærekraftig bruk av havet har fått økt oppmerksomhet, sammen med kunnskap om mulighetene havet gir for å løse flere av de fremste samfunnsutfordringene. Innovasjon og omstilling av norsk maritim næring mot nye markeder er nødvendig for å oppnå fortsatt verdiskaping og sysselsetting.

Norsk og internasjonal økonomi har vært gjennom flere kriser og lavkonjunkturer de siste 15 årene og gjennomgått omstillinger. Sammen med større svingninger i handelspolitikken internasjonalt og en endring i globale handelsstrømmer har dette gitt mindre forutsigbare markeder for skipsfarten.

Siden vinteren 2020 og utbruddet av covid-19 har maritim næring vært rammet av en av de største økonomiske krisene i moderne tid. Krisen har gitt dramatiske konsekvenser for aktivitet, arbeidsplasser og finansiell evne i en tid hvor næringen fra før av var økonomisk sårbar som følge av en pågående omstilling etter fallet i oljeprisen fra 2014.

Maritim nærings evne til å tilpasse seg nye krav til utslippsreduksjon, ny digital teknologi og nye markeder vil påvirke dens konkurransekraft i årene fremover. Næringen må samtidig ha fremtidsrettede og forutsigbare rammebetingelser som gir mulighet for å tilpasse seg utviklingen. I dette perspektivet legges det vekt på at ikke kun rederiene og den maritime industrien, men også sjøfolkene og andre arbeidstakere i maritim næring tar del i omstillingen gjennom utvikling av ny kunnskap, kompetanse og teknologi.

For å legge til rette for omstilling og innovasjon i norsk maritim næring vil regjeringen føre en maritim politikk som gir gode generelle rammevilkår for maritim virksomhet, med særlig vekt på å fremme utvikling av klima- og miljøvennlig skipsfart, digitalisering av maritim sektor og norsk maritim kompetanse.

1.2 Sammendrag

Denne meldingen består av fire hoveddeler. Del I (kapittel 2–3) beskriver norsk maritim næring, de internasjonale rammebetingelsene for næringen og hvordan regjeringen arbeider for å påvirke disse.

I kapittel 2 beskrives norsk maritim næring, markedssituasjonen i næringen og sentrale faktorer for fremtidig utvikling i næringen. Norsk maritim næring består av virksomheter i alle deler av verdikjeden med sterke posisjoner innenfor spesialiserte segmenter. Den forretningsmessige bredden og geografiske spredningen blant de maritime virksomhetene innebærer at de rekrutterer arbeidskraft fra en rekke ulike fagbakgrunner og fra hele landet. Siden oljeprisfallet i 2014 har deler av maritim næring måttet omstille seg fra en sterkt offshore-konsentrert posisjon til å i høyere grad betjene andre markeder, herunder nye havnæringer og det voksende markedet for klima- og miljøvennlig skipsteknologi. Omstillingen har innledningsvis medført lavere lønnsomhet og økonomiske utfordringer for flere virksomheter. Covid-19-utbruddet har forsterket den utfordrende markedssituasjonen. Redusert økonomisk aktivitet har gitt lavere etterspørsel etter sjøtransport, og smitteverntiltak i Norge og internasjonalt har medført operasjonelle utfordringer, blant annet knyttet til mannskapsbytte og tilgang til havner. Nedgangen i aktivitet har gitt negative ringvirkninger for hele den maritime verdikjeden. Det forventes at utsiktene for norsk maritim næring i årene fremover særlig vil påvirkes av utviklingen i internasjonal handel og oljemarkedene, fremveksten av nye havnæringer, strengere klima- og miljøkrav og økt digitalisering. Disse endringene forventes blant annet å påvirke driftsmønstre og produksjonsmetoder, med nye krav til kunnskap, kompetanse og teknologi.

I kapittel 3 beskrives de internasjonale juridiske og markedsmessige rammebetingelsene for norsk maritim næring og regjeringens arbeid for å påvirke disse. Maritim næring opererer under internasjonale rammebetingelser som regulerer både skipsfarten og handlingsrommet for den maritime politikken. Internasjonalt regelverk i FNs Havrettskonvensjon og Den internasjonale sjøfartsorganisasjon IMO og arbeidsorganisasjonen ILO, regulerer forhold knyttet til jurisdiksjon, sikkerhet, klima og miljø og arbeids- og levevilkår om bord på skip. Gjennom Norges tilslutning til EØS-avtalen legger EØS-regelverk rammer for skipsfarten på områder som sjøsikkerhet, klima- og miljøstandarder, og arbeidstakeres rettigheter, i tillegg til vilkår for offentlig støtte, konkurranse og markedsadgang til det indre marked. Skipsfartens markedsadgang utenfor EØS-området er regulert gjennom multilaterale handelsforpliktelser i WTO og bilaterale frihandelsavtaler og skipsfartsavtaler med tredjeland. Regjeringen arbeider for å fremme sikker og miljøvennlig skipsfart og like konkurransevilkår globalt gjennom aktiv deltakelse i internasjonale og flerstatlige organisasjoner og sammenslutninger, samt i multilaterale, plurilaterale og bilaterale forhandlinger. Regjeringen arbeider videre aktivt for å fremme norske maritime interesser gjennom blant annet bilateral myndighetskontakt med andre lands maritime myndigheter, et bredt sammensatt virkemiddelapparat for internasjonal næringsfremme, og deltakelse i internasjonalt havsamarbeid.

Del II av meldingen (kapittel 4–6) beskriver regjeringens virkemidler for den overordnede maritime politikken.

Kapittel 4 beskriver tiltak som er lagt frem for å møte de økonomiske konsekvensene av covid-19-utbruddet. Regjeringen har i 2020 iverksatt en rekke tiltak for å hindre unødvendige konkurser, øke aktiviteten i norsk næringsliv og holde sysselsettingen oppe, herunder også i norsk maritim næring. Ut over generelle kompensasjons- og låneordninger for næringslivet og endringer i permitteringsregelverket, har regjeringen blant annet lagt frem en verftspakke med forsering av statlige byggeprosjekter, etablert en låneordning og en kondemneringsordning med mål om grønn flåtefornyelse i nærskipsfarten, og lagt til rette for skipsfarten gjennom nødvendige dispensasjoner og forlengelser av sertifikater. Regjeringen vil fortsette å følge situasjonen, herunder også for internasjonale mannskapsbytter, og legge til rette for å opprettholde aktiviteten i norsk økonomi og norsk maritim næring.

Kapittel 5 gir en gjennomgang av målene for norsk skipsfartspolitikk og de sentrale virkemidlene for å oppnå skipsfartspolitiske mål. Kjernen i norsk skipsfartspolitikk har de siste tiårene vært å bidra til å opprettholde konkurranseevnen til norsk skipsfartsnæring i møte med økt internasjonal konkurranse, gjennom å stimulere innovasjon og kompetanse, samt å bidra til å redusere kostnadsulempen for norske rederier og sjøfolk. Viktige virkemidler for å oppnå dette er en effektiv og kompetent sjøfartsadministrasjon, et godt utdanningssystem som sikrer tilgang til god og oppdatert maritim kompetanse, og likeverdige rammevilkår som konkurrerende skipsfartsland. En rederiskatteordning på nivå med tilsvarende ordninger i andre europeiske land bidrar til å ivareta eierskap, lokalisering og utvikling av maritim virksomhet fra Norge. Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bidrar til å opprettholde en sterk norsk-kontrollert flåte under norsk flagg, norske rederiers konkurransekraft og et godt grunnlag for rekruttering av norske sjøfolk og norsk maritim kompetanse. Regjeringen har siden 2014 styrket rammevilkårene for norsk skipsfartsnæring gjennom endringer i fartsområdebestemmelser for skip i NIS-registeret, en styrking av tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk og en styrking av satsingen på norsk maritim kompetanse. Regjeringen vil arbeide for å opprettholde en effektiv og kompetent sjøfartsadministrasjon, en rederiskatteordning og tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk som gir likeverdige konkurransevilkår for norske maritime bedrifter, og et godt og tilpasset utdanningssystem som bidrar til å opprettholde og videreutvikle norsk maritim kompetanse.

Kapittel 6 gir en gjennomgang av sentrale rammevilkår og virkemidler for å bidra til konkurransekraften i den bredere maritime næringen. Det næringsrettede virkemiddelapparat skal legge til rette for effektiv bruk av samfunnets ressurser, økt innovasjon og omstillingsevne og bedrifter som lykkes i internasjonale markeder. Rammevilkårene for norsk maritim næring omfatter effektive kapitalmarkeder, god markedsadgang og et effektivt skatte- og avgiftssystem, samt sektorvirkemidler for maritim industri gjennom GIEK og aktivitetsfremmende tiltak gjennom offentlige innkjøp. Regjeringen har siden 2014 styrket det statlige finansierings- og garantitilbudet for bygging av skip i Norge og bevilget midler til en rekke prosjekter for bygging av statlige skip. Regjeringen vil legge til rette for gode og forutsigbare rammevilkår som skal bidra til å opprettholde maritim nærings konkurransekraft og evne til innovasjon,

verdiskaping og sysselsetting. I lys av den særlig utfordrende økonomiske situasjonen i norsk verftsindustri vil regjeringen kartlegge markedssituasjonen i verftsnæringen og effekten av dagens virkemidler.

Virkemiddelapparatet for forskning, utvikling og innovasjon bidrar til å opprettholde og videreutvikle internasjonalt ledende kunnskaps- og teknologimiljøer i Norge. Maritim næring benytter en rekke virkemidler fra ulike deler av virkemiddelapparatet, herunder både generelle og sektorspesifikke programmer i blant annet Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Enova. Støtten til maritime prosjekter gjennom virkemiddelapparatet er de senere årene økt betydelig. Norge deltar i internasjonalt forskningssamarbeid knyttet til maritim næring og hav, og norske maritime bedrifter henter store midler til finansiering av forskningsprosjekter gjennom EUs rammeprogram for forskning og innovasjon. Regjeringen vil fortsette å legge til rette for et fleksibelt og nyskapende virkemiddelapparat, og vil blant annet legge frem en ny, oppdatert Maritim21-strategi med særlig fokus på teknologi og forskningsmuligheter knyttet til grønn skipsfart og digitalisering.

Del III av meldingen (kapittel 7–9) presenterer regjeringens tre prioriterte områder for den maritime politikken fremover; klima- og miljøvennlig skipsfart, digitalisering av maritim næring og videreutvikling av maritim kompetanse.

I kapittel 7 presenteres mål og virkemidler for utviklingen av en ledende grønn skipsfartsnæring i Norge. Regjeringens ambisjon er å halvere utslippene fra sjøfart og fiske innen 2030. Grønn omstilling i skipsfarten vil bidra til at norske maritime bedrifter er godt rustet for fremtiden. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO har en ambisjon om å minst halvere klimagassutslippene fra internasjonal skipsfart innen 2050. Målet må følges opp av tiltak som gir energieffektivisering og utvikling og innføring av lav- og nullutslippsteknologi for skipsfarten. Dette vil bidra til å skape et voksende internasjonalt marked for maritime lav- og nullutslippsløsninger. Den norske maritime næringen er allerede ledende innenfor grønn skipsfart. I norske farvann er det i dag flere fartøyer som anvender LNG og batterier, særlig i fergesektoren hvor det innen 2022 forventes at 70 ferger vil ha batterier om bord. I 2021 forventes også de første fartøyene som anvender hydrogen. Kombinasjonen av virkemidler til teknologiutvikling og krav om lav- og nullutslippsløsninger bidrar til å redusere utslippene samtidig som konkurransekraften til næringslivet styrkes. Regjeringens arbeid med grønn skipsfart har vært betydelig i 2020, og arbeidet med flåtefornyelse i nærskipsfarten videreføres. De nye hovedgrepene for regjeringens arbeid med grønn skipsfart er å innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for flere fartøysegmenter, herunder i nye anbud for fergesamband og hurtigbåter hvor det ligger til rette for det. Regjeringen har økt rammetilskuddet til fylkeskommunene og øremerket midler under Klimasatsordningen, slik at lav- og nullutslippsløsninger kan prioriteres. Regjeringen vil også innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøy i havbruksnæringen med en trinnvis innfasing. I tillegg vil regjeringen utrede klimakrav i offentlige innkjøp, herunder av sjøtransporttjenester.

Kapittel 8 omtaler muligheter for økt digitalisering av norsk maritim næring. Økt digitalisering bidrar til å oppnå forenkling og effektivisering i offentlig sektor og understøtter innovasjon og verdiskaping i næringslivet. For maritim næring gir økt digitalisering muligheter for blant annet økende automatisering av fartøyer og havner, og gevinster knyttet til design, operasjon og utvikling av skip, reduksjon av administrative byrder og økt effektivitet for maritim administrasjon og rederier. Norge er verdensledende innenfor en rekke digitale teknologier og områder. Det er i dag etablert en omfattende digital kommunikasjonsinfrastruktur for skipstrafikk i Norge, og det arbeides med å bygge opp et globalt digitalt rapporteringssystem. For offentlige tjenester arbeides det i Norge med å automatisere prosesser for godkjenning av sertifikater for sjøfolk. Norge arbeider også med å få aksept for elektroniske personlige sertifikater og fartøysertifikater internasjonalt. Økt fokus på cybersikkerhet skal legge til rette for en sikker digitalisering av maritim næring. Næringen har tatt initiativ til etableringen av et maritimt cybersikkerhetssenter. Regjeringen vil støtte etableringen for å sikre at senteret kan håndtere gradert informasjon i henhold til offentlige krav. Videre vil regjeringen utarbeide en overordnet strategi for maritim digital sikkerhet. Det utarbeides også en risiko- og sårbarhetsanalyse for norsk skipsfartsberedskap, som også vil omhandle cybersikkerhet. Innenfor autonome fartøyer og automasjon i havner og logistikkjeder ligger det store muligheter for mer effektiv, sikker og miljøvennlig drift. Norge ligger langt fremme i utviklingen av autonome løsninger for skipsfarten. Regjeringen vil tilrettelegge for å prøve ut autonom teknologi i fullskala, og har støttet eta-bleringen av testområder og testarenaer for autonome fartøyer.

Regjeringen vil videre kartlegge hvordan det kan legges til rette for økt digitalisering i maritim næring.

Kapittel 9 omtaler behovet for oppdatert maritim kompetanse. Norsk maritim kompetanse holder et høy standard, og tilgang til oppdatert kompetanse vil være en forutsetning for konkurranseevnen til norsk maritim næring. I årene fremover vil omstilling av næringen til økt bruk av digitale teknologier og lav- og nullutslippsteknologi og tilpasning til nye markeder kreve oppdatert og spesialisert maritim kompetanse. Regjeringen har satt som mål at alle skal få mulighet til å fornye og supplere sin kompetanse slik at flere kan stå lenger i arbeid og å tette kompetansegapet mellom arbeidslivets behov og arbeidstakernes kompetanse. Regjeringen har siden 2014 styrket satsingen på maritim kompetanse gjennom prosjektet Markom2020. Regjeringen vil videreføre satsingen, med vekt på utvikling av kompetanse knyttet til grønn skipsfart og digitalisering, tilpasset utviklingen i næringen.

Del IV gir en oppsummering av regjeringens politikk for morgendagens maritime næring, herunder mål og tiltak for å styrke konkurranseevnen til norsk maritim næring fremover.

1.3 Innspill til arbeidet med meldingen

Regjeringen har i arbeidet med denne meldingen lagt vekt på å ha en god dialog med bedrifter, arbeidstakere, organisasjoner og andre interessenter i norsk maritim næring.

Fra september 2019 til januar 2020 gjennomførte den daværende næringsministeren og statssekretæren i Nærings- og fiskeridepartementet åtte innspillsmøter med sentrale aktører i den maritime næringen i Trondheim, Bergen, Haugesund, Tromsø, Oslo, Ålesund og Kristiansand. Det er også holdt innspillsmøter på politisk og embetsnivå med virkemiddelaktørene og organisasjonene.

Regjeringen inviterte interessenter til å levere skriftlige innspill til arbeidet med meldingen fra oktober 2019 til januar 2020. Regjeringen mottok til sammen 51 skriftlige innspill til arbeidet fra aktører i alle deler av den maritime næringen.

I innspillene er det gitt synspunkter på rammevilkårene for norsk maritim næring og fremmet konkrete forslag til endringer i og etablering av nye tiltak innenfor den maritime politikken. Innspillene har i hovedsak omfattet generelle rammevilkår og virkemidler for den maritime næringen, nye markedsmuligheter, utvikling av klima- og miljøvennlig skipsfart, digitalisering i maritim næring og maritim kompetanse.

1.4 Utvikling i den maritime politikken under covid-19-utbruddet

I forbindelse med covid-19-utbruddet og den påfølgende alvorlige situasjonen i norsk maritim næring er det siden mars 2020 vært holdt en rekke møter med organisasjonene i næringen på politisk og embetsnivå, om den økonomiske situasjonen og behovet for avbøtende tiltak. Den rådende økonomiske situasjonen har gitt behov for å fremskynde tiltak rettet mot den maritime næringen. Basert på innspill fra aktørene i næringen har regjeringen gjennom 2020 derfor lagt frem en rekke tiltak som skal bidra til å avhjelpe situasjonen og skape ny aktivitet.

Del I
Om norsk maritim næring og dens rammebetingelser

2 Norsk maritim næring

Norge har lange maritime tradisjoner og har i over 150 år vært en betydelig skipsfartsnasjon med global tilstedeværelse. Norsk maritim næring har over tid utviklet seg til å bli en av verdens mest komplette maritime miljøer, bestående av virksomheter i alle deler av verdikjeden og med sterke posisjoner innenfor spesialiserte segmenter.

2.1 Næringens sammensetning

Den norske maritime næringen består av rederier, verft, utstyrsleverandører og spesialiserte tjenesteleverandører. Norsk maritim næring skapte i 2018 verdier for om lag 89 mrd. kroner og sysselsatte om lag 84 000 personer fordelt over hele landet.[1] Dette utgjør 3 pst. av verdiskapingen i norsk fastlandsøkonomi.[2] Rederiene står for størstedelen av norsk maritim verdiskaping, etterfulgt av tjenesteleverandører, utstyrsleverandører og verft (se figur 2.1). De siste ti årene har næringens verdiskaping økt med 3 pst., målt i faste priser (se figur 2.3). I samme periode har bruttonasjonalprodukt for fastlands-Norge økt med 20 pst. målt i faste priser.[3] Norsk maritim næring har vært gjennom en krevende periode siden 2014, særlig knyttet til lavere oljepris og et utfordrende offshoremarked. Til tross for et utfordrende marked er norsk maritim næring stadig internasjonalt ledende innenfor spesialiserte segmenter, hvor avansert teknologi og høy kompetanse kan veie opp for et høyt kostnadsnivå. Deler av

1 Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Omfatter tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen).

2 Statistisk sentralbyrå (2020), Makroøkonomiske hovedstørrelser.

3 Statistisk sentralbyrå (2020), Makroøkonomiske hovedstørrelser.

Boks 2.1 Maritim næring og nasjonalregnskapet

Statistisk sentralbyrå (SSB) har på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet utarbeidet anslag for maritime næringers verdiskaping og sysselsetting. Anslagene tar utgangspunkt i virksomhets- og foretaksregisteret[1], som danner grunnlaget for å utarbeide nasjonalregnskap for Norge.

Anslagene for maritime næringer bygger på gruppering av næringer i nasjonalregnskapets eksisterende næringsinndeling. De maritime tallene er basert på næringskoder som inkluderes helt eller delvis. Flere maritime næringskoder er inkludert i sin helhet, der kjernen utgjør næringskoder 50 «Sjøfart» og 30.1 «Bygging av skip og båter». På bakgrunn av kryssløpstabeller, samt medlemslister for maritime interesseorganisasjoner og virksomheter i rederiskatteordningen, har SSB anslått et utvalg av foretak i næringskoder som leverer deler av produksjonen til disse næringene. For utvinning av naturgass og råolje er virksomheter i rederiskatteordningen med i utvalget. SSB har utarbeidet egne fordelingsnøkler for anslag over hvor stor del av disse næringene som skal tas med i beregningen av de maritime næringenes verdi. Fordelingsnøklene er basert på regnskapsinformasjon for 2018 og/eller opplysninger fra foretakets hjemmesider. Økonomisk aktivitet knyttet til utvinning av naturgass og råolje, samt til fiskeri eller havbruk, som ikke inngår i utvalget av maritime virksomheter, inngår ikke i anslag for maritime næringers verdiskaping og sysselsetting. På fylkesnivå inngår ikke økonomisk aktivitet knyttet til bank og finans, og tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen).

1 SSBs register over alle virksomheter og foretak (juridiske enheter) i privat og offentlig sektor i Norge

Kilde: SSB

Figur 2.1 Maritim næring. Verdiskaping, andeler av totalen, 2018

Kilde: SSB

Figur 2.2 Maritim næring. Sysselsetting, andeler av totalen, 2018

Kilde: SSB

næringen er eksportrettet, og næringen totalt har en eksportandel på 53 pst. i 2018 (se figur 2.5). Maritim næring står for 29,1 pst. av norsk fastlandseksport (se figur 2.6).[4] Den brede maritime næringen og spesialiserte regionale maritime miljøer bidrar til at maritime bedrifter drar nytte av teknologi- og kompetanseoverføring seg i mellom, og med det forsterker de sin internasjonale konkurranseevne.

Norge skårer høyt på internasjonale sammenlikninger av produktivitet, velstand og likhet. Norsk næringsliv, inkludert maritim næring, kjennetegnes av en relativt flat bedriftsstruktur og kort vei mellom arbeidstakere og beslutningstakere. Mye av bakgrunnen for dette ligger i hvordan den norske samfunnsmodellen er organisert. Økonomisk styring, brede offentlige velferdsordninger og et organisert arbeidsliv utgjør modellens grunnpilarer. Disse pilarene virker sammen, med trepartssamarbeidet og det politiske systemet som det sentrale koordinerende elementet.[5] Norsk næringsliv har over tid vist seg å være omstillingsdyktig, og dette knyttes blant annet til trepartssamarbeidet. Ledelsen og lokale fagforeninger samarbeider om utviklingen av virksomhetene, og partssamarbeidet kan bidra til at de blir effektive, innovative og produktive.[6] På bedriftsnivå legger dette til rette for involvering av de ansatte og fleksibilitet i produktutforming og produksjonsprosesser.

2.1.1 Rederinæringen

Rederiene sto i 2018 for om lag 49 pst.[7] av verdiskapingen i norsk maritim næring, med operasjoner innenfor interkontinental skipsfart (deepsea), nærskipsfart, maritim offshore og maritim aktivitet tilknyttet andre havnæringer. Den tradisjonelle skipsfarten er nært knyttet til internasjonal handel, mens aktiviteten i offshoreflåten og andre spesialiserte segmenter er knyttet til petroleumsnæringen og andre havnæringer. Rederinæringen skapte i 2018 verdier for om lag 44 mrd. kroner og

4 Statistisk sentralbyrå (2020), Makroøkonomiske hovedstørrelser.

5 Dølvik, J.E., Fløtten, T., Hippe, Jon M., Jordfald, B. (2014): Den nordiske modellen mot 2030. Et nytt kapittel? Fafo-rapport 2014:46.

6 Fløtten, T. og Jordfald, B. (2019): Den norske modellen – en supermodell?

7 Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Omfatter tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen).

Figur 2.3 Maritim næring. Verdiskaping, faste 2018-priser, historisk utvikling

Kilde: SSB

Figur 2.4 Maritim næring. Sysselsatte, historisk utvikling

Kilde: SSB

sysselsatte om lag 42 900 personer.[8] Av verdiskapingen utgjorde godstransport i utenriks sjøfart 21,5 mrd. kroner (omfatter deepsea og deler av nærskipsfarten), passasjertransport i utenriks sjøfart 2,4 mrd. kroner, innenriks sjøfart 4,5 mrd. kroner (omfatter deler av nærskipsfarten) og offshore og rederitjenester til utvinning av olje og naturgass 15,2 mrd. kroner.

Den samlede verdensflåten består av om lag 98 000 skip.[9] Norskkontrollert flåte rangerer som verdens femte største målt i flåteverdi, og åttende

[8] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Omfatter tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen).

[9] UNCTAD (2020), Review of Maritime Transport 2020. Statistikk for verdensflåten omfatter skip over 100 bruttotonn.

Figur 2.5 Maritim næring. Eksportomsetning og eksportandel, historisk utvikling

Kilde: SSB

største målt i tonnasje.[10] Den norske flåten er moderne og spesialisert innenfor avanserte og kapitalintensive segmenter som offshore servicefartøyer, kjemikalietankskip og bilfraktskip. Norge har det siste tiåret hatt en stabil handelsflåte på om lag 2 500 norskkontrollerte skip. Norsk rederinæring omsetter hovedsakelig i internasjonale markeder. Eksportandelen blant rederiene var i 2018 60 pst.[11] I 2017 gjorde norskkontrollerte skip i underkant av 80 000 anløp til utenlandske havner, om lag 50 pst. av disse til havner i EØS-området.[12]

Norge har to skipsregistre: Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). NIS-registeret ble opprettet for å gi et alternativ til utflagging for norske utenriksrederier gjennom å tilby internasjonalt konkurransedyktige vilkår. I utgangspunktet er både skip i NOR og NIS underlagt norsk lønns- og arbeidsmiljøregulering, men NIS-loven åpner for at denne reguleringen til en viss grad kan fravikes i tariffavtale. Dette innebærer at det på NIS-skip kan ansettes utenlandsk mannskap på hjemlandets vilkår. NIS-skip har samtidig fartsområdebegrensninger knyttet til norsk innenriksfart, og tillates i utgangspunktet ikke å frakte passasjerer eller last mellom norske havner. Handelsflåten i NOR består hovedsakelig av laste- og passasjerskip i nærskipsfart, offshoreskip, ferger, hurtigbåter og brønnbåter til havbruksnæringen. Handelsflåten i NOR kjennetegnes av at den hovedsakelig opererer i norsk innenriksfart eller i europeisk fart. Antall skip i handelsflåten i NOR har de siste ti årene holdt seg relativt stabilt på mellom 870 og 900 fartøyer (se figur 2.7).[13] NIS-flåten kjennetegnes av at den hovedsakelig opererer internasjonalt eller regionalt utenfor Europa. Antall skip i NIS har de siste ti årene økt fra 548 ved utgangen av 2011 til 686 ved utgangen av oktober 2020 (se figur 2.7).[14]

Interkontinental skipsfart (deepsea)

Deepsea-segmentet frakter råvarer og produkter mellom kontinentene. Norske rederier har store markedsandeler innenfor flere nisjer av deepsea, blant annet bilfrakt (roll-on/roll-off), tørrbulk, stykkgods, oljetank, kjemikalietank og LNG-tank (flytende naturgass). Mer enn 80 pst. av verdens varehandel fraktes med skip[15] og norsk deepsea-

[10] UNCTAD (2020), Review of Maritime Transport 2020. Statistikk for norskkontrollert flåte omfatter skip over 1 000 bruttotonn.

[11] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Omfatter tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen).

[12] Statistisk sentralbyrå (2018), Skipsanløp i norske og utenlandske havner.

[13] Sjøfartsdirektoratet, månedlig rapportering til Nærings- og fiskeridepartementet.

[14] Sjøfartsdirektoratet, månedlig rapportering til Nærings- og fiskeridepartementet.

[15] UNCTAD (2020), Review of Maritime Transport 2020.

Figur 2.6 Maritim næring. Eksport, andel av total norsk eksport, historisk utvikling

Kilde: SSB

Figur 2.7 Handelsflåten i NOR og skip i NIS, historisk utvikling

[1] Per oktober 2020

Kilde: Sjøfartsdirektoratet

flåte opererer over hele verden. Global økonomisk vekst og utvikling i verdenshandelen er derfor viktige forutsetninger for deepsea-farten. Når produksjon og etterspørsel etter varer øker, øker også etterspørselen etter frakttjenester og rederiene inntekter. Internasjonale skipsfartsmarkeder påvirkes i høy grad av politiske og geopolitiske faktorer som preger produksjon og handel, herunder utviklingen i handelspolitikk, energipolitikk og internasjonalt samarbeid. De viktigste markedene for de norske deepsea-rederiene er Kina, USA, Brasil, India, Storbritannia og Tyskland.[16]

[16] Norges Rederiforbund (2020), medlemsundersøkelse.

Boks 2.2 Short Sea Promotion Centre

Short Sea Promotion Centre Norway (SPC-N) er et kompetansesenter for nærskipsfart og bidrar til å formidle kunnskap som er til nytte for arbeidet med å overføre gods fra vei til sjø. SPC-N samarbeider med tilsvarende sentre i andre europeiske land med sikte på å øke markedsandelene for nærskipsfart. SPC-N er i dag organisert under Maritimt Forum. Maritime transport- og logistikkorganisasjoner deltar i senterets styringsgruppe. Nærings- og fiskeridepartementet og Kystverket bidrar til senterets finansiering.

Nærskipsfart

Nærskipsfartsrederiene frakter gods og passasjerer mellom norske havner eller mellom havner i Norge og Europa. Nærskipsfartsrederiene opererer hovedsakelig i fire segmenter; kysttransport i Norge, regional fraktefart i Europa, passasjerfrakt (ferger og hurtigbåter) og brønn- og fôrbåter til havbruksnæringen. Nærskipsfarten er dermed avhengig av aktiviteten i norsk og europeisk økonomi. Lønnsomheten i næringen er i høy grad avhengig av hvilket marked rederiene opererer innenfor. Nærskipsfarten er preget av sterk konkurranse fra europeiske aktører. Den møter også konkurranse fra transport på vei og jernbane.

Maritim offshore og andre spesialiserte segmenter

Offshoreflåten består av en rekke typer skip med operasjoner tilknyttet offshore-petroleumsnæringen, herunder forsyningsskip, ankerhåndteringsfartøyer, konstruksjonsskip, flyterigger og en rekke andre spesialiserte fartøytyper. Norge er blant verdens største maritime offshorenasjoner og rederiene deltar i alle faser av petroleumsaktiviteten, fra seismiske undersøkelser og leting til produksjon og siden nedstenging av felt. Nordsjøen og norsk kontinentalsokkel er det viktigste markedet for norsk maritim offshorenæring, men norsk offshoreflåte opererer også i en rekke markeder utenfor Norge og Nordsjøen, som land i Stillehavsregionen, Sør-Amerika og Afrika.[17]

Maritim offshore har de siste tiårene vært det viktigste segmentet for norsk rederinæring, men i senere år har den relative betydningen av offshoreflåten blitt redusert som følge av lavere aktivitet i offshore-petroleumsnæringen.

Redusert etterspørsel etter maritime offshoretjenester har bidratt til en omstilling i deler av næringen mot nye og fremvoksende markeder, som vindkraft til havs og havbruk til havs.

2.1.2 Verftsnæringen

Norge er et av få høykostland som fortsatt har en verftsindustri. De største skipsbyggingslandene er Sør-Korea, Kina og Japan.[18] Det er kun enkelte andre land i Europa som fortsatt har en aktiv verftsindustri, blant annet Tyskland, Frankrike, Italia og Polen. Europeiske verft bygger hovedsakelig komplekse og spesialiserte skip med høyt teknologiinnhold som offshoreskip, passasjerskip og andre spesialskip. Asiatiske verft bygger hovedsakelig skip for industrilaster av bulk, tank, gass og containerskip.

Norsk maritim verftsnæring opererer innenfor nybygg, ombygging, reparasjon, vedlikehold og kondemnering av skip. Verftene sto i 2018 for en verdiskaping på om lag 4,5 mrd. kroner og sysselsatte om lag 11 000 personer.[19] Verftene er ofte hjørnestensbedrifter og bidrar til lokal sysselsetning og verdiskaping, både direkte og gjennom kjøp av varer og tjenester fra maritime utstyrs- og tjenesteleverandører.

Verdiskapingen blant nybyggingsverftene har blitt kraftig redusert siden 2014. Nybyggingsverftene utgjør en betydelig andel av verdiskapingen og leverer skip til både det norske og internasjonale markedet. Nybyggingsverftene omfatter de største verftsgruppene i Norge; Vard Group, Ulstein Group, Green Yard Kleven og Havyard Group. Reparasjons- og vedlikeholdsverftene har hatt en mer stabil utvikling, og sto i 2018 for størsteparten av aktiviteten i norsk verftsnæring. Eksportandelen blant verftene var i 2018 39 pst.[20]

Verftsindustrien er relativt arbeidsintensiv og norske verft har vært avhengige av å orientere seg mot markedssegmenter som er forenlige med norsk kostnadsnivå. Norsk verftsindustri er en integrert del av global verdikjeder hvor skrog ofte bygges ved utenlandske verft og deretter sle-

[17] Fearnley Offshore Supply (2020), Offshore støttefartøy markedsrapport 2019, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[18] Clarkson (2020).

[19] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[20] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Boks 2.3 Corvus

Corvus Energy er verdensledende på batteripakker til skip, offshore, subsea og havner. Corvus ble grunnlagt i Vancouver i Canada i 2009, og i 2015 startet Corvus Energy en avdeling i Bergen. Selskapet har blant annet levert batterier til verdens første helelektriske ferge Ampere, som ble satt i drift i 2015. I dag har det verdens største installerte base med batteri til havs. Norske tilskuddordninger, offentlig initierte pilotprosjekter og et sterkt norsk maritimt miljø har gitt Corvus et internasjonalt konkurransefortrinn. I 2018 ble hovedkontoret flyttet fra Vancouver til Bergen, og det ble opprettet en ny helrobotisert batterifabrikk i byen. Selskapet har i dag om lag 60 ansatte i Norge fordelt på Bergen, Porsgrunn og Ålesund, og er i ferd med å utvide fabrikken i Bergen som følge av økende etterspørsel.

pes til norske verft for ferdigstillelse og utrustning. Den norske næringen har særlig satset på bygging av spesialskip med avansert teknologi, leveranser innenfor de mest kapitalintensive delene av verdikjeden, og i økende grad bygging av skip med klima- og miljøvennlig teknologi. Mindre avanserte skip som lasteskip, bygges i liten grad i Norge.

Store deler av norsk verftsnæring har tidligere vært tungt vektet mot maritim offshore. Fall i ordreinngangen fra offshorerederiene har de senere årene ført til en omstilling mot andre segmenter. Verftene leverer i dag blant annet passasjerfartøyer, cruiseskip, ferger og hurtigbåter, fiskefartøyer, fartøyer til havbruksnæringen og andre spesialfartøyer. Covid-19-utbruddet har skapt usikkerhet rundt ordreinngangen fra særlig cruise-segmentet, på kort sikt.

2.1.3 Maritim utstyrsnæring

Norsk maritim utstyrsnæring produserer spesialisert utstyr for skipsfarten og er leverandør til verftsnæringen i Norge og internasjonalt. Utstyrsbedriftene leverer blant annet mekanisk utstyr, elektrisk og elektronisk utstyr og annet operasjonelt utstyr. Utstyrsleverandørene hadde i 2018 en verdiskaping på om lag 11 mrd. kroner og sysselsatte om lag 10 000 personer.[21] Utstyrsindustrien leverer avansert utstyr til store skipsbyggingsland som Kina, Sør-Korea og Japan, i tillegg til norske verft. Norske utstyrsprodusenter møter stor konkurranse fra land med lavere arbeidskostnader. Utstyrsindustrien hadde i 2018 en direkte eksportandel på 45 pst.[22], men også en betydelig indirekte eksportandel gjennom leveranser til norske verft som bygger for utenlandske rederier.

I likhet med norsk verftsnæring har den maritime utstyrsindustrien de senere årene gått gjennom en omstilling som følge av redusert ordreinngang fra offshorerederiene. Maritim offshore og ordinær skipsfart utgjør fortsatt et viktig marked for norsk maritim utstyrsnæring, men en økende andel av ordrene er orientert mot andre segmenter som cruiseskip, ferger, fiskefartøyer og fartøyer til havbruksnæringen. I likhet med verftsnæringen er utstyrsleverandørene i økende grad orientert mot utvikling og produksjon av klima- og miljøvennlig maritim teknologi og løsninger, som fremdriftssystemer basert på alternativt drivstoff og systemer for driftsoptimalisering og energieffektivisering.

2.1.4 Maritim tjenestenæring

Norge har et av verdens mest omfattende miljøer for maritime tjenester. Norsk maritim tjenestenæring omfatter bedrifter som yter tjenester til alle deler av maritim næring. Tjenesteleverandørene kan deles inn i fire undergrupper: finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistikktjenester, teknologiske tjenester og handelstjenester. Maritime tjenesteleverandører sto i 2018 for en verdiskaping på om lag 29 mrd. kroner og sysselsatte om lag 20 000 personer.[23] Flere norske selskaper er ledende innen maritime finansielle, juridiske og ingeniørtjenester, teknologisk FoUoI, klassifisering, skipsdesign og havnetjenester.

Norske tilbydere av maritime finansielle tjenester omfatter banker, sjøforsikringsselskaper og skipsmeglere. Eksportandelen blant tjenesteleverandørene var i 2018 36 pst.[24]

2.1.5 Grenseflate mot andre havnæringer

Maritim næring har en naturlig grenseflate mot og er direkte avhengig av aktivitet i øvrige havnæ-

[21] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.
[22] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.
[23] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.
[24] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Boks 2.4 Ledende maritime klassifiserings- og forsikringsmiljøer

DNV GL er et internasjonalt ledende selskap innen kvalitetssikring og risikohåndtering. Det er en global aktør som leverer klassifisering, sertifisering, teknisk risiko- og pålitelighetsanalyser sammen med programvare, datahåndtering og uavhengig ekspertrådgiving til flere ulike sektorer som maritim, olje og gass, og energisektoren. DNV GL er et resultat av en fusjon mellom Det Norske Veritas (DNV) og Germanischer Lloyd (GL) i 2013. Selskapet har røtter tilbake til 1864. Hovedkontoret ligger på Høvik i Bærum, og selskapet har kunder og ansatte over hele verden. I 2015 etablerte DNV GL «Grønt skipsfartsprogram» i samarbeid med kystfartsnæringen og myndighetene. Programmet gjennomfører pilotprosjekter for å undersøke muligheter for grønn skipsfart, gir ut rapporter og barrierestudier, og bidrar til utvikling av kunnskap og erfaringer.

De norske gjensidige sjøforsikringsselskapene har en sterk internasjonal posisjon og er en viktig del av norsk maritimt næringsliv og verdiskaping. Selskapene driver i stor utstrekning med salg av forsikringstjenester i et globalt marked. De tre største selskapene i Norge er Gard, Skuld og Norwegian Hull Club. Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) er en krigsforsikring som er unik i verdenssammenheng. DNK forsikrer så godt som alle NOR- og NIS-registrerte skip mot skader som måtte oppstå som følge av krig, terror, piratvirksomhet, cyberangrep og lignende.

ringer, herunder offshore petroleum, fiskeri og havbruk og nye og fremvoksende havnæringer som vindkraft til havs, havbruk til havs og mineralvirksomhet på havbunnen. Havnæringene skapte ifølge Menon Economics verdier for til sammen 680 mrd. kroner og sysselsatte 206 000 personer i 2017.[25]

Hovedmarkedet for norsk maritim næring har tradisjonelt vært varetransport, og de siste 50 årene også maritime tjenester til petroleumsvirksomhet i Norge og utlandet. Norge har i dag en høyteknologisk og kapitaltung olje- og gassnæring. Aktivitet knyttet til utforskning og utvinning av olje- og gassressurser gir positive læringseffekter mellom leverandørbedrifter i petroleumsnæringen og maritim næring. Dette samspillet bidrar til økt produktivitet i resten av økonomien og bidrar til en bredere, mer robust og kunnskapsrik næringsstruktur i hele landet.

Norske rederier har høye markedsandeler i Nordsjøen, og norsk-kontrollerte fartøyer utgjorde ved inngangen til 2020 42 pst. av aktive offshorefartøyer i Nordsjøområdet og 87 pst. av aktive offshorefartøyer på norsk kontinentalsokkel.[26] Maritime utstyrs- og tjenesteleveranser til offshore petroleumsnæringen omfatter skipsfartstjenester til leting, utvinning, konstruksjon og vedlikehold av offshoreinstallasjoner, bygging av offshorefartøyer og -rigger og produksjon av spesialisert utstyr og teknologi.

Norge er blant verdens ledende produsenter av mat fra havet, og maritime tjenester til fiskeri- og sjømatnæringen har økt i betydning de senere årene. Maritime utstyrs- og tjenesteleveranser til fiskeri- og sjømatnæringen omfatter skipsfartstjenester til transport tilknyttet havbruksanlegg og bygging av skip, båter og installasjoner til fiskeri- og havbruksnæringen. Siden 2015 har det vært en betydelig økning i antall skip bygget for fiskeri- og havbruksnæringen i Norge. De senere årene har også flere aktører i maritim næring og havbruksnæringen gått sammen og dannet egne spesialiserte havbruksrederier. Ved inngangen til 2020 utgjorde den norske brønnbåtflåten 95 fartøyer, i tillegg til 50 større servicefartøyer for havbruksnæringen.[27] Dette har gitt aktivitet for skipsdesignere, verft, og leverandører av utstyr og tjenester.

Regjeringen vil at Norge skal fortsette å være en ledende havnasjon og legger derfor til rette for at de etablerte havnæringene som olje- og gassektoren, fiskeri og havbruk og maritim sektor, kan vokse videre. Norge har unik erfaring fra olje- og gassnæringen, fornybar energi, skipsfart, verftsindustri, fiskeri og sjømatproduksjon. Dette gir Norge et godt utgangspunkt for å utvikle nye havnæringer. Havbruk til havs er et nytt utviklingsspor for sjømatnæringen som kan gi mulighet for både økt produksjon og eksport av teknologi og kunnskap. Vindkraft til havs, både bunnfast og flytende, er en annen næring som kan by på store muligheter. Utsira Nord og Sørlige Nordsjø II

[25] Menon Economics (2019), statistikk for havnæringene, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[26] Fearnley Offshore Supply (2020), Offshore støttefartøy markedsrapport 2019, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[27] Kystrederiene (2020)

Tabell 2.1 Maritim næring. Fylkesvis fordeling av verdiskaping og sysselsatte, 2018

	Verdiskaping	Sysselsetting
Viken og Innlandet	7 433 000	6 900
Oslo	14 111 000	7 400
Vestfold og Telemark	3 837 000	4 300
Agder	3 890 000	4 100
Rogaland	12 534 000	10 400
Vestland	18 481 000	17 500
Møre og Romsdal	8 508 000	12 700
Trøndelag	3 078 000	3 300
Nordland og Troms og Finnmark	3 542 000	6 100

Statistikk for verdiskaping og sysselsetting på fylkesnivå omfatter ikke bank- og finanstjenester, eller tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen)
Kilde: SSB

åpnes for konsesjonsbehandling av havvindprosjekter i 2021. Mineralvirksomhet på havbunnen kan også bli en næring som vil bidra til ny etterspørsel etter skipsfartstjenester. Ny lov om mineralvirksomhet på kontinentalsokkelen trådte i kraft 1. juli 2019. CO_2-håndtering kan også bli et marked av betydning for maritim næring. Regjeringen la i september 2020 frem Meld. St. 33 (2019–2020) *Langskip – fangst og lagring av CO_2*, om hvordan den vil støtte fangst, transport og lagring av CO_2 i Norge.

2.2 Maritim verdiskaping og sysselsetting i regionene

Maritime virksomheter er fordelt over store deler av Norge og bidrar til verdiskaping, arbeidsplasser og bosetting i byene og distriktene, særlig langs kysten. Sysselsettingen er høyest i Rogaland, Vestland og Møre og Romsdal, hvor næringen sysselsetter om lag 40 000 personer (se tabell 2.1).[28] De maritime regionene utgjør spesialiserte miljøer, innenfor blant annet maritim offshore, subsea og grønn skipsfart.

Kompetansedelingen mellom de ulike regionene bidrar til å forsterke utviklingen av spesialiserte produkter og tjenester, og på denne måten til å opprettholde maritim nærings internasjonale konkurranseevne.

De regionale maritime miljøene har nær tilknytning til de øvrige delene av norsk havøkonomi gjennom produksjon og tjenesteyting til regionale aktører innenfor andre havnæringer. Norge har blitt en ledende havnasjon, mye på grunn av velutviklede næringsmiljøer og lokalsamfunn langs hele kysten, med kompetente arbeidstakere og sterke bedrifter.

Vestland fylke sto i 2018 for den største maritime verdiskapingen med over 18 mrd. kroner. Maritime bedrifter i Vestland sysselsatte om lag 17 500 personer. Rederivirksomhet utgjorde over halvparten av den maritime verdiskapingen, og noen av Norges største rederier og ledende tjeneste- og utstyrsleverandører er lokalisert i Bergensområdet. Vestland fylke har også den største andelen av norske sjøfolk. Den maritime næringen i Oslo og Viken kjennetegnes av maritime tjenesteleverandører og rederier, mens utstyrsleverandører og rederier utgjør en sentral del av den maritime næringen

Boks 2.5 Brødrene Aa

Mange norske verft er lokalisert utenfor tettbygde strøk og er hjørnestensbedrifter i sine lokalsamfunn. Ved disse verftene bygges det spesialiserte og høyteknologiske fartøyer. Et eksempel på en slik innovativ hjørnestensbedrift er Brødrene Aa i Hyen og Eikefjord. Verftet bygger fartøyer i karbonfiber, og har blant annet bygget de prisbelønte elektriske passasjerkatamaranene «Vision of the Fjords» og «Future of the Fjords».

[28] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Omfatter ikke bank- og finanstjenester, eller tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen).

Figur 2.8 Maritim næring. Fylkesvis fordeling av sysselsatte, historisk utvikling

Statistikk for sysselsetting på fylkesnivå omfatter ikke bank- og finanstjenester, eller tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen)
Kilde: SSB

i Vestfold og Telemark. I Rogaland er den maritime næringen spesialisert mot maritim offshore og borevirksomhet, og i Agder er maritim næring rettet inn mot olje- og gassproduksjon. Møre og Romsdal har Norges mest komplette regionale maritime miljø, bestående av ledende rederier, verft, designselskaper og utstyrsleverandører. Store maritime kunnskapsmiljøer er lokalisert i Trøndelag, med blant annet NTNU og Sintef Ocean i Trondheim. I Nord-Norge er store deler av maritim næring rettet mot fiskeri- og kysttransport. Maritime virksomheter i regionen har de senere årene også økt aktiviteten rettet mot offshorevirksomhet og maritime operasjoner i arktiske forhold.[29]

2.3 Næringens tilgang på kompetanse

Maritim næring rekrutterer arbeidskraft fra en rekke fagområder og utdanningsnivåer. Arbeidstakere med operativ, sjøbasert maritim kompetanse står for en stor del av arbeidskraften i næringen, både til sjøs, ved rederikontorene og i utstyrsnæringen.

En viktig forutsetning for konkurranseevnen til norsk maritim næring er kompetanseoverføring mellom ulike deler av verdikjeden. I tillegg til den kompetanseoverføringen som finner sted mellom bedrifter i den landbaserte delen av næringen, rekrutterer de landbaserte bedriftene arbeidskraft fra sjøen.[30] Mobiliteten mellom sjø og land bidrar til koblinger mellom bedriftene i klyngen. Koblinger mellom bedriftene omfatter blant annet vertikale koblinger i verdikjeder, horisontale koblinger hvor bedriftene knytter sammen sin kunnskap og sine komparative fortrinn, og kompetanseoverføring hvor ansatte tar med seg kompetansen fra sin tidligere arbeidsgiver inn i en annen bedrift.[31]

Det norske utdanningssystemet, med fritt utdanningsvalg og varierende grad av statlig kontroll med dimensjonering av studieplasser, fører til at tilbudet av kompetanse kun delvis følger den varierende etterspørselen i arbeidsmarkedet.[32] Aktiviteten i maritim næring, og dermed etterspørselen etter arbeidskraft, er syklisk og avhengig av blant annet utviklingen i olje- og gasspriser, internasjonale fraktmarkeder og verdensøkonomien for øvrig. Dette bidrar til særlige utfordringer med dimensjoneringen av studieplasser.

[29] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for maritime næringer, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet. Omfatter ikke bank- og finanstjenester, eller tjenester tilknyttet utvinning av råolje og naturgass (virksomheter i rederiskatteordningen); Menon Economics (2018), Maritim verdiskapingsbok 2018.

[30] Menon Economics (2019), Fra sjø til land – Maritime karriereveier.

[31] Reve, T. og Jakobsen, E. W. (2001) Et verdiskapende Norge, Universitetsforlaget

[32] NOU 2018: 2 – Fremtidige kompetansebehov I

Figur 2.9 Norske sjøfolk, Antall (årsgjennomsnitt), historisk utvikling

[1] Første halvår 2020
Kilde: SSB

2.3.1 Norske sjøfolk

Tilgangen på norsk maritim arbeidskraft med et høyt kompetansenivå spiller en sentral rolle for konkurranseevnen til norsk flåte og den bredere maritime næringen. Besetningen på skip består av blant annet matroser, forpleiningspersonell, maskinister, skipselektrikere og offiserer, med spesialisering innenfor ulike skipstyper. I 2019 var det om lag 20 800 norske sjøfolk (se figur 2.9).[33] Antallet norske sjøfolk har holdt seg relativt stabilt de siste årene, til tross for en utfordrende markedssituasjon for næringen. For å bevare norsk maritim kompetanse kreves utdanningsinstitusjoner som utdanner høyt kvalifiserte sjøfolk kombinert med rammevilkår for næringslivet som fremmer norsk rekruttering og sysselsetting.

Maritim sertifikatgivende utdanning

Rekrutteringen av ny maritim arbeidskraft ivaretas gjennom maritim sertifikatgivende utdanning i videregående opplæring, på fagskoler og på universiteter og høyskoler. En viktig rekrutteringsvei for maritime utdanninger er opptak til VG1 teknologi- og industrifag og VG2 maritime fag. Maritime fag i videregående opplæring, sammen med VG2 fiske og fangst, er grunnlaget for opptak til maritime utdanninger på fagskolenivå. På universitets- og høyskolenivå tilbys det sertifikatgivende utdanninger innen nautikk og maskinteknisk drift. Studieløpet følges av en periode i opplæring eller som kadett om bord på skip.

Søkertallene til maritime fag i videregående opplæring og opptak til maritim fagskoleutdanning og maritime utdanninger på universitets- og høyskolenivå ble noe redusert i perioden etter 2014, men har økt igjen fra 2018.

Etter 2014 var det en nedgang i antall kadettplasser. Et flertall av de nyutdannede fikk likevel kadettplass til tross for en krevende markedssituasjon, og rederiene har til en viss grad opprettholdt rekrutteringen av kadetter. I kadettåret 2019/2020 fikk samtlige nyutdannede kadettplass. Per september 2020 står om lag 150 kadetter uten kadettplass, mens om lag 340 kadetter har fått plass.

Maritim utdanning i Sjøforsvaret

Sjøforsvaret er en viktig aktør for rekruttering av maritim arbeidskraft og utvikling av maritim kompetanse. Sjøforsvaret driver Sjøkrigsskolen og Sjøforsvarets fagutdanning, som utdanner personell innen samtlige maritime fag. Sjøforsvaret samarbeider med fagskoler, høyskoler og universiteter i Norge og utlandet innen maritime og teknologiske fag. Sjøforsvaret har fokus på å utnytte kompetansemangfoldet sivile utdanningsinstitusjoner kan tilby i kombinasjon med Forsvarets egne utdanninger, fra fagbrev til masternivå, og det leg-

[33] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for sjøfolk, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Figur 2.10 Maritim sertifikatgivende utdanning. Opptak ved universiteter, høyskoler og fagskoler, historisk utvikling

Kilde: «Forslag til ny nasjonal struktur for maritim offisersutdanning», innstilling fra arbeidsgruppe nedsatt av Marut strategisk råd (2009); Markom 2020; Database for statistikk om høgre utdanning (DBH); Webcadett

ges til rette for å akkreditere Forsvarets spesialistutdanninger i henhold til sivile utdanningsnivåer. Dette understøtter en bærekraftig og toveis kompetanseflyt mellom Sjøforsvaret og maritim næring. Sjøforsvaret er videre en stor lærlingebedrift og viktig rekrutteringskilde til spesialiststillinger om bord på skip og på land.

2.3.2 Annen maritim arbeidskraft

I tillegg til kompetanse tilknyttet operasjon av selve fartøyet har maritim næring et bredt kompetansebehov knyttet til relatert virksomhet, og rekrutterer fra en rekke fagområder og utdanningsnivåer. Kompetansebehovet i de tjenesteytende delene av næringen og landorganisasjonene til rederiene omfatter blant annet teknologi- og ingeniørfag, informatikk, logistikk, sjørett og økonomi og administrasjon. Fagarbeidere og ingeniører er av avgjørende betydning for utstyrs- og verftsnæringen. Maritim utdanning inkluderer også utdanning rettet direkte mot maritim næring, som studieprogrammer i skipsfart, logistikk og skipsdesign.

VG1 teknikk og industriell produksjon er utgangspunktet for maritime sertifikatgivende utdanninger, men er også en viktig rekrutteringsvei for landbasert maritim industri gjennom industrirettede programmer på VG2 og VG3. Maritim industri rekrutterer videre i høy grad fra teknologiutdanninger på fagskole- og universitets- og høyskolenivå.

2.3.3 Mangfold

Maritim næring er fremdeles mannsdominert. Andelen kvinnelige norske ansatte til sjøs var i perioden fra 2016 til 2020 om lag 12 pst., de fleste av disse innenfor forpleining.[34]

En undersøkelse blant medlemmene i Norges Rederiforbund i 2020 viser at kun 16 pst. av de ansatte i medlemsbedriftene er kvinner. Andelen kvinnelige ansatte til sjøs og på land blant forbundets medlemmer utgjør henholdsvis syv og 35 pst.[35] For best mulig å møte utfordringene og mulighetene fremover vil økt mangfold av personer og kompetanse i de maritime næringene være sentralt, herunder mangfold når det gjelder kjønn, legning, alder, etnisitet, kultur, arbeidserfaring og utdanning. For maritim næring er det derfor viktig å rekruttere og utnytte talent fra hele arbeidsstyrken. Økt mangfold gjør dessuten næringen mer attraktiv for flere, og det blir enklere å tiltrekke seg og beholde den beste arbeidskraften. Mangfoldige team og ledergrupper kan bidra til å oppnå mer innovasjon og høyere verdiskaping.

[34] Statistisk sentralbyrå (2020), statistikk for sjøfolk, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[35] Norges Rederiforbund (2020), medlemsundersøkelse.

Boks 2.6 WISTA

Women's International Shipping & Trading Association (WISTA) er en internasjonal organisasjon for maritime fagpersoner, med nærmere 4 000 medlemmer i 54 land. WISTA Norge består av omkring 250 kvinnelige og mannlige næringslivsledere og ledende stemmer som ønsker å fremme mangfold for en bærekraftig fremtid. Organisasjonen ønsker å være en katalysator for at flere kvinner ønsker seg til maritim næring, for at de lykkes i bransjen og for å øke kvinneandelen i maritime lederstillinger, samt i operative stillinger der hvor menn er kraftig overrepresentert i dag. Nettverksbygging, synlige rollemodeller, kompetanseheving og mentorprogram er noen av initiativene som bidrar til dette. WISTA samarbeider internasjonalt med Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO og i Norge med både store maritime bedrifter, Norges Rederiforbund, Nor-Shipping og YoungShip for å oppnå sine mål. WISTA deler hvert år ut WISTA Leadership Award til kvinner eller menn som bidrar til kompetanseheving, nye verdifulle løsninger eller forretningsmodeller i maritim næring.

2.4 Markedssituasjonen i maritim næring

Maritim næring er syklisk og påvirkes av økonomiske svingninger i markedet. Næringen har historisk hatt sykluser med sterk vekst og påfølgende resesjon. Det er nær sammenheng mellom økonomisk aktivitet og etterspørsel etter sjøtransporttjenester.[36] Internasjonale skipsfartsmarkeder påvirkes videre i høy grad av politiske faktorer. Handelsavtaler, medlemskap i Verdens handelsorganisasjon (WTO), handelskonflikter, proteksjonistiske tiltak og geopolitiske spenninger påvirker varestrømmer, markedsadgang og operasjonell risiko, og dermed forutsigbarhet og pris i skipsfartsmarkedene.

Tilbudet av fartøyer i markedet er relativt stabilt, da skip har lang levetid og nye skip har lang leveringstid. Grunnet den lange leveringstiden reflekterer tilbudet i markedet vanligvis etterspørselen på tidspunktet for investeringsbeslutningen, fremfor etterspørselen på leveringstidspunktet. Dette kan bidra til å forsterke markedssyklusene dersom markedet eksempelvis går fra en høykonjunktur til en lavkonjunktur i løpet av byggeperioden, med påfølgende forsterkning av overkapasitet.

2.4.1 Sentrale økonomiske utviklingstrekk

Maritim næring har de siste 15 årene vært særlig preget av tre økonomiske sjokk; finanskrisen i 2008–2009 og dens ettervirkninger, oljeprisfallet i 2014–2015 og covid-19-utbruddet vinteren 2020.

Finanskrisen 2008 og oljeprisfallet 2014

Finanskrisen i 2008 førte til lavere vekst i norsk og internasjonal økonomi og redusert etterspørsel etter transporttjenester, særlig for internasjonal transport. Deepsea-rederiene ble spesielt hardt rammet, da fraktratene falt dramatisk og tilgangen på finansiering ble utfordrende på kort sikt. I de etterfølgende årene førte høy internasjonal nybyggingsaktivitet i fraktmarkedet til økt tilbud av skip. Dette resulterte i overkapasitet i markedet og fraktrater på et vedvarende lavere nivå enn før finanskrisen.

Oljeprisfallet i 2014 ga redusert aktivitet i Nordsjøen og på andre sentrale sokler og dermed lavere etterspørsel etter tjenester fra offshorerederiene og riggselskapene. Kombinert med høy nybyggingsaktivitet i perioden før oljeprisfallet bidro dette til stor overkapasitet i markedet for maritim offshore. Overkapasiteten i markedet førte til et stort fall i fartøyverdier og en stopp i etterspørselen etter nye fartøyer, med påfølgende negative effekter for norsk verfts- og leverandørindustri. Ratene for offshorefartøyer falt og en høy andel av norsk offshoreflåte ble lagt i opplag. Lavere inntekter etter 2015 førte til likviditetsutfordringer blant offshorerederiene, samt konkurser, konsolideringer og nye selskapsstrukturer. Næringen opplevde store underskudd, og rederier og verft fikk utfordringer med å møte sine gjeldsforpliktelser.[37] Den høye gjeldsgraden knyttet til nybygg i perioden før 2014 og den reduserte verdsettingen av fartøyer, samt lav likviditetsbuffer og soliditet, medførte redusert finansiell stabilitet for store deler av næringen. Ved inngangen til 2017 lå over 180 offshoreskip i opplag, mens det i november 2019 var redusert til 91 fartøyer.[38] Per august 2020 lå om lag 180 offshoreskip i opplag.[39]

[36] UNCTAD (2020), Review of Maritime Transport 2020.

[37] Kolio og Grytten (2019), Utfordringer for norske maritime næringer: krise og omstrukturering.

[38] Fearnley Offshore Supply (2020), Offshore støttefartøy markedsrapport 2019, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[39] Norges Rederiforbund (2020), medlemsundersøkelse.

Covid-19-utbruddet

Utbruddet av covid-19 har ført til en alvorlig økonomisk situasjon i Norge og resten av verden, med negative virkninger for norsk maritim næring. Krisen har hatt flere dimensjoner. Virusutbruddet og smitteverntiltakene har medført lavere økonomisk aktivitet i Norge og globalt. Utbruddet førte til et fall i etterspørselen etter oljeprodukter og i oljeprisen, og utsikter til lavere aktivitet. Prisene sank fra 70 dollar per fat i begynnelsen av året til rundt 20 dollar per fat på vårparten for deretter å stabilisere seg på drøye 40 dollar per fat siden juni.[40] I juni 2020 vedtok Stortinget midlertidige skatteendringer for å stimulere til investeringer i petroleumsvirksomhet og bidra til å motvirke et fall i aktiviteten som følge av covid-19-utbruddet. Smitteverntiltakene knyttet til virusutbruddet har også medført operasjonelle utfordringer for rederier og maritim industri i Norge og internasjonalt.

I maritim næring har krisen i første rekke hatt en negativ effekt på etterspørselen etter skipsfartstjenester og ført til permitteringer og en økning i antall skip i opplag. Redusert økonomisk aktivitet internasjonalt har hatt en direkte negativ effekt for etterspørselen etter deepsea-frakt. Fallet i oljeprisen har rammet et maritimt offshoremarked allerede preget av overkapasitet og gjeldsutfordringer. Redusert aktivitet i norsk og europeisk industri har gitt redusert etterspørsel etter nærskipsfartstjenester. Reise- og karantenebestemmelser har videre gitt utfordringer knyttet til mannskapsbytte og tilgang til havner på tvers av skipsfartssegmenter, rammet markedsgrunnlaget for passasjerskip og skapt operasjonelle og økonomiske utfordringer knyttet til bruk av utenlandsk arbeidskraft i maritim industri.

Nedgangen i aktivitet på tvers av alle skipsfartssegmenter har gitt likviditetsutfordringer for rederiene på kort sikt, og redusert inntektsgrunnlag på mellomlang sikt. Dette har videre hatt en negativ effekt for markedsutsiktene i norsk maritim industri og gitt kraftig redusert etterspørsel etter nye fartøyer.

Erfaringene fra finanskrisen og oljeprisfallet tilsier at det kan være en forsinkelse på om lag et halvt til to år fra et etterspørselssjokk inntreffer i transportmarkedene til det beveger seg nedover i verdikjeden til verft, utstyrsleverandører og tjenester.

[40] Meld. St. 1 (2020–2021).

2.4.2 Dagens markeds- og finansielle situasjon

Rederinæringen

Fraktmarkedet for deepsea er i 2020 fortsatt preget av overkapasitet, noe som har bidratt til å holde ratene lave. Covid-19-utbruddet har ført til endringer i produksjons- og verdikjeder i Asia, Europa og Amerika og redusert produksjon og etterspørsel globalt. Dette har redusert etterspørselen etter transporttjenester, særlig innen frakt av container, bulk og kjøretøy.

Fallet i oljeprisen i 2020 har gitt utsatte investeringer og lavere aktivitet i offshore-petroleumsnæringen, med påfølgende redusert etterspørsel etter maritime offshoretjenester, lavere utnyttelsesgrad av flåten, lavere rater og flere skip i opplag. Som følge av dagens markedssituasjon vil næringens likviditetsutfordringer siden forrige oljeprisfall kunne vedvare og gi en fortsatt alvorlig økonomisk situasjon i perioden fremover. Den norske offshoreflåten besto ved utgangen av 2019 av 611 fartøyer, hvorav 508 var aktive, 91 var i opplag og 12 var under bygging. 324 av fartøyene opererer i Nordsjøen. I 2019 lå over halvparten av riggene på norsk og britisk sokkel i opplag.[41] Som følge av covid-19-utbruddet har opplagstallene økt betydelig, til rundt 180 skip og rigger i opplag per august 2020.[42]

Nærskipsfartrederiene opererer innenfor ulike segmenter og lønnsomheten avhenger i høy grad av hvilke markeder rederiene opererer i. Fraktefartøyene i nærskipsfartsflåten er preget av en rekke mindre aktører. Fraktmarkedet er åpent, og nærskipsfarten er sterkt konkurranseutsatt. Dette har bidratt til lav egenkapital og lønnsomhet blant rederiene og lav forutsigbarhet grunnet korte transportkontrakter. Konkurransen mot andre transportformer som transport på vei og bane har de senere årene økt betraktelig. Sjøtransport er likevel fortsatt den dominerende transportformen for import og eksport til og fra Norge, og utviklingen i det europeiske markedet har stor påvirkning på nærskipsfartsrederiene. Covid-19-utbruddet har ført til en viss omsetningssvikt, skip i opplag og permitteringer for deler av næringen, i tillegg til utfordringer knyttet til mannskapsbytter. Nærskipsfartsrederier knyttet til havbruk har de siste årene imidlertid hatt høy vekst og god lønnsomhet, og i mindre grad blitt

[41] Fearnley Offshore Supply (2020), Offshore støttefartøy markedsrapport 2019, levert på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

[42] Norges Rederiforbund (2020), medlemsundersøkelse.

Figur 2.11 Maritim verftsnæring. Ordre ved norske verft, historisk utvikling

[1] November 2020

Kilde: Norsk Industri, Maritim bransjeforening

påvirket av virusutbruddet som følge av fortsatt høy aktivitet i norsk havbruksnæring.

Rederiene som driver passasjertransport og cruisevirksomhet har blitt rammet av inntektsbortfall grunnet norske og internasjonale reiserestriksjoner som følge av smitteverntiltak. Markedet for reiser med cruise stoppet opp og fergeruter ble innstilt. Resultatet har vært et høyt antall permitteringer og skip i opplag. På mellomlang og lengre sikt knytter det seg betydelig usikkerhet til markedet for maritimt reiseliv.

Maritim industri og tjenestenæring

Norsk verftsindustri er svært spesialisert og nisjeorientert, og preget av sterk konkurranse fra utlandet. De store verftene produserte lenge hovedsakelig offshorefartøyer. Som følge av oljeprisfallet i 2014 ble etterspørselen etter offshorefartøyer redusert og verftene gikk inn i periode med omstilling og endring. Ordreboken til verftene består i dag hovedsakelig av passasjer-/cruiseskip, havbruksfartøyer, fiskefartøyer og fartøyer knyttet til montering og drift av vindkraft til havs (se figur 2.13).[43] Etter flere år med betydelige overinvesteringer i petroleumsrelatert kapasitet har offshorenæringen tilpasset seg et forventet lavere aktivitetsnivå. Offshorefartøyer utgjør derfor i dag en ubetydelig del av verftenes ordrebok. Verftene har delvis lyktes med å opprettholde aktiviteten gjennom levering til andre markedssegmenter som fiskeri og ekspedisjonscruise. Ordreboken ved norske verft var om lag 32 mrd. kroner per november 2020 (se figur 2.11).[44] Omstillingen har imidlertid vært utfordrende og flere av de store verftene har hatt tap de siste årene. Samtidig har markedssituasjonen for de små og mellomstore verftene vært forholdvis god, med aktivitet knyttet til bygging av ferger og brønnbåter, samt reparasjon og vedlikehold.

Covid-19-utbruddet og reduserte oljepriser har ført til ytterligere usikkerhet for deler av verftsindustrien. Ordreinngangen for de store verftene har blitt redusert som følge av den usikre økonomiske situasjonen knyttet til lavere etterspørsel etter skip innenfor ulike segmenter, særlig passasjer- og cruiseskip. Samtidig har verftene hatt problemer med å få tilgang til EØS-arbeidskraft etter virusutbruddet, og effektiviteten i produksjonen har blitt redusert som følge av smitteverntiltakene. På kort sikt har verftene opplevd kostnader knyttet til karantenebestemmelser og innreiserestriksjoner for utenlandsk arbeidskraft. Det er imidlertid en viss tidsforsinkelse fra økonomiske sjokk finner sted til det slår inn i ordrebaserte industrier som verftsindustrien. Samtidig bidrar den svekkede kronekursen til å bedre konkurransedyktigheten for norske verft og til å motvirke de økonomiske virkningene av redusert etterspørsel.

[43] Norsk Industri, Maritim bransjeforening (2020).

[44] Norsk Industri, Maritim bransjeforening (2020).

Figur 2.12 Maritim verftsnæring. Fartøyer i ordre fordelt på segment, 2015

Kilde: Norsk Industri, Maritim bransjeforening

Figur 2.13 Maritim verftsnæring. Fartøyer i ordre fordelt på segment, 2020[1]

[1] November 2020

Kilde: Norsk Industri, Maritim bransjeforening

Norsk verftsnæring konkurrerer først og fremst med verft i europeiske land. Enkelte skipsbyggingsnasjoner har støtteordninger til egen sektor og tilgang på rimelig arbeidskraft som reduserer prisene for bygging av skip. Regjeringen vil følge utviklingen i rammevilkår for verft og løfte eventuelle problemstillinger blant annet i arbeidsgruppen for skipsbygging i OECD.

Utstyrsleverandørene er en sentral del av den maritime næringen og om lag 95 pst. av leverandørene er små og mellomstore bedrifter.[45] Utstyrsnæringen var tidligere tungt vektet mot maritim offshore, i tillegg til tradisjonell skipsfart. Siden fallet i oljeprisen i 2014 har utstyrsleverandørene stått overfor et utfordrende marked. Samtidig har utstyrsleverandørene hatt en høy eksportandel og hentet store deler av omsetningen i internasjonale markeder. Svekkelsen av kronekursen som fulgte oljeprisfallet har bidratt til å bedre den kostnadsmessige konkurranseevnen for utstyrsprodusentene. Redusert nybyggingsaktivitet i offshoremarkedet førte til en omstilling i næringen. Næringen leverer i dag produkter rettet mot tradisjonell skipsfart, og har i økende grad rettet produksjonen mot cruiseskip, ferger, brønnbåter og fiskefartøyer. Samtidig er utvikling av klima- og miljøvennlig skipsteknologi et voksende marked for utstyrsleverandørene. Omstillingen har medført utfordringer knyttet til å gjennomføre lønnsomme leveranser i nye markeder.[46]

Utstyrsleverandørene har blitt påvirket av covid-19-utbruddet og fallet i oljeprisen gjennom blant annet lavere olje- og gassinvesteringer og redusert etterspørsel etter cruiseskip. Grunnet en høy eksportandel kan imidlertid inntektsbortfallet blant flere av disse bli noe lavere enn blant verftene.

De maritime tjenesteleverandørene tilbyr tjenester til hele den maritime næringen. Utviklingen i denne delen av næringen avhenger derfor i høy grad av utviklingen i resten av maritim næring. Tjenesteleverandørene klarte seg noe

[45] Menon Economics (2019), Norwegian Maritime Equipment Suppliers 2019.

[46] Menon Economics (2020), Maritim verdiskapingsbok 2020.

Boks 2.7 FNs bærekraftsmål

Figur 2.14

FNs generalforsamling lanserte i 2015 sin 2030-agenda for bærekraftig utvikling. Agendaens 17 bærekraftsmål skal fremme sosial, miljømessig og økonomisk utvikling. Agenda 2030 er verdens arbeidsplan, med mål som oppfordrer til tiltak for å bekjempe fattigdom og sult, sikre nok og trygg mat, gode arbeidsplasser, fremme likestilling, bidra til innovasjon, ivareta naturmangfold, gi tilgang til ren energi og stanse klimaendringene. Bærekraftsmål 14 oppfordrer verden til å iverksette tiltak for å bevare og bruke hav og marine ressurser på en måte som fremmer bærekraftig utvikling. Å bidra til å nå bærekraftsmålene er sentralt i den maritime politikkutformingen og for norsk maritim næring. De 17 bærekraftsmålene henger sammen og gjenspeiler at utfordringene er sammensatte og at de må løses i felleskap.

bedre under oljeprisfallet i 2014 enn andre deler av maritim næring.[47] Det kan forventes redusert omsetning som en direkte og indirekte følge av covid-19-utbruddet.

2.5 Sentrale faktorer for fremtidig utvikling

Maritim næring står overfor en rekke utfordringer i årene fremover, og konsekvensene av covid-19-utbruddet og fallet i oljeprisen vil kunne bli langvarige for næringen samlet sett. Samtidig har norske myndigheter og maritim næring gjennom en rekke kriser lyktes i å ta grep som har gjort det mulig å opprettholde og videreutvikle norsk maritim næring i Norge, og næringen har vist evne og vilje til omstilling. For eksempel omstilte deler av maritim næring seg mot nye markeder da oljeprisen falt i 2014, blant annet mot havbruk, cruisenæringen og vindkraft til havs.

Markedsutsiktene for norsk maritim næring er i 2020 betinget av den generelle utviklingen i verdensøkonomien og internasjonal handel, så vel som utviklingen i olje- og gasspriser og hvor raskt disse vil hente seg inn igjen etter covid-19-utbruddet. Etterspørselen etter maritime produkter og tjenester i årene fremover vil formes av disse faktorene i tillegg til utviklingen i nye havnæringer, innføring av strengere klima- og miljøkrav for skipsfarten og digitalisering av skipsfarten. Oppfølgingen av FNs 2030-agenda med bærekraftsmålene vil være viktig for utviklingen i maritim næring.

[47] Menon Economics (2019), Maritim verdiskapingsbok 2019.

Figur 2.15 Internasjonal varehandel. Eksportvolum, indekser i faste priser, 2015=100

Kilde: WTO, Statistics on merchandise trade, Trade indices

2.5.1 Utviklingen i internasjonal handel og virkning på skipsfarten

Skipsfarten er en integrert del av den globale økonomien, og etterspørselen etter maritim transport følger hovedsakelig samme mønster som utviklingen i verdenshandelen og verdensøkonomien.

Globaliseringen har ført til økende behov for skipsfartstjenester. Ifølge Verdens handelsorganisasjon (WTO) har verdenshandelen med varer økt de siste 20 årene (se figur 2.15), med unntak av under finanskrisen i 2008–2009. Som følge av handelskonflikter og redusert økonomisk vekst ble varehandelen imidlertid redusert med 0,1 pst. i 2019.

Tendensen til redusert handel har blitt forsterket etter covid-19-utbruddet. WTO anslår at verdenshandelen vil bli redusert med mellom 13 og 32 pst. i 2020 som følge av virusutbruddet.[48] Det anslås at eksporten fra Asia og USA vil bli hardest rammet, særlig for varer knyttet til komplekse verdikjeder i bil- og elektronikkindustrien. Ifølge Det internasjonale pengefondet (IMF) forventes det at verdensøkonomien vil bli redusert med 4,4 pst. i 2020.[49] Både WTO og IMF forventer imidlertid at global økonomisk vekst og handel vil ta seg opp igjen fra 2021.

De siste årene har den regelbaserte globale handelen vært under press. Dette kan ha negative konsekvenser for en åpen økonomi som Norge, som er avhengig av internasjonal handel. På sikt kan proteksjonistiske strømninger føre til mindre import og eksport. En rekke land har de senere årene innført tiltak for å skjerme egne sektorer. Håndteringen av pandemien har også skapt en ny debatt om avhengigheten av globale verdikjeder, og et ønske i en rekke land og regioner om å styrke egen produksjon av viktige varer.

Den strategiske rivaliseringen mellom USA og Kina har spisset seg til. Forholdet mellom de to har forverret seg gjennom den eskalerende handelskonflikten og teknologirivaliseringen, og blant annet ført til opptrapping av tollsatser på industri- og landbruksvarer og uenighet rundt rettferdig handelspraksis. Handelskrigen mellom verdens to største økonomier har direkte og indirekte skapt stor usikkerhet i det globale markedet. På sikt kan proteksjonistiske strømninger føre til mindre import og eksport.

I årene fremover vil handelskonflikten og teknologirivaliseringen mellom USA og Kina kunne ha betydelig innvirkning på utviklingen i verdensøkonomien og internasjonal handel og investeringer. Videre kan ny teknologi som kunstig intelligens, robotisering, automatisering og 3D-printing ytterligere redusere behovet for å produsere varer i lavkostland og så transportere dem til et annet marked. Disse faktorene vil kunne få stor innvirkning på etterspørselen etter internasjonal skipsfart.

---

48 World Trade Organization (2020), World Trade and GDP.

49 International Monetary Fund (2020), World Economic Outlook: A Long and Difficult Ascent.

Piratvirksomhet og regionale konflikter preger det maritime sikkerhetsbildet og skaper hindringer for internasjonal handel. Områdene som er mest utsatt for piratvirksomhet er Guineabukten utenfor Nigeria. I tillegg preger regionale konflikter den maritime sikkerheten for skip. Eksempler på dette er angrepene rettet mot skipsfarten i Persiabukten og utenfor Jemen. Det har også vært en markant økning i antall cyberhendelser innen maritim sektor de siste årene, hvor økonomisk motiverte hendelser har stått sentralt. Trusselen fra statlige aktører som ønsker å utføre etterretningsoperasjoner mot maritim sektor i den hensikt å fremme egen industri, økonomi eller sikkerhetspolitiske interesser, representerer en vedvarende høy trussel.

2.5.2 Utviklingen i olje- og gassmarkedene og virkning for offshoreflåten

Det er store gjenværende olje- og gassressurser på norsk kontinentalsokkel. Oljedirektoratets ressursregnskap indikerer at Norge etter 50 år med petroleumsvirksomhet har produsert om lag halvparten av de totale forventede utvinnbare petroleumsressursene. Leveranser til utbygging, drift og vedlikehold av installasjoner på norsk kontinentalsokkel antas å forbli et viktig marked for norsk maritim næring også i årene fremover. Aktiviteten på norsk sokkel gir et hjemmemarked som grunnlag for leveranser til eksportmarkedene.

Virusutbruddet og omfattende smitteverntiltak i mange land bidro til en umiddelbar og kraftig nedgang i den globale etterspørselen etter olje i andre kvartal 2020. Etterspørselen har tatt seg opp i takt med lettelser i smitteverntiltakene. Videre har betydelige produksjonskutt fra OPEC+ og markedsrelatert produksjonsfall fra bl.a. USA ført til en bedre balanse i markedet og styrking av oljeprisen. Det er stor usikkerhet knyttet til markedsutviklingen og utviklingen i oljeprisen fremover. Det videre forløpet for covid-19-utbruddet og behovet for smitteverntiltak i ulike land bidrar til usikkerhet om den økonomiske aktiviteten og etterspørselen etter olje fremover. På produsentsiden er det usikkerhet knyttet til både i hvilken grad OPEC+-landene vil overholde inngått avtale om produksjonskutt, og rundt den amerikanske skiferoljeproduksjonen fremover.

Til Nasjonalbudsjettet 2021 ble det lagt til grunn en oljepris på 42 dollar per fat i 2020 og 44 dollar per fat i 2021.[50] Med høyt underliggende fall i global oljeproduksjon fra eksisterende felt vil det fremover være behov for ytterligere investeringer i ny global produksjonskapasitet selv om oljeetterspørselen på sikt skulle svekke seg.

Gassmarkedet blir stadig mer globalt som følge av veksten i tilbudet av flytende naturgass (LNG). Gassprisen i Europa hadde et markert fall i første halvår 2020, som følge av lavere etterspørsel knyttet til blant annet covid-19-utbruddet.

Gassprisen vil bli påvirket av flere forhold fremover. Avviklingen av smitteverntiltak og høyere økonomisk aktivitet vil kunne bidra til økt etterspørsel etter gass. Gassproduksjonen i EU ventes å synke, noe som kan trekke i retning av økt importbehov. Til Nasjonalbudsjettet 2021 ble det lagt til grunn en gjennomsnittlig pris på 1,02 kroner per Sm^3 for 2020 og 1,47 kroner per Sm^3 i 2021.[51] De langsiktige globale tilbuds- og etterspørselsforholdene tilsier at prisnivået over tid vil understøtte en fortsatt lønnsom utvinning av gass på norsk sokkel. Nærhet til det europeiske markedet og en effektiv transportinfrastruktur bidrar til at gass fra norsk sokkel har lavere leveransekostnader til Europa enn gass fra de fleste andre eksportører.

Utbruddet av covid-19 har bidratt til utsettelser av enkelte store utbyggingsprosjekter. I juni 2020 vedtok Stortinget midlertidige endringer i petroleumsskatteloven med mål om å legge til rette for videreføring av pågående prosjektaktivitet. Formålet var å begrense et varslet fall i investeringsaktiviteten med de konsekvensene det ville ha for norsk leverandørindustri.

Investeringene i norsk petroleumsnæring anslås til 185 mrd. kroner i 2020, om lag på samme nivå som i 2019. For 2021 er det anslått en nedgang i investeringene til 165 mrd. kroner.

Behovet for ytterligere investeringer i ny global oljeproduksjon som følge av fallende produksjon fra eksisterende felt vil kunne gi eksportmuligheter for norske leverandørbedrifter. Enkelte segmenter vil kunne finne betydelige markedsmuligheter i å øke utvinningen i eksisterende felt. I tillegg til leveranser til videre utvinning av petroleum på norsk sokkel og andre steder i verden, vil det kunne åpnes opp et marked for norsk maritim næring etter hvert som installasjoner skal stenges ned. Kostnadene ved å stenge felt og disponere innretningene er relativt små sammenlignet med kostnadene til leting, utbygging og drift og inntektene fra feltene.

---

[50] Meld. St. 1 (2020–2021). Priser i faste 2021-kroner.
[51] Meld. St. 1 (2020–2021). Priser i faste 2021-kroner.

2.5.3 Utviklingen i nye havnæringer

Mulighetene for videre vekst i havnæringene er store. OECD[52] anslår at den globale havøkonomien vil dobles innen 2030 sammenlignet med 2010, og antall arbeidsplasser øke til totalt 40 millioner. Verdens befolkning vil bli nærmere 10 milliarder innen 2050, og stadig flere forventes å få styrket kjøpekraft. Dette vil innebære et økt behov for mat, energi, varer og tjenester, og muligheter for vekst i verdiskaping og sysselsetting i maritim næring.

Målet med regjeringens havstrategi fra 2017, *Ny vekst, stolt historie*, og oppdaterte havstrategi fra 2019, *Blå muligheter*, er størst mulig samlet bærekraftig verdiskaping og sysselsetting i de norske havnæringene.

Regjeringens forvaltningsplaner for de ulike havområdene legger rammer for næringsutvikling i norske havområder og sikrer at hensynene til næringsutvikling i de ulike havnæringene og miljøhensyn veies opp mot hverandre. Forvaltningsplanene setter helhetlige rammer for næringsvirksomhet til havs, herunder områdespesifikke rammer for petroleumsvirksomhet. Regjeringen la våren 2020 frem Meld. St. 20 (2019 – 2020) *Helhetlige forvaltningsplaner for de norske havområdene.* Regjeringen vil legge frem en ny melding til Stortinget om helhetlige forvaltningsplaner for havområdene hvert fjerde år.

Boks 2.8 Norske aktører innenfor flytende vindkraft

Equinor er et av de ledende selskapene i verden innenfor flytende vindkraft. Hywind Tampen, vindkraftverk med 11 flytende vindturbiner og samlet ytelse på 88 MW, er nå under utbygging. Prosjektet er en omlegging av kraftforsyningen på Snorre- og Gullfaksfeltene, der om lag en tredel av gasskraften på plattformene erstattes med vindkraft. Utbyggingsplanene ble godkjent av OED 8. april 2020. Planlagt installasjonsstart er våren 2022, og utbyggingen forventes ferdigstilt senere samme år. Totale investeringer for prosjektet er av operatøren anslått til om lag 4,8 mrd. kroner. Prosjektet har fått tilsagn på 2,33 mrd. kroner fra Enova og 566 mill. kroner fra Næringslivets NO_x-fond. Equinor bygde verdens første flytende vindkraftverk på fem turbiner med en samlet ytelse på 30 MW utenfor Skottland i 2018. Også Aker Offshore Wind er langt fremme innen havvind og er med på å utvikle demoanlegg for flytende vindkraft flere steder i verden. Selskapet har kompetanse innen bygging, drift og vedlikehold av flytende plattformer.

Vindkraft til havs

Flere norske rederier, som for eksempel Fred. Olsen og Østensjø, leverer i dag tjenester til markedet for vindkraft til havs. Ifølge Norges Rederiforbunds konjunkturrapport fra 2019 opplyser seks av ti offshore-servicerederier at de har aktivitet inn mot vindkraftnæringen. Her vil norske maritime aktører kunne trekke på kompetanse og erfaring fra en rekke områder, som forankringssystemer og løsninger knyttet til drift og vedlikehold innenfor petroleumsnæringen.

Markedet for vindkraft til havs vurderes i hovedsak og på kort sikt å være i utlandet, der både kraftprisene er høyere og energimiksen langt mindre klima- og miljøvennlig enn i Norge. EU-landene har i sine nasjonale energi- og klimaplaner lagt opp til en samlet utbygging på 70 GW vindkraft til havs innen 2030. Europakommisjonen har pekt på at et karbonnøytralt EU i 2050 i noen scenarier kan innebære en utbygging av over 400 GW vindkraft til havs i Europa, og har varslet en strategi mot slutten av 2020.

Kostnadene for bunnfast vindkraft nærmer seg markedsprisene for kraft i Europa. For eksempel skal gigantprosjektet Doggerbank i Storbritannia bygges ut til en kostnad rett over 40 øre/kWh.[53] Det internasjonale energibyrået (IEA) har i World Energy Outlook 2019 anslått at vindkraft til havs kan bli den største kraft-teknologien i Europa i 2040, og at det globale investeringsvolumet frem mot 2040 kan nå 10 000 mrd. kroner. Flytende vindkraft har ikke kommet like langt i utviklingen, men flere land har konkrete utbyggingsplaner, og demonstrasjonsstadiet er i ferd med å bli tilbakelagt. SINTEF (2019) forventer en mer moderat utbygging av flytende vindkraft globalt enn innen bunnfaste installasjoner frem mot 2030 og 2050. Leveranser til bunnfaste installasjo-

[52] OECD (2016), The Ocean Economy in 2030.

[53] SINTEF (2019), Innspill til høringsnotat «Forslag til forskrift om fornybar energiproduksjon til havs. Forslag til åpning av område etter havenergiloven».

ner vil derfor kunne bli viktig for norsk maritim næring, selv om dette markedet befinner seg utenfor Norge. Områdene Utsira Nord, som egner seg for flytende vindkraftteknologi, og Sørlige Nordsjø II, som også egner seg for bunnfaste løsninger, åpnes for konsesjonssøknader fra 1. januar 2021. Havenergilovforskriften, som gir nærmere bestemmelser om konsesjonsprosessen, trer også i kraft 1. januar 2021.

Regjeringen følger utviklingen innen marked og teknologi tett, og tar sikte på å videreutvikle regelverket for fornybar energi til havs i Norge.

Utvikling av havbruksnæringen

I 2050 vil verden ha en befolkning på nærmere 10 mrd. mennesker, og produksjonen av mat fra havet må vokse. Havbruk til havs er fiskeoppdrett som foregår lengre til havs enn det som er vanlig i dag. Dette er et potensielt nytt utviklingsspor for sjømatnæringen som kan gi mulighet for både økt lakseproduksjon og eksport av ny teknologi og kunnskap. Regjeringen arbeider med å tilpasse deler av regelverket for å gi næringen et godt og forutsigbart rammeverk når den trekker ut i mer eksponerte områder. Det arbeides blant annet med forslag til regelendringer for å legge til rette for registrering og pantsetting av nye former for havbruksinstallasjoner. Formålet er å gi næringen økt kapitaltilgang i sitt utviklingsarbeid.

For at en slik vekst i sjømatproduksjon skal være mulig, både globalt og i Norge, må maritim næring i samarbeid med sjømatnæringen utvikle bærekraftige løsninger som blant annet kan svare på det voksende behovet for transport og logistikk. Økt virksomhet til havs vil kreve nye fartøyer og innretninger som skaper nye muligheter for den maritime næringen. I tillegg vil det være aktuelt å overføre miljøvennlig teknologi fra maritim næring når utviklingen går mot større produksjonsenheter som ligger lengre til havs. Utvikling vil også kunne gi behov for nye spesialiserte og avanserte fartøyer, som for eksempel servicefartøyer som kan operere effektivt i mer krevende værforhold.

Mineralvirksomhet på havbunnen

Etterspørselen etter mineraler som er utvunnet på en bærekraftig måte er forventet å stige på grunn av befolkningsvekst, velstandsøkning, urbanisering og økt bruk av fornybare energikilder. Dette kan gjøre det kommersielt interessant å utvinne mineraler fra havbunnen.

1. juli 2019 trådte Lov om mineralvirksomhet på kontinentalsokkelen (havbunnsmineralloven) i kraft. Loven skal legge til rette for undersøkelse og utvinning av mineralforekomster på norsk kontinentalsokkel i samsvar med samfunnsmessige målsettinger. Det følger av loven at før tillatelser kan tildeles kommersielle aktører, skal det gjennomføres en åpningsprosess. Regjeringen har igangsatt åpningsprosess for mineralvirksomhet på norsk kontinentalsokkel, herunder arbeidet med en konsekvensutredning.

På norsk kontinentalsokkel er det kjent at det finnes havbunnsmineraler i de dype delene av Norskehavet. Her gjorde Universitetet i Bergen de første funnene av sulfidforekomster, eller såkalte 'svarte skorsteiner' for om lag 20 år siden. Oljedirektoratet har gjennomført kartleggingstokt de senere år til dyphavsområdene i Norskehavet med svært positive resultater. Det er avdekket nye felt med flere inaktive og aktive hydrotermale systemer som inneholder interessante metaller som blant annet kobber, sink og kobolt. Dette er metaller som samfunnet vil trenge i fremtiden. I revidert nasjonalbudsjett for 2020 ble bevilgningen til kartlegging av havbunnsmineraler og kunnskapsoppbygging økt med 70 mill. kroner.

Leting etter og utvinning av havbunnsmineraler vil kunne bli en viktig havnæring for Norge. Norge sitter på betydelig kunnskap om å forvalte ressursene i havet på en forsvarlig og bærekraftig måte. Det vil kunne gi markedsmuligheter for norsk maritim næring og for norsk industri. Både leverandørindustrien til petroleumssektoren og maritim sektor sitter på kompetanse og teknologiske løsninger som kan være nyttig i denne sammenheng.

Mineralutvinning til havs vil ventelig utvikle seg til en global næring. Maritime aktører vil dermed ha muligheter til å levere produkter og tjenester på andre markeder enn norsk sokkel. I 2016 leverte det norske skipsverftet Kleven et skip til det sørafrikanske diamantselskapet De Beers til utvinning av diamanter utenfor kysten av Namibia.[54] Denne utvinningen foregår på relativt grunt vann.

Regjeringen vil legge til rette for utforskning og utvinning av havbunnsmineraler og gjennomføre en åpningsprosess etter havbunnsmineralloven for mineralvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.

---

[54] De Beers Group (2020).

CO_2-fangst og -lagring – Langskip

CO_2-håndtering vil kunne utgjøre et viktig marked for maritim næring. Regjeringen vil bidra til å utvikle teknologi for fangst, transport og lagring av CO_2 og legge til rette for en kostnadseffektiv løsning for fullskala CO_2-håndtering i Norge som gir teknologiutvikling i et internasjonalt perspektiv.

Regjeringen har foreslått for Stortinget å gi støtte til gjennomføring av et norsk demonstrasjonsprosjekt for fullskala CO_2-håndtering som omfatter fangst, transport og lagring av CO_2. Prosjektet har fått navnet Langskip. Regjeringen foreslår å realisere fangst av CO_2 fra Norcems sementfabrikk i Brevik i Porsgrunn kommune som første fangstanlegg og transport av CO_2 med skip til en mottaksterminal i Øygarden kommune, med rør til en brønn der CO_2 skal bli injisert i en lagringsformasjon under havbunnen. Northern Lights, som er et samarbeid mellom Equinor, Shell og Total, vil gjennomføre transport og lagring av CO_2. Regjeringen vil bidra til å realisere CO_2-fangst ved Fortum Oslo Varmes avfallsforbrenningsanlegg på Klemetsrud i Oslo kommune, under forutsetning av at Fortum Oslo Varme får tilstrekkelig egenfinansiering og finansiering fra EU eller andre kilder.

Gjennom Langskip blir det etablert infrastruktur for transport og lagring av CO_2 med større kapasitet enn samlede volum fra Norcem og eventuelt Fortum Oslo Varme har behov for. Northern Lights får videre alle sine inntekter fra lagring av CO_2 fra volum fra nye prosjekter. Northern Lights har derfor sterke insentiver til å utvikle markedet for CO_2 -lagring.

Regjeringen vurderer at Langskip legger til rette for kostnadsreduksjoner som kan bidra til å gjøre CO_2-håndtering til et effektivt klimatiltak som kan gi teknologiutvikling i et internasjonalt perspektiv. Et vellykket Langskip vil demonstrere at CO_2-håndtering er trygt og mulig, legge til rette for læring og kostnadsreduksjoner for etterfølgende prosjekter, og etablere infrastruktur som andre kan benytte.

2.5.4 Strengere klima- og miljøkrav

Skipsfart er i utgangspunktet en energieffektiv transportform og frakter over 80 pst. av verdens varehandel[55]. Skipsfarten er likevel en betydelig kilde til klima- og miljøutslipp. Utviklingen av mer klima- og miljøvennlig skipsfart vil derfor være en del av løsningen for å redusere utslipp til luft og vann. Både strengere myndighetskrav og økt etterspørsel blant kundene vil kunne bidra til et større marked og muligheter for eksport av lav- og nullutslippsløsninger utviklet av maritim industri.

Norsk maritim næring har de siste tiårene tatt en ledende rolle innenfor forskning, utvikling og bruk av lav- og nullutslippsløsninger for skipsfarten. Denne utviklingen er både et resultat av omstillingsevne i næringen og aktiv politikk. Fergesegmentet har stått spesielt sentralt i denne utviklingen, gjennom at myndighetene har stilt utslippskrav i anbudskonkurranser på fergestrekninger.

Norge er en pådriver for å utvikle et godt internasjonalt rammeverk for klima- og miljøvennlig skipsfart. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO vedtok i 2018 en ambisjon om å kutte klimagassutslippene fra global skipsfart med minst 50 pst. innen 2050, og arbeide for at skipsfarten blir helt karbonfri innen utgangen av århundret. Regjeringen har satt som ambisjon å redusere klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske med 50 pst. innen 2030. Fra 1. januar 2020 gjelder IMOs globale forbud mot drivstoff med høyere svovelinnhold enn 0,5 pst.

Regjeringens politikk for grønn skipsfart omtales i kapittel 7.

2.5.5 Digitalisering

Den regjeringsoppnevnte Digital21-gruppen beskriver digitalisering som «å ta i bruk de mulighetene digitale muliggjørende teknologier gir til å forbedre, fornye og skape nytt».[56]

Digitalisering og automatisering i maritim næring gir muligheter for ny teknologiutvikling i hele verdikjeden, og vil kunne ha innvirkning på handelsmønstre, produksjonsmetoder, lokalisering, drift og arbeidsmetoder. Økt digitalisering medfører at det produseres mer data fra maritim næring enn tidligere. Bruk og deling av data mellom aktører i sektoren muliggjør effektivisering av verdikjeden og økt driftssikkerhet, og legger grunnlag for økt verdiskaping. Digitalisering og automatisering vil videre kunne bidra til mer klima- og miljøvennlige maritime operasjoner. Det gir også muligheter for å fornye og videreutvikle forretningsmodeller, kompetanse og regelverk for skipsfarten, og representerer markedsmuligheter for norske teknologileverandører. Digitalisering i maritim næring omtales i kapittel 9.

[55] UNCTAD (2020), Review of Maritime Transport 2020.

[56] Digital21 (2018), «Digitale grep for norsk verdiskaping».

3 Internasjonale rammebetingelser for maritim næringsvirksomhet

Maritim næring er internasjonal og opererer under etablerte internasjonale rammebetingelser som regulerer både skipsfarten og handlingsrommet for den maritime politikken. Internasjonalt regelverk og EØS-regelverk regulerer forhold knyttet til sikkerhet, klima og miljø, og arbeids- og levevilkår om bord på skip, i tillegg til vilkår for offentlig støtte, konkurranse og markedsadgang for maritim næring.

Regjeringen vil arbeide for at Norge skal fortsette å være en pådriver for sikker og miljøvennlig skipsfart og for like konkurransevilkår globalt.

3.1 Internasjonalt regelverk

Folkerettslige regler som Norge er bundet av i form av traktater og internasjonal sedvanerett trekker opp grenser for norsk lovgivning og praksis. Maritim næring er en global næring, og med grunnlag i Havrettskonvensjonen fastsettes rammene i høy grad internasjonalt gjennom myndighetsorganisasjoner som Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO og Den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILO. Internasjonal regulering er sentralt for å sikre både et velfungerende internasjonalt marked og like konkurransevilkår. Som en av verdens største skipsfartsnasjoner er det i Norges interesse å arbeide for strenge internasjonale krav til sikkerhet, klima og miljø, og arbeids- og levevilkår for mannskap. Deltakelse i internasjonalt regelverksarbeid er derfor viktig. Norske myndigheter er en aktiv pådriver for et godt og forutsigbart globalt regelverk for maritim næring. Norske myndigheters kunnskap og kompetanse og en stor norsk flåte med høy standard er med på å gi Norge gjennomslagskraft i internasjonale forhandlinger og organisasjoner.

Rask ikrafttredelse og en effektiv implementering globalt av IMOs vedtatte regelverk gir forutsigbare rammevilkår for maritim næring. Norge har derfor vært tidlig ute med å tiltre internasjonale konvensjoner. Internasjonale konvensjoner vedtatt gjennom blant annet IMO, har som regel et tonnasjekrav blant betingelsene for ikrafttredelse. Ved å øke tonnasjen under norsk flagg kan Norge derfor øke sin innflytelse på internasjonal regelverksutvikling. Teknisk bistand til utviklingsland spiller en viktig rolle for å sikre ikrafttredelse og legge til rette for en bærekraftig global skipsfart. Norge er derfor en sentral bidragsyter i IMOs bistandsarbeid.

Regjeringen vil arbeide for at Norge skal fortsette å være en aktiv pådriver for mest mulig enhetlige globale krav for skipsfarten og en sentral bidragsyter i IMOs bistandsarbeid. Regjeringen vil spesielt styrke samarbeidet med IMO om støtte til utviklingsland for å hindre havforurensning og redusere klimagassutslipp fra skip.

3.1.1 Havrettskonvensjonen

FNs havrettskonvensjon danner det rettslige rammeverket for bruk av havområdene. Konvensjonen etablerer rettigheter, plikter og ansvar for alle stater, og gir på enkelte punkter særskilte rettigheter og plikter for kyst-, havne- og flaggstater med hensyn til sikkerhet og miljø til havs.

Som følge av flaggstatsprinsippet utøver Norge jurisdiksjon om bord på norskregistrerte skip. Norge har ansvar for å utøve jurisdiksjon og kontroll i administrative, tekniske og sosiale saker over norskflaggede skip. Gjennom kontrollvirksomhet har flaggstatene ansvar for at skip tilfredsstiller de nødvendige krav til blant annet sjøsikkerhet.

Norsk maritim næring drar stor nytte av havrettens regler om fri ferdsel og uskyldig gjennomfart. Retten til uskyldig gjennomfart er i havrettskonvensjonen balansert med kyststatens rett til kontroll med ferdsel i sjøterritoriet. Kyststaten kan blant annet vedta regler om sikkerhet til sjøs, beskyttelse av kabler og rørledninger, eller bevaring av levende ressurser i havet eller kyststatens miljø.

Under FNs havrettskonvensjon har det siden 2018 pågått forhandlinger om en ny implementeringsavtale for biomangfold utenfor nasjonal jurisdiksjon (BBNJ). Målet for initiativtakerne EU og G77-gruppen[1] er en avtale som kan etablere arealbaserte tiltak, som verneområder utenfor nasjonal jurisdiksjon, krav til miljøkonsekvensutredninger

Boks 3.1 IMOs hovedkomiteer

IMO har fem hovedkomiteer: Maritime Safety Committee (MSC), Marine Environment Protection Committee (MEPC), Legal Committee (LEG), Technical Co-operation Committee (TC) og Facilitation Committee (FAL).

Maritime Safety Committee (MSC) – Sjøsikkerhetskomiteen – behandler alle saker vedrørende tekniske og operasjonelle forhold som berører sikkerhet og antiterror-tiltak i maritim virksomhet: navigasjon, radiokommunikasjon, livredningsutstyr, søk og redning, opplæring og trening av sjøfolk, frakt av farlig gods, skipsdesign, brannsikkerhet, stabilitet og lastelinje.

Marine Environment Protection Committee (MEPC) – Miljøvernkomiteen – behandler alle saker om forebygging av miljøskadelig utslipp, aktivitet og risiko som forårsakes av skipsfart. MEPC har i flere år arbeidet med å redusere klimagassutslipp fra skip. Norge deltar aktivt i arbeidet, og leder arbeidsgruppen som har i oppgave å forhandle frem klimakrav og ny politikk for komiteen. Komiteen vedtok i 2018 en strategi for det videre arbeidet med reduksjon av klimagassutslipp fra skip.

Legal Committee (LEG) – Juridisk komité – er bemyndiget til å håndtere enhver juridisk sak i IMO og har utarbeidet ansvars- og erstatningsregimer for skipsfarten, blant annet for oljesøl fra tankskip, passasjerskader og for skader med farlige og forurensende laster (HNS).

Technical Co-operation Committee (TC) – Bistandskomiteen – behandler alle saker som gjelder organisasjonens bistandsprogrammer, der IMO opptrer som utøvende organ eller som samarbeidsorgan.

Facilitation Committee (FAL) – Fasiliteringskomiteen – behandler saker som har til formål å redusere administrative byrder og forsinkelser innen sjøtransport og derved forbedre effektiviteten i havnene. Det arbeides blant annet med forenkling og digitalisering, herunder å sikre utnyttelse av teknologisk utvikling i kommunikasjon mellom skip og havn.

forut for nye aktiviteter, fordelsdeling av inntekter fra utnyttelse av marine genressurser, og forbedret teknologi- og kunnskapsoverføring. Fjerde forhandlingsrunde er berammet til 2021. Fra norsk side er det en prioritet at en ny avtale ivaretar dagens havrettsarkitektur med eksisterende internasjonale avtaler og regelverk for blant annet sjøfart, fiskeriforvaltning og mineralutnyttelse, samt bidrar til et styrket internasjonalt regelverk for bevaring og bærekraftig bruk av biomangfold utenfor nasjonal jurisdiksjon.

3.1.2 IMO

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO er den globale regelverksutvikler for skipsfarten. Organisasjonens overordnede mål er å arbeide for en sikker, effektiv, miljøvennlig og bærekraftig skipsfart. For å nå disse målene utarbeider IMO regelverk og standarder for internasjonal skipsfart.

Norge har siden opprettelsen vært en aktiv deltaker i IMOs organer. Norge er blant verdens største skipsfartsnasjoner med en stor utenriksflåte, og har sterk interesse av å arbeide for høy sikkerhet og globale løsninger. Ved å delta der beslutningene tas, kan Norge være med på å legge premisser for nytt og bedre internasjonalt regelverk. Regjeringen vil arbeide for at Norge skal fortsette å være et foregangsland for sikker og miljøvennlig skipstrafikk.

Nærings- og fiskeridepartementet har det overordnede ansvaret for det nasjonale arbeidet i IMO, og oppnevner den norske delegasjonen til de ulike møtene i organisasjonen. Klima- og miljødepartementet har det overordnede ansvaret for arbeidet med klima- og miljørammeverk for skipsfarten i IMO. Nærings- og fiskeridepartementet har delegasjonsansvaret i Generalforsamlingen, Rådet, Juridisk komité og Bistandskomiteen. Sjøfartsdirektoratet er delegasjonsleder for arbeidet i Sjøsikkerhetskomiteen, Miljøvernkomiteen og alle underkomiteene. En delegasjon består av Sjøfartsdirektoratet og forskjellige departementer, og ofte også av representanter fra næringen og sjømannsorganisasjonene.

Det gjennomføres formøter med berørte etater og ulike deler av maritim næring, som forberedelse til alle møter i IMO. Formålet er å klargjøre norske posisjoner slik at disse er omforent. Ved å

[1] G77-gruppen er en sammenslutning av 134 utviklingsland i FN.

Boks 3.2 Sentrale IMO-konvensjoner

De mest sentrale konvensjoner vedtatt i IMO er:

- SOLAS – The Safety of Life at Sea Convention – Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974
- MARPOL 73/78 – The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip, 1973/78
- STCW – The Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – Den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978
- The Load Lines Convention – Den internasjonale lastelinjekonvensjonen, 1966
- COLREG – The Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea – konvensjonen om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972
- Tonnage – The International Convention on Tonnage Measurement of Ships – Den internasjonale målekonvensjonen, 1969

bruke tekniske innspill fra maritim næring i IMO-arbeidet trekker man fra norsk side på kompetansen i hele næringen og fremmer kvalifiserte, faglige innspill. Denne prosessen bidrar til å gjøre norsk innovasjon til global standard, og gir næringsaktørene en mulighet til å bidra i regelverksutviklingen.

IMOs arbeid bidrar til å oppfylle bærekraftsmålene i FNs 2030-agenda, særlig bærekraftsmål 14 om å bevare og bruke havet på en måte som fremmer bærekraftig utvikling. I tillegg kan mange aspekter ved IMOs arbeid knyttes til flere av bærekraftsmålene, blant annet bærekraftsmål 1, 2 og 16. Dette gjenspeiles blant annet i organisasjonens strategiske plan og bistandsprogrammer.

Korrupsjon er en utfordring med store kostnader for samfunnet, og antikorrupsjon er en del av FNs bærekraftsmål 16. IMO har etter forslag fra en samlet maritim næring og enkelte større flaggstater, herunder Norge, satt maritim korrupsjon på dagsorden i IMOs fasiliteringskomite. Komiteen vil nå starte arbeidet med å utvikle IMO-retningslinjer som kan bidra til å forebygge korrupt praksis. Norge skal fortsette å bidra aktivt inn i IMOs antikorrupsjonsarbeid.

IMO er også sekretariat for Londonkonvensjonen og Londonprotokollen, som regulerer grensekryssende transport av avfall for dumping, inkludert grensekryssende transport av CO_2 for permanent lagringsformål som ledd i en CO_2-håndteringskjede. Se omtale av CO_2-håndtering under kapittel 2.5.4.

3.1.3 ILO

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen ILO har en sentral rolle når det gjelder lønns- og arbeidsvilkår for ansatte på skip. Gjennom ILO bidrar Norge aktivt i arbeidet med å utvikle gode arbeidsvilkår om bord på skip i form av internasjonale sosiale standarder for skipsfarten. To ILO-konvensjoner har særlig betydning for sjøfolks arbeidsvilkår: Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår (Maritime Labour Convention, MLC) fra 2006 og Konvensjon om arbeidsvilkår i fiskerisektoren (Work in Fishing Convention) fra 2007.

MLC trådte i kraft i 2013. Konvensjonen dekker alle vesentlige sider ved arbeids- og levevilkår på skip. Dette omfatter blant annet minstealder, helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, lugarer og fritidsområder ombord, krav til arbeidsmiljø og vern mot arbeidsulykker. MLC er gjennomført i EU-rettsakter som er inkludert i EØS-avtalen, og er implementert i skipsarbeidsloven. MLC inngår i kontrollgrunnlaget ved havnestatskontroll.

Konvensjon om arbeidsvilkår i fiskerisektoren trådte i kraft i 2017. Formålet med konvensjonen er å sikre arbeidsmiljø, sikkerhet og helse til sjøs for arbeidstakere i fiskerisektoren, og at syke og skadede fiskere får behandling i land. Konvensjonen inneholder også regler om tilstrekkelig hvile, vern gjennom skriftlige arbeidsavtaler og tilsvarende trygdebeskyttelse som andre arbeidstakere. Konvensjonen gjelder for alle fiske- og fangstfartøy uavhengig av størrelse og håndheves gjennom tilsyn av fartøy.

3.2 EU/EØS-regelverk

Norge er tett integrert i det europeiske samarbeidet, ikke minst gjennom EØS-avtalen, men også gjennom Schengen-samarbeidet og en rekke andre avtaler og samarbeidsordninger med EU.

Regjeringen vil videreføre en aktiv europapolitikk som ivaretar et godt samarbeid med EUs institusjoner og medlemsland, forankret i EØS-avtalen. Regjeringen vil videre bidra til at det indre marked i EØS fungerer godt og til fordel for norsk næringsliv, og arbeide for at regelverket er i tråd med norske prioriteringer, for eksempel når det gjelder markedsadgang, klima- og miljøstandarder, sjøsikkerhet og arbeidstakeres rettigheter.

3.2.1 Regler for sikkerhet, miljø og arbeids- og levevilkår for mannskap

Maritim transport er omfattet av EØS-avtalen, som innebærer at norsk regelverk må være i samsvar med EØS-regelverk. EUs forordninger og direktiver for sikkerhet, miljø og arbeids- og levevilkår for mannskap baserer seg i hovedsak på internasjonalt vedtatt regelverk.

EU spiller en viktig rolle som premissleverandør ved utforming av regelverk for å forbedre sikkerheten og miljøstandarden til sjøs. Mens vedtakelse av nye konvensjoner i IMO krever tilslutning fra medlemsstatene og først trer i kraft i den enkelte medlemsstat etter at denne har ratifisert konvensjonen, kan Europakommisjonen fastsette regelverk med direkte virkning i EUs medlemsstater. Denne forskjellen gjør at EU sammenlignet med IMO raskere vil kunne vedta bindende regelverk for å styrke sjøsikkerheten og forebygge forurensning til sjøs. Strenge europeiske særkrav kan imidlertid ha negative konsekvenser for den globale konkurranseevnen til europeisk-flaggede fartøyer. Norge arbeider derfor aktivt sammen med andre store europeiske flaggstater overfor EU for å sikre at EUs maritime regelverksarbeid så langt som mulig er i overensstemmelse med internasjonalt regelverk.

EUs byrå for sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing (EMSA) er et rådgivende organ for Europakommisjonen, med hensyn til utvikling, revidering og gjennomføring av EUs regelverk for skipsfarten. EMSA fører dessuten tilsyn med medlemslandenes gjennomføring av EUs regelverk, samt med klassifiseringsselskaper og utdanningsinstitusjoner i tredjeland. Norge er observatør i EMSAs styre og deltar aktivt i EMSAs ekspertgrupper.

COSS (Committee on Safe Seas) er et EU-organ under Europakommisjonen som skal bistå og gi råd til Kommisjonen for blant annet å hindre at nye EU-rettsakter og endringer av EU-rettsakter er i strid med internasjonalt regelverk. Videre skal komiteen sikre en raskere oppdatering av EU-rettsakter og harmonisere implementering av EU-rettsakter på områdene maritim sikkerhet, hindring av forurensning fra skip og arbeids- og levekår for mannskap. EFTA-sekretariatet og EFTA-statene Norge og Island deltar i COSS som observatører og gis anledning til å kommentere på komiteens saker.

3.2.2 Regler for statsstøtte

I henhold til statsstøttereglene i EØS-avtalen er konkurransevridende statsstøtte til næringslivet som hovedregel ikke tillatt, med mindre Europakommisjonen eller EFTAs overvåkningsorgan (ESA) på forhånd har godkjent støtten som forenlig med EØS-avtalen. Regelverket inneholder visse unntaksbestemmelser som er utdypet gjennom detaljerte retningslinjer fra Europakommisjonen, og som angir de nærmere vilkårene som må være oppfylt for at støtte skal kunne godkjennes. Basert på Kommisjonens retningslinjer for statsstøtte til skipsfart, har ESA vedtatt tilsvarende retningslinjer for EØS/EFTA-landene[2]. De nåværende retningslinjene for statsstøtte til skipsfart ble vedtatt i 2004.

I retningslinjene fremheves betydningen av skipsfarten for europeisk økonomi, handel og beredskap. EU-rederier kontrollerer om lag en tredjedel av verdensflåten[3] og sysselsetter om lag 207 000 EØS-sjøfolk[4]. Hovedformålet med retningslinjene er å legge til rette for verdiskaping i skipsfarten og den bredere maritime næringen ved å forhindre utflagging av skip eller utflytting av rederier til land utenfor Europa, og å opprettholde maritim sysselsetting og kompetanse. En sentral politisk begrunnelse for retningslinjene er behovet for å opprettholde europeisk skipsfartsnærings internasjonale konkurranseevne. Retningslinjene legger til rette for tilsvarende rammebetingelser som gjelder i land utenfor EØS. Retningslinjene bidrar også til harmonisering av betingelsene mellom medlemslandene, ved at medlemslandenes støtteordninger må holdes innenfor bestemte rammer.

Retningslinjene for statsstøtte til skipsfart legger til rette for medlemslandenes ordninger med tonnasjeskatt og støtteordninger for sjøfolk.[5] Ord-

---

2 Norge, Island og Liechtenstein.

3 *Europakommisjonen (2017), Maritime Year in Action.*

4 Oxford Economcs (2017), The Economic Value of the EU Shipping Industry.

5 Skatt basert på tonnasje og støtte til sjøfolk: Irland, Portugal, Frankrike, Belgia, Nederland, Tyskland, Danmark, Sverige, Finland, Kypros, Storbritannia.
Skatt basert på tonnasje: Spania, Italia, Polen, Litauen, Estland, Hellas, Malta, Slovenia, Kroatia.

ningene åpner for at selskaper som driver skipsfart i form av transport av gods eller passasjerer kan betale tonnasjeskatt i stedet for ordinær skatt på overskudd. Videre legger retningslinjene til rette for at det kan gis helt eller delvis reduksjon i inntektsskatt og sosiale avgifter for sjøfolk som arbeider om bord på EØS-registrerte skip. Samlet nasjonalt støttebeløp uansett støtteform kan maksimalt utgjøre summen av ordinære skatter og sosiale avgifter knyttet til arbeidskraft og ordinær selskapsskatt for rederiene.

Basert på statsstøtteretningslinjene for skipsfart og overordnet statsstøtteregelverk har Europakommisjonen og ESA de senere år utviklet praksis og kriterier for godkjenning av medlemslandenes støtteordninger med sikte på å utvikle og håndheve «harmoniserte standarder». Det er i senere tid blant annet lagt vekt på at ordningene ikke må diskriminere mellom skip registrert i ulike EØS-land eller sjøfolk fra ulike EØS-land. I praksis innebærer dette for eksempel at de norske tilskuddsordningene for skipsfarten også må være åpne for sjøfolk fra EØS-land med skatteplikt til Norge. Tilsvarende må rederiskatteordninger være åpne for skip registrert i andre EØS-land. Et annet eksempel på senere utvikling av praksis og kriterier er at ordningene også kan omfatte fartøyer som driver virksomhet ut over ren transport av gods og passasjerer, basert på «analogiprinsippet». Dette omfatter maritim virksomhet som har tilsvarende karakter som maritim transport. Det kreves at visse betingelser er oppfylt: fartøyene må operere i markeder som er utsatt for internasjonal konkurranse, de må oppfylle skipstekniske krav, og de må være bemannet med kvalifiserte sjøfolk som har arbeidsbetingelser som sjøfolk.

Den norske rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sjøfolk er notifisert til og godkjent av ESA basert på statsstøtteretningslinjene for skipsfart. Gjeldende godkjenning av rederiskatteordningen ble vedtatt av ESA i 2017 og gjelder frem til utgangen av 2027.[6] Tilsvarende er tilskuddsordningen for sjøfolk sist godkjent av ESA i 2016[7] og 2017[8] og gjelder i 10 år.

[6] ESA-avgjørelse 214/17/COL av 14. desember 2017.

[7] ESA-avgjørelse 085/16/COL av 27. april 2016.

[8] ESA-avgjørelse 156/17/COL av 17. september 2017.

3.2.3 Regler for markedsadgang til det indre marked

EØS-avtalen gir norske rederier, skip og sjøfolk fullverdig adgang til EUs indre marked. Tilsvarende gir avtalen EUs rederier, skip og sjøfolk tilgang til det norske markedet. For Norges del har NIS-registrerte skip begrenset adgang til EU-landenes innenriksmarkeder som følge av norske fartsområderestriksjoner. Bilaterale avtaler gir imidlertid NIS-skip adgang til innenriksfart i Danmark, Finland, Sverige, Tyskland og Storbritannia.

EØS-avtalen omfatter regelverk for adgang i EUs indre marked, og gir formalisert markedsadgang for maritim næring og en harmonisering av konkurransevilkårene. Markedsadgang for skipsfart er basert på EØS-avtalens kapittel 3 om fri flyt av tjenester og særlig artikkel 36 om tjenestefriheten, også omtalt som primærretten.[9] Dette er supplert med sektorspesifikke bestemmelser, ofte referert til som sekundærretten. For skipsfarten er disse bestemmelsene nedfelt i to forordninger for henholdsvis utenriks- og innenriksfart.

For utenriksfart reguleres tjenestefriheten av bestemmelsene i forordning om frihet til å yte tjenester i sjøtransport mellom medlemsland og mellom medlemsland og tredjeland[10]. Forordningens bestemmelser gjelder for statsborgere og selskap fra EU-/EØS-land og regulerer derved ikke markedsadgangen basert på flagg eller skipsregister.

Bestemmelsene om frihet til å yte tjenester i innenriksfart er nedfelt i kabotasjeforordningen[11] og får anvendelse for skip under EØS-flagg. Forordningen har som formål å tilrettelegge for fri adgang til å utføre sjøtransporttjenester internt i de respektive medlemslandene, såkalt maritim kabotasje. Forordningens artikkel 1.1 inneholder en bestemmelse om at fartøyer må oppfylle alle vilkår for å utføre innenriksfart i hjemlandet for å få rettigheter etter forordningen

De to forordningene er gjennomført i norsk rett i lov om fri utveksling av tjenesteytelser innen

[9] Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, undertegnet i Oporto 2. mai 1992 (EØS-avtalen), artikkel 36.

[10] Rådsforordning (EØF) 4055/86 av 22. desember 1986 om anvendelse av prinsippet om adgang til å yte tjenester på sjøtransport mellom medlemsstater og mellom medlemsstater og tredjestater.

[11] Rådsforordning (EØF) 3577/92 av 7. desember 1992 om anvendelse av prinsippet om adgangen til å yte tjenester innen sjøtransport i medlemsstatene (maritim kabotasje).

sjøtransport[12]. Kombinert med øvrig EØS-regelverk som harmoniserer konkurransevilkårene, blant annet for konkurranse, statsstøtte, sikkerhet og miljø, gir de to forordningene om markedsadgang mulighet for at norske skip og rederier kan operere på samme vilkår i EØS-markedet som aktører fra andre EØS-land.

EU-traktatens artikkel 100 gir Rådet og Parlamentet adgang til å fastsette regelverk for sjøtransport. Tilsvarende bestemmelse er ikke tatt inn i EØS-avtalen. Det er gjennom rettspraksis fastslått at EU-traktatens alminnelige bestemmelser om konkurranseregler, arbeidsmarked, kapitalbevegelser og etablering også omfatter skipsfarten.[13]

EU-regelverket inneholder også rettsakter som gjelder prosedyrene for å iverksette mottiltak når tredjeland eller enkeltrederier fra tredjeland tar i bruk diskriminerende konkurransevilkår.[14] EU-regelverket inneholder også bestemmelser vedrørende lastedelingsavtaler med tredjeland.[15] Ettersom EØS-avtalen i utgangspunktet ikke omfatter forholdet til tredjeland, er ikke dette regelverket tatt inn i EØS-avtalen. Ved forhandlingen av EØS-avtalen var det enighet om behov for å samarbeide om felles skipsfartspolitiske holdninger overfor tredjeland. Det ble på det grunnlag utarbeidet bestemmelser om samarbeid overfor tredjeland og i internasjonale organisasjoner som er inntatt EØS-avtalens protokoll 19.

3.2.4 Samarbeid med EU

Store deler av politikkutviklingen i EU vil skje på områder som er omfattet av EØS-avtalen. Her har Norge formaliserte muligheter til å medvirke. På andre områder vil Norge måtte benytte andre kanaler og virkemidler. For å få gjennomslag for norske interesser er det vesentlig å formidle gode faglige innspill som bygger opp under felles mål og interesser. Norge medvirker og gir innspill i en rekke prosesser.

I desember 2019 presenterte Europakommisjonen meldingen om European Green Deal, eller Europas grønne giv. Det innebærer et taktskifte i EUs oppfølging av FNs bærekraftmål og Parisavtalen. Gjennomføring av Europas grønne giv vil innebære en klimavennlig omstilling av hele den europeiske økonomien, samtidig som man styrker konkurransekraften. Nullutslipp, sirkulærøkonomi, bærekraft, biologisk mangfold og inkluderende omstilling er sentrale komponenter. For skipsfarten ble det varslet at Kommisjonen vil utarbeide et forslag om å utvide EUs klimakvotesystem til også å omfatte skipsfart.

Regjeringen vil arbeide for at Norge skal være en aktiv og relevant partner for EU i dette arbeidet. Norsk støtte til målsettingene i Europas grønne giv ble formidlet i møtet i EØS-rådet i mai 2020.

Regjeringen har også en ambisjon om å være en aktiv og relevant partner for EU i klimapolitikken og å være en pådriver for en enda mer ambisiøs politikk ved å få EU med på å øke nivået for utslippsreduksjon til 55 pst. frem mot 2030. Dette omtales nærmere i kapittel 7.1.

Europakommisjonen utarbeider nå en ny transportstrategi for EU. Strategien ventes fremlagt innen utgangen av 2020. Et sentralt innspill til strategien er en erklæringstekst om skipsfart som ble utarbeidet i forbindelse med uformelt rådsmøte for transportministre i Opatija, Kroatia i mars 2020 der også Norge deltok. Erklæringen er siden formelt vedtatt i EUs rådsmøte i juni 2020. Erklæringen legger vekt på viktigheten av grønn omstilling og reduksjon av klimagassutslipp fra skipsfarten, sjøsikkerhet, digitalisering og kompetanse, samt ivaretagelse av europeisk skipsfarts internasjonale konkurranseevne. Regjeringen vil arbeide for at Norge skal være en aktiv og relevant partner i arbeidet med EUs transportstrategi.

3.3 Internasjonal markedsadgang

Et viktig mål med norsk skipsfartspolitikk er å gjøre norske rederier og skip under norsk flagg i stand til å konkurrere i et internasjonalt marked, som blant annet kjennetegnes av utstrakt arbeidsdeling, store kostnadsforskjeller og ulike rammebetingelser på tvers av land. Regjeringen ønsker derfor å etablere globale regler som sikrer åpen og ikke-diskriminerende adgang til internasjonale skipsfartsmarkeder, og som forhindrer land i å innføre proteksjonistiske tiltak overfor den internasjonale skipsfarten.

For å bidra til at norsk maritim næring har god og forutsigbar adgang til internasjonale markeder arbeider Norge gjennom et nettverk av internasjonale handelsavtaler. Norges medlemskap i Ver-

---

12 Lov 4. desember 1992 nr. 121 om fri utveksling av tjenesteytelser innen sjøtransport.

13 St.prp. nr. 100 (1991–92) *Om samtykke til ratifikasjon av Avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS), undertegnet i Oporto 2. mai 1992.*

14 Rådsforordning (EØF) nr. 4057/86 av 22. desember 1986 om illojal priskonkurranse innen sjøtransport og Forordning (EØF) 4058/86 om samordnet handling for å sikre fri adgang til oversjøisk fart.

15 Forordning (EØF) 4055/86.

dens handelsorganisasjon (WTO), EØS-avtalen og et økende antall bilaterale frihandelsavtaler, legger rammene for adgang til internasjonale markeder. Videre har Norge inngått bilaterale skipsfartsavtaler med en rekke land som blant annet regulerer vilkår for skip og mannskap mellom Norge og disse landene.

OECDs Services Trade Restrictiveness Indices (STRI) måler hvor beskyttet tjenestesektorene i OECD og andre land er. STRI indikerer at det totalt sett verken har blitt mer eller mindre åpenhet i internasjonale skipsfartsmarkeder de seneste årene. For skipsfartstjenester, hvor 39 land inngår i analysen, har gjennomsnittsverdien holdt seg omtrent uendret i perioden 2014–2019. 16 land har gjennomført liberaliserende tiltak og har dermed en lavere (mindre restriktiv) score, mens 12 land har gjennomført mer restriktive tiltak og scorer på den måten høyere i 2019 enn i 2014.

Samtidig har enkelte land, deriblant USA, Russland, Sør-Korea og Indonesia, nylig innført eller foreslått å innføre begrensende tiltak overfor utenlandske leverandører av maritime transporttjenester. Tiltakene innebærer gjerne at enkelte typer last forbeholdes skip under hjemlandets flagg, og begrunnes ofte med et behov for å støtte egen industri og sikre nasjonal kapasitet. Ettersom etterspørselen etter skipsfartstjenester påvirkes av produksjon og forbruk av varer og tjenester, påvirkes sektoren også av endringer i verdensøkonomien og internasjonal handelspolitikk. De senere års tendenser til økt proteksjonisme, handelskriger og bilateralisering av handel påvirker skipsnæringen.

De internasjonale skipsfartsmarkedene er i høy grad åpne, men dette er i mindre grad reflektert i formaliserte regler for markedsadgang. Tiltredelsesforhandlinger i WTO, økonomiske integrasjonsavtaler, frihandelsavtaler og bilaterale skipsfartsavtaler, samt bilateralt eller flerstatlig påvirkningsarbeid, er de viktigste virkemidlene for å sikre markedsadgang for norske rederier og skip.

3.3.1 WTO

Arbeidet i Verdens handelsorganisasjon (WTO) er en hovedprioritet i regjeringens handelspolitikk. Skipsfarten er foreløpig ikke fullverdig omfattet av WTOs avtale om handel med tjenester (GATS). Bestemmelsene i GATS om bestevilkårsbehandling (MFN) er suspendert for skipsfart, med mindre skipsfartstjenester omfattes av konkrete forpliktelser et land har påtatt seg i bindingslisten, inntil den inneværende forhandlingsrunden er avsluttet. Sentrale mål fra norsk side i forhandlingene på skipsfart har vært og er å sikre at bestevilkårsbehandling trer i kraft som forutsatt, samt at WTO-medlemmene påtår seg forpliktelser på skipsfart som reflekterer den relativt åpne markedssituasjonen, og i høyest mulig grad fjerner eksisterende restriksjoner. Disse målsettingene var del av de norske forhandlingskrav overfor andre WTO-medlemmer, samt et plurilateralt krav på skipsfart som Norge og en gruppe WTO-medlemmer stilte seg bak. Inneværende forhandlingsrunde (Doha-runden) har imidlertid vært stilt i bero siden 2008. Det er også kun om lag en tredjedel av de 164 medlemmene i WTO som har tatt forpliktelser for skipsfartstjenester.

WTOs medlemmer er ved beslutning i WTOs råd for handel med tjenester[16] forpliktet til ikke å innføre nye restriksjoner på internasjonal maritim transport. WTO og GATS benyttes aktivt til å sikre forpliktelser i tråd med ovennevnte målsetting på skipsfartsområdet fra nye WTO-medlemmer. For medlemmer som allerede har forpliktelser på skipsfartsområdet kan WTOs mekanismer, herunder bestevilkårsbehandling benyttes for å håndheve disse. Mulighetene for å oppnå nye og forbedrede forpliktelser fra WTO-medlemmene er imidlertid begrenset så lenge den inneværende forhandlingsrunden i WTO er stilt i bero.

Samtidig har WTO vært et viktig forum for å utvikle og standardisere handelsregler for skipsfarten og skape forståelse for hensiktsmessige forpliktelsesnivå. Sammen med de andre landene i «vennegruppen for skipsfartstjenester» i WTO[17] utviklet Norge en modellbindingsliste for skipsfartstjenester, MMS (Maritime Model Schedule). Modellbindingslisten reflekterer en enighet mellom skipsfartsland om hva som er et hensiktsmessig forpliktelsesnivå for åpen internasjonal konkurranse. Listen benyttes i mange tilfeller som utgangspunkt for forhandlinger om forpliktelser for skipsfart, herunder i forhandlinger om bilaterale og plurilaterale handelsavtaler, i tillegg til tiltredelsesforhandlinger i WTO.

I 2013 startet Norge og 48 andre WTO-medlemmer opp forhandlinger om en plurilateral avtale om handel med tjenester – TISA (Trade in Services Agreement). TISA-prosessen erstattet

[16] S/L/24 av 3. juli 1996.

[17] Vennegruppen for skipsfart i WTO omfattet Australia, Canada, Island, Kina, EU, Hong Kong, Japan, Sør-Korea, Mexico, New Zealand, Norge, Panama, Sveits og Kinesisk Taipei.

manglende fremdrift i WTO, men forhandlingene ble stilt i bero i 2016.

I fraværet av fremdrift i WTO- og TISA-forhandlingene arbeider regjeringen for å sikre markedsadgang for norsk maritim næring gjennom bilaterale frihandelsavtaler, skipsfartsavtaler og i andre relevante fora.

Regjeringen vil arbeide for å liberalisere markedsadgang for skipsfartstjenester internasjonalt, herunder i WTO.

3.3.2 Bilaterale frihandelsavtaler

Bilaterale frihandelsavtaler er regjeringens viktigste virkemiddel i arbeidet for avtalebasert markedsadgang og motvirkning av proteksjonisme innenfor skipsfarten og for andre maritime varer og tjenester.

Norge har inngått en rekke frihandelsavtaler som også omfatter forpliktelser for skipsfart. Disse avtalene er fremforhandlet sammen med de andre EFTA-landene Sveits, Island og Liechtenstein. Avtalene bygger hovedsakelig på GATS-regelverket. Regjeringen har som mål at avtalene både skal omfatte forpliktelser om markedsadgang og nasjonal behandling i tråd med modellbindingslisten for skipsfart, og et maritimt vedlegg til tjenestekapitlet i avtalene som omfatter tilleggselementer ut over WTO/GATS. Vedlegget gir utfyllende bestemmelser om både markedsadgang, tilgang til tjenester og infrastruktur i havn og andre forhold tilknyttet mannskap og skip. Til

Figur 3.1 Norges handelsavtaler

sammen kan frihandelsavtalene gi et omfattende sett med markedsadgangsrettigheter for norske rederier og skip under norsk flagg. De nyere avtalene inneholder også en tvisteløsningsmekanisme der partene ved avtalebrudd skal kunne søke konsultasjoner og eventuelt be om at det oppnevnes et voldgiftspanel for å avgjøre tvistespørsmål under avtalen. Dette sørger for at partene overholder sine forpliktelser etter avtalen, samt sikrer raske og effektive løsninger ved avtalebrudd.

Norge og EU fører en samsvarende handelspolitikk som støtter opp om åpen og ikke-diskriminerende tilgang til internasjonale skipsfartsmarkeder. For Norge har det vært sentralt å sikre at norske rederier har likeverdig adgang til tredjelandsmarkeder med rederier som er etablert i EU-land. I fraværet av fremdrift i forhandlingene i WTO bidrar bilaterale frihandelsavtaler til å utvide omfanget av internasjonale forpliktelser for markedsadgang for skipsfarten.

I tillegg til skipsfartstjenester og tilknyttede maritime tjenester omfatter frihandelsavtalene handel med maritime varer og tjenester som skip, skipsutstyr, maritime konsulenttjenester og sjøforsikring.

Norge har sammen med EFTA-landene inngått 29 bilaterale frihandelsavtaler med til sammen 40 land. Gjennom EFTA pågår det for tiden forhandlinger om avtaler med India, Malaysia og Vietnam. Norge forhandler også om en bilateral frihandelsavtale med Kina og med Storbritannia sammen med de andre EØS/EFTA-landene[18]. Storbritannia utgjør det viktigste enkeltmarkedet for norsk maritim næring. I 2017 anløp norske skip britiske havner mer enn 10 000 ganger, noe som utgjorde rundt 13 % av alle norske skipsanløp utenfor Norge det året.[19] I tillegg til tradisjonell skipsfart, er leveranser av maritime tjenester og utstyr til britisk olje- og gassektor det viktigste segmentet for norsk maritim næring i Storbritannia. Flere av Norges største maritime offshoreselskaper leverer tjenester på britisk sokkel. Når Storbritannia endelig trer ut av EU 31.12.2020, regulerer ikke lenger EØS-avtalen markedsadgang for skipsfartstjenester mellom Norge og Storbritannia. Regjeringen arbeider derfor for å oppnå forpliktelser med Storbritannia som sikrer at den eksisterende markedsadgangen for norske skip og norsk mannskap videreføres etter Storbritannias uttreden av EU.

Regjeringen vil fortsette å prioritere arbeidet med bilaterale frihandelsavtaler, herunder arbeide for markedsadgang og nasjonal behandling for norske maritime bedrifter.

3.3.3 Bilaterale skipsfartsavtaler

Norge har avtalt regler om markedsadgang for norske skip gjennom bilaterale skipsfartsavtaler siden tidlig 1800-tallet. Avtalene gir ikke samme systematikk og bredde som frihandelsavtalene, og mangler blant annet tvisteløsningsmekanismene som frihandelsavtalene kan gi. Skipsfartsavtaler er likevel nyttige verktøy for å formalisere dialog og samarbeid om både markedsadgangsspørsmål og andre viktige saker med nasjoner som utgjør viktige markeder og samarbeidspartnere med Norge, som Kina og Filippinene.

3.3.4 OECD

OECD-samarbeidet omfatter en folkerettslig bindende avtale fra 1961 om liberalisering av handel med tjenester, CLIO (Code of Liberalisation of Current Invisible Operations) som også omfatter skipsfartstjenester[20]. Tjenestekoden medfører forpliktelser for medlemslandene til å avvikle restriksjoner og å sikre åpen adgang for internasjonal skipsfart mellom medlemslandene. I tillegg er det i OECD vedtatt felles skipsfartspolitiske prinsipper som blant annet omhandler åpen markedsadgang.[21] Disse ble sist revidert i år 2000. OECD-landene er med dette forpliktet til å føre en skipsfartspolitikk basert på fri markedsadgang for internasjonal maritim transport. USA har imidlertid et unntak fra disse forpliktelsene. I den grad skipsfartsspørsmål behandles i OECD, vil det foregå som del av arbeidet i ulike horisontale komiteer, herunder handel, investeringer og konkurranse

OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6) er en arbeidsgruppe under OECDs råd der Norge deltar sammen med 14 andre medlemsland. Gruppen arbeider for å analysere og redusere konkurransevridende tiltak i skipsbyggingsmarkedet. De tre største aktørene i gruppen er Sør-Korea, Japan og EU. Kina, som er verdens største skipsbyggingsnasjon, er ikke medlem av OECD, og deltar ikke i WP6. WP6 besluttet i 2019

[18] Norge, Island og Liechtenstein.

[19] Statistisk sentralbyrå (2018), Skipsanløp i norske og utenlandske havner.

[20] CLIO Note 1 til vedlegg A.

[21] OECD/LEGAL/5012.

å stille sonderingene om en ny global skipsbyggingsavtale i bero. Fremover vil gruppen konsentrere seg om å jobbe for transparens i det internasjonale skipsbyggingsmarkedet, og har også utvidet analysearbeidet til å omfatte maritim utstyrsindustri.

3.4 Annet internasjonalt samarbeid

I tillegg til Norges arbeid med internasjonal regelverksutvikling deltar Norge i politikkutforming på europeisk og internasjonalt nivå. Norge har også bilateral kontakt med relevante myndigheter i viktige maritime nasjoner og markeder av særlig betydning for norsk maritim næring.

I europeisk sammenheng deltar Norge aktivt i relevante skipsfarts- og transportfora i EU og EFTA relatert til EØS-avtalen og det indre marked. I tillegg deltar Norge i bilaterale maritime arbeidsgrupper med Kina, Japan, Sør-Korea, Brasil, India, Russland og Algerie. Arbeidsgruppene gir anledning til å utveksle informasjon og posisjoner knyttet til markedsutviklingen og maritim politikk nasjonalt og internasjonalt. Ut over dette har Norge en tett maritim dialog med USA, Singapore, Tyskland og de nordiske landene Sverige, Danmark og Finland.

Consultative Shipping Group

For å styrke arbeidet med å fremme prinsippet om åpen markedsadgang for internasjonal skipsfart deltar Norge i den uformelle gruppen Consultative Shipping Group (CSG), som består av 18 større skipsfartsnasjoner. Gruppen fungerer som et forum for diskusjon av markedsadgangsspørsmål, og bidrar til å skape felles forståelse av muligheter og utfordringer for internasjonal skipsfart. CSG følger med på utviklingen internasjonalt og sender i aktuelle tilfeller felles henvendelser til land utenfor gruppen som planlegger eller har innført proteksjonistiske tiltak. CSG har jevnlige dialogmøter med USA om internasjonale skipsfartsspørsmål.

Internasjonalt næringsfremme

Norge har lange tradisjoner for tverrsektorielt samarbeid mellom myndigheter og næring for å sikre gode rammevilkår for norsk maritim næring.

Den norske utenrikstjenesten ble tidlig bygget opp for å fremme sjøfolkenes og skipsfartens interesser. Utenrikstjenesten spiller en viktig rolle i å yte bistand til norsk skipsfartsnæring og den bredere maritime næringen gjennom kontakt med utenlandske myndigheter, blant annet ved ulykker, problemer i havn og sjørøveri. Som en del av det større virkemiddelapparatet for internasjonal næringsfremme, bistår utenrikstjenesten som døråpner, nettverksbygger og problemløser for norsk maritim næring i utenlandske markeder.

Viktige aktører og virkemidler for maritim eksport omfatter blant annet Innovasjon Norge, GIEK og Eksportkreditt Norge og stiftelsene Norwegian Maritime Exporters (NME) og Norwegian Energy Partners (Norwep). For at arbeidet skal være mest mulig koordinert samarbeider myndighetene og aktørene under paraplyen Team Norway. Samspillet skal bidra til å skape synergier. Team Norway samarbeider med næringslivet gjennom blant annet handelskamrene i utemarkedene og de ulike næringslivsorganisasjonene her hjemme.

Eksportfremme

Regjeringen la i oktober 2020 frem *For og med norsk næringsliv – Regjeringsens handlingsplan for eksport*. Handlingsplanen bygger på regjeringens eksportstrategi fra 2017, *Verda som marknad*, og målene og ambisjonene i denne. Utgangspunktet for handlingsplanen er den økonomiske krisen som følge av covid-19-utbruddet, men situasjonsbildet for norske eksportører har også vært utfordrende før virusutbruddet. Det har over lengre tid vært tegn til tiltakende proteksjonisme, mer uforutsigbar markedstilgang og økende konkurranse i våre eksportmarkeder. Den økonomiske veksten internasjonalt skjer i økende grad i fremvoksende markeder, mens veksten i våre tradisjonelle og største eksportmarkeder i Europa er lav. Oljeprisfallet skaper i tillegg lavere eksportinntekter fra petroleumseksporten og redusert aktivitet i leverandørindustrien til olje og gass, som er en av våre viktigste eksportnæringer. Også flere andre næringer opplever at de mister markedsandeler internasjonalt. Med dette som utgangspunkt vurderes det å være behov for en styrket satsing på eksportfremme for å bygge et sterkere samarbeid mellom staten og næringslivet om felles eksportfremmetiltak. Regjeringen har derfor i statsbudsjettet for 2021 foreslått at det bevilges 75 mill. kroner til en styrket satsing på eksportfremme, i tråd med regjeringens handlingsplan for eksport. Formålet med satsingen er å bidra til økt verdiskapende eksport.

I innspillene som er mottatt til eksporthandlingsplanen, har mange aktører påpekt at arbeidet med eksportfremme må styrkes. Dagens eksport-

fremmearbeid beskrives som for fragmentert, for lite strategisk, og for lite nært bedriftene. Flere aktører i næringslivet har understreket at næringslivet i høyere grad må involveres i strategiske og operative beslutninger om hvordan eksportfremmearbeidet bør innrettes. Det tas sikte på å gjennomføre tilpasninger i det eksportrettede virkemiddelapparatet i 2021, basert på en nær dialog med næringslivet om hvordan eksportfremmearbeidet bør innrettes fremover.

Internasjonalt havsamarbeid

Bærekraftig forvaltning og bruk av verdens hav er avgjørende for å sikre fremtidig verdiskaping og sysselsetting i maritim næring. Regjeringen fører en offensiv havpolitikk, og havsamarbeid er viktig i mange av Norges bilaterale, regionale og internasjonale relasjoner. Norge deltar i et utstrakt internasjonalt samarbeid for å fremme bærekraftig bruk av havet.

Norge har tatt en ledende rolle i arbeidet med å bidra til renere og rikere hav globalt. I 2018 tok regjeringen initiativ til å etablere et høynivåpanel for en bærekraftig havøkonomi som består av stats- og regjeringssjefer fra 14 kyststater verden over. Høynivåpanelet ledes av Norges statsminister og Palaus president. Panelet vil i desember 2020 legge frem sin hovedrapport og fremme prioriterte innsatser for en bærekraftig havøkonomi i et globalt perspektiv. Som ledd i oppfølgingen av panelets konklusjoner og prioriterte innsatser er det under utvikling en rekke «action coalitions» som vil ha relevans på flere områder som berører de maritime næringene. Norge vil fortsette å spille en sentral rolle i den videre oppfølgingen av arbeidet.

Kunnskapsprogrammet Hav for utvikling ble lansert som en av de norske forpliktelsene under Our Ocean-konferansen i 2019 for å styrke Norges havsatsing i utviklingsland. Hovedmålet for programmet, som er under etablering, er å bidra til en bærekraftig havøkonomi ved å styrke økosystembasert havforvaltning i samarbeidsland basert på deres forespørsler og behov. Økt kompetanse innen havforvaltning i utviklingsland vil kunne gi økt vekst i havøkonomien og utløse etterspørsel etter teknologi, utstyr og tjenester som norsk maritim næring kan tilby. Norge samarbeider også med utviklingsland om ansvarlig ressursforvaltning gjennom kunnskapsprogrammene Fisk for utvikling og Olje for utvikling. Innretningen for Olje for utvikling er under vurdering. Programmene bygger på norsk kompetanse innen henholdsvis fiskeri og havbruk, forvaltning av olje- og gassressurser og helhetlig havforvaltning.

Havet og havnæringene vil spille en avgjørende rolle i arbeidet for å nå et bredt sett av FNs bærekraftsmål for 2030. Norge støtter FNs organisasjon for bærekraftig næringsliv, UN Global Compact, sitt initiativ Action Platform for Sustainable Ocean Business, som angir prinsipper for virksomhet i tråd med FNs bærekraftsmål blant bedrifter i havnæringene, herunder maritim næring. UN Global Compacts havsamarbeid har så langt blant annet resultert i at 77 internasjonalt ledende bedrifter har signert prinsippene for bærekraftig næringsutvikling i havet, og organisasjonen jobber gjennom nasjonale hav-nettverk for å nå ut til enda flere. I 2021 vil UN Global Compact blant annet fokusere på å mobilisere næringsliv fra hele verden til å bidra i FNs havkonferanse og til oppstarten av FNs havforskningstiår. Målet er bærekraftig næringsutvikling i havet på en måte som bidrar til å nå FNs bærekraftsmål.

3.5 Nordområdene

Nordområdene er Norges viktigste strategiske ansvarsområde. Den maritime aktiviteten i nordlige havområder er økende. Den største andelen skipstrafikk i Arktis foregår i farvann der Norge har søk- og redningsansvar.

Aktivitet i nordøstpassasjen domineres i dag av destinasjonstrafikk, mens transitt mellom Europa og Asia er marginal. Potensialet for nye nordlige ruter mellom Europa og Asia har imidlertid gitt økt interesse i store asiatiske skipsfartsnasjoner som Kina, Sør-Korea og Japan. Økt bruk av sjørutene i nord vil kunne gi muligheter for vekst i maritim industri og økt etterspørsel etter havnetjenester i Nord-Norge.

Økt skipsaktivitet i nordområdene øker også risikoen for ulykker med konsekvenser for liv, helse og miljø. Ekstreme værforhold, periodevis mørketid, mangelfull kartlegging og kommunikasjonssystemer, samt islagte farvann, utgjør en konstant utfordring for skipstrafikk i nordområdene. Områdenes avsides beliggenhet gjør søk- og redningsarbeid og beredskap mot akutt forurensing vanskelig og kostbart.

Å finne gode løsninger på flere av disse utfordringene fordrer godt internasjonalt samarbeid. Norge arbeider aktivt innen IMO, Arktisk Råd og andre relevante internasjonale fora, og tar ofte en lederrolle og er en aktiv pådriver på det maritime området. Regjeringen vil opprettholde Norges pådriverrolle i det internasjonale samarbeidet for å finne gode løsninger på spørsmål relatert til sjøsikkerhet og miljø i nordområdene.

For å sikre en bærekraftig utvikling i nordområdene og forhindre ulykker og skadelige utslipp, er det viktig at skipsfarten opererer med høye sikkerhets og miljøstandarder. Særskilte forhold råder i nordområdene, og det er viktig at regelverket er tilpasset dette. Mye er gjort de siste ti årene for å øke sjøsikkerheten i nord. Det aller viktigste er arbeidet for å forebygge ulykker. Regjeringen arbeider nasjonalt og internasjonalt for å sikre at fartøyer og utstyr er egnet for operasjon i polare farvann og at mannskapet har nødvendig kompetanse. I tillegg kommer arbeidet med trafikkovervåking og kontroll av trafikken gjennom norske farvann.

Sjøfolks kompetanse er et viktig element for å sikre god sjøsikkerhet og redusere sannsynlighet for hendelser. Operasjon av skip i polare farvann medfører store utfordringer for både skip og mannskap, og områdenes avsides beliggenhet i kombinasjon med krevende klimatiske forhold stiller særskilte krav til kompetanse. Det er derfor viktig å sikre en generell kompetanseoppbygging for sjøfolk som opererer i polare farvann. Det er i denne sammenheng ønskelig å koble utdanningsinstitusjoner tettere til industrien, slik at opplæringen i høyere grad tilfredsstiller de behov næringsaktørene har.

Regjeringen har på den bakgrunn etablert en arktisk maritim kompetansenode under daglig ledelse av Maritimt Forum Nord.

Det er viktig for regjeringen å sikre forsvarlig aktivitet i disse områdene, og fortsatt styrke sikkerhet og beredskap knyttet til økt aktivitet i nord. Regjeringen la høsten 2020 frem Meld. St. 5 (2020–2021) *Samfunnssikkerhet i en usikker verden*. Meldingen redegjør for regjeringens politikk innenfor samfunnssikkerhetsfeltet i et fireårsperspektiv.

Sjøsikkerhet i nordområdene var et innsatsområde i regjeringens nordområdestrategi fra 2017, *Mellom geopolitikk og samfunnsutvikling*. Regjeringen la i november 2020 frem en melding til Stortinget om nordområdene. Det er ni år siden forrige melding, og det er et behov for en oppdatert beskrivelse av mulighetene og utfordringene i nord. Nordområdepolitikken omfavner både det store internasjonale bildet i Arktis, forholdet til våre naboland og utviklingen i Nord-Norge. Regjeringen legger stor vekt på den innenrikspolitiske og økonomiske dimensjonen av nordområdepolitikken. Norske interesser i Arktis må hevdes gjennom et sterkt og kompetent Nord-Norge.

Arktisk Råd

Skipsfart har lenge hatt et høyt fokus i Arktisk Råd. Spesielt to arbeidsgrupper dekker skipsfartssaker, PAME (Protection of the Arctic Marine Environment) innenfor området skipsfart og miljø, og EPPR (Emergency Prevention Preparedness and Response) innenfor området akutt forurensing og beredskap.

Arbeidsgruppen PAME har en egen ekspertgruppe på skipsfart. Norge har en aktiv rolle i gruppen og har hatt ansvar for flere prosjekter og tiltak. Gruppen har utviklet et godt samarbeid med internasjonale organisasjoner og den maritime næringen, og samarbeider blant annet med IMO, Verdens meteorologiske organisasjon (WMO), det internasjonale rederiforbundet ICS (International Chamber of Shipping), og Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO). Dette har bidratt til at PAME de siste årene har etablert seg som et godt forum for diskusjon om arktisk skipsfartspolitikk. Dette understøttes av deltakelse fra observatørland til Arktisk Råd, som blant annet Singapore, Kina og Sør-Korea. Norge vil arbeide aktivt for å opprettholde og videreutvikle dette samarbeidet.

Del II
Virkemidler for en effektiv maritim politikk

4 Tiltak for å avhjelpe de økonomiske konsekvensene av covid-19-utbruddet

Utbruddet av covid-19 og smitteverntiltak har fått store konsekvenser for norsk økonomi. Regjeringen har i 2020 iverksatt en rekke tiltak for å hindre unødvendige konkurser, øke aktiviteten i norsk næringsliv og holde sysselsettingen oppe. Regjeringen har blant annet utvidet permitteringsperioden fra 26 til 52 uker, redusert og utsatt innbetaling av arbeidsgiveravgiften, opprettet en kompensasjonsordning for bedrifter med vesentlig omsetningsfall, etablert en midlertidig lånegarantiordning for små og mellomstore bedrifter og større foretak, gjenopprettet Statens obligasjonsfond under Folketrygdfondet og gjort endringer i petroleumsskatten. Det er også vedtatt en ny, midlertidig lov om rekonstruksjon for å unngå unødvendige konkurser under covid-19-utbruddet. Loven oppheves 1. januar 2022. Regjeringen vil i den forbindelse vurdere om det skal foreslås permanente regler om rekonstruksjon. Virkemidlene som er lagt frem i forbindelse med virusutbruddet er tilgjengelige for den maritime næringen og flere maritime bedrifter har benyttet seg av de ulike ordningene.

Sjøfartsdirektoratet har spilt en viktig rolle for skipsfarten under covid-19-utbruddet. Direktoratet opprettet tidlig en egen nettside med informasjon til næringen og ga nødvendige dispensasjoner og forlengelser knyttet til blant annet sertifikater. Tilsynsvirksomheten er til dels gjennomført som «fjerntilsyn» ved bruk av blant annet video og bilder.

Sjøfolkene spiller en avgjørende rolle for å holde skipsfarten og verdens vareforsyning i gang. Innføringen av reiserestriksjoner, begrensninger i flytrafikken og karanteneregler som følge av covid-19-utbruddet skaper store utfordringer for den maritime næringen og gjennomføringen av mannskapsbytter. Globalt anslås at så mange som 800 000 sjøfolk ventet på å mønstre av eller på skip per november 2020. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO utarbeidet i mai 2020 en protokoll med tolv punkter som skal gjøre det mulig for myndigheter og aktørene i næringen å gjennomføre trygge og smittefrie mannskapsbytter. Fra norsk side er det sentrale budskapet at sjøfolk må anses som samfunnskritisk personell som bør kunne reise på tross av restriksjoner. Utenriksdepartementet har opprettet et eget team for maritime saker i forbindelse med covid-19-utbruddet, og har regelmessige møter med blant andre Norges Rederiforbund, Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet om situasjonen. Teamet holder oversikt over konkrete mannskapsbyttesaker, er i kontakt med tredjeland og følger med på endringer i regler og praksis rundt for mannskapsbytter i ulike deler av verden.

Verftsindustrien opplever en utfordrende situasjon på toppen av et allerede krevende marked. Det har derfor blitt lagt frem tiltak som kan bidra til å fremme aktivitet i verftsnæringen. Tiltakene for verftsnæringen omfatter bygging av fartøyer for Sjøforsvaret, Havforskningsinstituttet, Norges geologiske undersøkelse og Fiskeridirektoratet og skal bidra til å opprettholde aktivitet for norsk maritim industri. Det har også blitt bevilget 50 mill. kroner i et ekstraordinært tilskudd til vedlikehold av Statsraad Lehmkuhl, Sørlandet og Christian Radich. Tilskuddet skal bidra til å dekke kostander til fremskyndet vedlikehold. Skipene har en viktig samfunnsrolle både som kulturminner og i sin funksjon som skoleskip.

Regjeringen mener at veien ut av krisen for maritim sektor bør gå gjennom videreutviklingen av en norsk grønn skipsfartsnæring, og det har derfor blitt lagt frem tiltak som skal bidra til en grønn omstilling av næringen. Det er blant annet opprettet en kondemneringsordning for skip i nærskipsfart og en låneordning for skip i nærskipsfart og fiskefartøy. Målet er å opprettholde aktiviteten i norsk maritim næring og samtidig videreutvikle Norges konkurransefortrinn innenfor grønn skipsfart.

Regjeringen følger situasjonen og vil legge til rette for å opprettholde aktiviteten i norsk økonomi, herunder også i maritim næring. Regjeringen har foreslått en ny, bred kompensasjonsordning for foretak med stort omsetningsfall som følge av covid-19-utbruddet for perioden fra sep-

tember 2020 til februar 2021. Gjennom ordningen kan bedrifter som opplever betydelig omsetningsfall få dekket deler av sine faste, unngåelige kostnader.

En innstramming i smitteverntiltakene og krav til innreisekarantene for utenlandske arbeidstakere har gitt en utfordrende situasjon for deler av norsk næringsliv, herunder i maritim næring. Regjeringen har foreslått en ny kompensasjonsordning for utgifter til innreisekarantene ved bruk av utenlandsk arbeidskraft. Dette vil være et viktig tiltak for store deler av verftsindustrien, som er avhengig av fagarbeidere fra EØS-området, og som har betydelige kostnader til karanteneopphold for sine arbeidere.

5 Virkemidler for en konkurransedyktig norsk skipsfartsnæring

Skipsfart er en internasjonal næring der rammene for konkurransen i høy grad fastsettes utenfor Norge. Samtidig har norske myndigheter og maritime virksomheter lyktes i å ta grep som har gjort det mulig å opprettholde og videreutvikle en konkurransedyktig maritim næring i Norge. Fra myndighetshold består oppgaven i å legge til rette for denne næringsvirksomheten ved å tilby rammebetingelser som på en så effektiv måte som mulig kan bidra til å styrke bedriftenes konkurransekraft, mens det maritime næringslivet må sørge for å være i kontinuerlig utvikling ved å tilby konkurransedyktige tjenester og varer tilpasset markedets og kundenes behov.

For at et høykostland som Norge skal lykkes i denne konkurransen, er det sentralt for konkurranseevnen å utvikle produkter og løsninger med et høyt kunnskapsinnhold. Dette fordrer tilgang til kompetent arbeidskraft, samt kontinuerlig utvikling og innovasjon, og bruk av ny og effektiv teknologi. I land med lavere kostnadsnivå vil det være mer aktuelt å delta i internasjonal skipsfart på basis av stor tilgang til rimelig arbeidskraft eller med rimeligere fartøyer og utstyr som ikke er teknologisk i front. En annen skillelinje er graden av spesialisering, og hvorvidt det anses som vesentlig å legge til rette for og videreutvikle et bredt spekter av maritimt næringsliv. Noen skipsfartsland legger vekt på å være ledende innen deler av næringen, for eksempel skipsregistrering og lokalisering av rederier, eller utdanning og rekruttering av sjøfolk. Norge er et av få land som har lyktes i å bygge opp et bredt sammensatt maritimt næringsliv som sikrer rekruttering av nasjonale sjøfolk, skipsregistrering, lokalisering av rederier og tilstedeværelse av maritime bedrifter i hele verdikjeden.

Regjeringen arbeider kontinuerlig for at norske rederier, sjøfolk og maritim industri skal ha gode og fremtidsrettede rammebetingelser. Målet er at norske maritime bedrifter skal ha gode forutsetninger for å skape arbeidsplasser og verdier over hele landet, i dag og i fremtiden. Den maritime politikken bidrar videre til å støtte opp under en rekke andre politiske mål, herunder næringspolitiske mål, klima- og miljøpolitiske mål, distriktspolitiske mål og sikkerhets- og beredskapspolitiske mål.

5.1 Hovedlinjer i norsk skipsfartspolitikk

Regjeringens overordnede mål for den maritime politikken er å legge til rette for at norsk skipsfartsnæring og den bredere maritime næringen opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting. Dette målet har ligget fast i flere tiår og under skiftende regjeringer. Kjernen i den maritime politikken har siden 1980-tallet vært å bidra til å opprettholde konkurranseevnen til norsk skipsfartsnæring i møte med økt internasjonal konkurranse, gjennom virkemidler for å stimulere innovasjon og kompetanse, samt for å redusere kostnadsulempen for norske rederier og sjøfolk.

Norge opprettet Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) med mulighet for lokale lønns- og arbeidsbetingelser, for å gi et alternativ til utflagging for norske utenriksrederier, og har siden 1990-tallet hatt støtteordninger for sysselsetting av sjøfolk og tonnasjebeskatning for å tilby norske rederier rammevilkår på nivå med europeiske konkurrenter. En slik politikk blir gjerne kalt konkurransenøytral politikk ettersom rammevilkårene i Norge i høy grad påvirkes av rammevilkårene i utlandet, og er i norsk sammenheng avgrenset til et mål om å tilby likeverdige rammebetingelser som i andre europeiske land.

Regjeringens maritime politikk har videre som mål å bidra til å opprettholde et høyt nivå på operativ maritim kompetanse, et sterkt norsk skipsregister og en stor norsk-kontrollert flåte, og til at norske maritime bedrifter kan utvikle avansert maritim teknologi og løsninger. Norske rederiers og sjøfolks internasjonale konkurranseevne styrkes av et høyt kompetanse- og teknologinivå i norsk skipsfartsnæring og den bredere maritime næringen.

Regjeringens tilnærming til å nå disse målene er å føre en politikk som støtter opp om åpen og ikke-diskriminerende adgang til internasjonale skipsfartsmarkeder, og samtidig gir gode ramme-

vilkår for å beholde og utvikle maritime virksomheter og kompetanse i Norge.

Som en liten, åpen økonomi er Norge avhengig av handel med utlandet og effektive internasjonale markeder for å opprettholde et høyt velferdsnivå. Velfungerende internasjonale skipsfartsmarkeder henger tett sammen med dette, og er en forutsetning for at norsk skipsfartsnæring og den bredere maritime næringen skal ha mulighet til å delta i den internasjonale konkurransen og skape verdier og jobber i Norge.

Samtidig bør rammevilkårene bidra til å gi internasjonalt konkurransedyktige bedrifter. Dette innebærer at det skal være attraktivt for norske rederier å ha virksomhet etablert i Norge og skip registrert i de norske registrene, at det skal være attraktivt for norske rederier å ansette norske sjøfolk med hensyn til lønnskostnader og kompetanse, og at norsk maritim industri og tjenesteytende næring skal ha gode vilkår for å drive virksomhet basert i Norge.

En rekke andre land har benyttet alternative modeller for sin maritime politikk. Enkelte land har tatt utgangspunkt i gunstige selskaps- og skattebetingelser for å legge til rette for skipsregistrering og lokalisering av utenlandskeide rederier. Andre land har satset på å tilby arbeidskraft eller skip og maritimt utstyr til internasjonal flåte basert på et lavt kostnadsnivå. Noen land har valgt å legge til rette for nasjonale maritime markeder gjennom begrenset adgang for utenlandske aktører.

Kartlegging av den maritime politikken i utvalgte land viser at de fleste skipsfartsland av betydning nå har på plass støtteordninger for å ivareta konkurransevilkårene for rederier og sjøfolk i form av særskilte rederiskatteordninger eller avskrivningsregler for rederiene, samt refusjons- eller nettolønnsordninger eller særskilte skatteordninger for sjøfolk. Slike ordninger er således etablert som en sentral del av rammevilkårene for skipsnæringen internasjonalt. Land som satser på å opprettholde og utvikle et bredt maritimt næringsliv, i likhet med Norge, blant annet Singapore, Korea, Japan, Danmark, Tyskland, Storbritannia og Nederland, har også ulike virkemidler for å stimulere til utvikling av nasjonal maritim næring. For USA er hensynet til nasjonal sikkerhet og behovet for å kunne trekke på en sivil flåte i krise- og krigssituasjoner en viktig del av skipsfartspolitikken.

De fleste land har i praksis åpen markedsadgang for internasjonal skipsfart, med enkelte unntak. Foruten USA har OECD-landene forpliktet seg til å holde markedet for internasjonal skipsfart åpent. Den frie markedsadgangen er gjennomgående i en del av OECD-landenes frihandelsavtaler seg imellom og med tredjeland. Flere andre land, herunder Kina, Russland, Saudi Arabia, Ukraina og Vietnam, har i likhet med Norge påtatt seg WTO-forpliktelser om åpen markedsadgang for internasjonal skipsfart.

For innenriksfart er praksis og nasjonale regelverk langt mer restriktive. De fleste land, herunder Indonesia, Japan og USA, reserverer slik fart til skip under eget lands flagg, eller som i EØS-området til EØS-flagg. Enkelte land, som Danmark, Nederland og Storbritannia, har i likhet med Norge åpen adgang til innenriksfarten for utenlandsk-registrerte skip. Land som Kina, India og Brasil gir utenlandsk registrerte skip adgang dersom nasjonalt registrerte skip ikke er tilgjengelige. USA har de siste førti år gitt unntak for kravet om amerikansk flagg innenriks for maritime offshoretjenester knyttet til energiproduksjon, noe amerikanske rederier har utfordret i senere tid. Andre land, som Storbritannia, har innført minstelønnskrav for utenlandsk-registrerte skip som opererer i et marked i lengre perioder.

Innenriksfart er gjennomgående ikke inkludert i liberaliseringsforpliktelser i frihandelsavtaler eller omfattet av WTO-forpliktelser.

5.2 Sjøfartsadministrasjon

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøyer med norsk flagg, og utenlandske fartøyer i norske farvann (havnestatskontroll). Direktoratet har ansvar for å sikre rettsvern for norskregistrerte skip og rettigheter i disse. Sjøfartsdirektoratet skal bidra til at fartøyer skal være gode, seriøse og trygge arbeidsplasser bemannet med kompetente sjøfolk. For å oppnå dette fører direktoratet tilsyn med arbeids- og levevilkår på norske fartøyer og utenlandske fartøyer i norske farvann.

Sjøfartsdirektoratet er videre en viktig aktør for å legge til rette for utvikling av maritim virksomhet i Norge. Sikkerheten til sjøs skal ivaretas samtidig som det utvikles regelverk som åpner for ny teknologi og miljøvennlige løsninger. Anerkjent og oppdatert kompetanse er avgjørende for at direktoratet skal kunne bidra til omstilling og innovasjon i næringen. Ved å bidra til å gjøre norsk innovasjon til internasjonal standard vil direktoratet heve nivået på internasjonale krav og arbeide for innføring av nytt regelverk på områder der det i dag ikke finnes internasjonale krav. I samarbeid med relevante norske fagmiljøer utar-

beider Sjøfartsdirektoratet blant annet forslag til regelverksendringer som fremmes for forhandling i IMO.

Regjeringen la i 2019 frem Meld. St. 30 (2018–2019) *Samhandling for betre sjøtryggleik*. Meldingen gir en gjennomgang av sentralt regelverk på ansvarsområdet til Nærings- og fiskeridepartementet og ulykker med fritidsfartøyer. Meldingen har særlig fokus på sjøsikkerhet, nordområdene og ulykker med fritidsbåter.

Sjøfartsdirektoratet har spilt en viktig rolle for skipsfarten i en svært krevende situasjon for maritim næring under covid-19-utbruddet.

5.2.1 Skipsregistre

Norge har to skipsregistre: Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). NOR ble opprettet i 1992 og samlet de 27 lokale skipsregistrene, som frem til da hadde ligget under domstolene. Registeret omfatter alle registreringspliktige skip som fører norsk flagg og som ikke er registret i NIS. Dette omfatter blant annet lasteskip, ferger, fiskefartøyer og større lystfartøyer.

Et sentralt trekk i utviklingen i skipsfartsnæringen fra 1970-årene har vært fremveksten og bruken av åpne skipsregistre. I dag er mer enn halvparten av verdensflåten registrert i slike registre. Rederiene tok i bruk disse registrene for å kunne rekruttere hele eller deler av mannskapet om bord på flåten fra lavkostland. I Norge førte denne utviklingen til at store deler av den norskkontrollerte flåten ble flagget ut fra norsk register, og at norsk mannskap ble erstattet med utenlandsk mannskap. Løsningen fra norske myndigheter på denne situasjonen var å opprette NIS-registeret i 1987. NIS-registeret gir mulighet for å rekruttere utenlandsk mannskap på hjemlandets lønnsvilkår som er fremforhandlet i tariffavtaler inngått mellom norsk arbeidsgiverorganisasjon og utenlandske og norske fagforeninger. NIS-løsningen sikrer tilknytning til Norge ved at skip og mannskap er underlagt norsk lovverk. Endringene i fartsområdebegrensningene for skip i NIS-registeret på norsk sokkel og i norsk innenriksfart i 2016, utvidelse av tilskuddsordningen for sjøfolk i NIS-registeret, samt tiltak for å styrke servicegraden i sjøfartsadministrasjonen, har gjort registeret mer attraktivt. Dette reflekteres i antall skip og flåtestørrelsen i registeret som har økt fra 535 skip ved utgangen av 2015 til 686 skip per oktober 2020.[1] Om lag 30 pst. av den norskkontrollerte flåten er registrert i NIS.

Den totale panteverdien i de norske registrene var i 2019 2 979 mrd. kroner.[2]

Flere andre land har valgt å etablere tilsvarende løsninger som NIS-registeret, blant annet Danmark, Frankrike, Italia, Portugal, Spania og Tyskland. Andre land har valgt å legge til rette for fleksible mannskapsløsninger i sine tradisjonelle registre, herunder Sverige, Hellas og Storbritannia.

5.2.2 Bareboatregistrering

Regjeringen foreslo i 2019 å åpne for bareboat-innflagging til og bareboat-utflagging fra Norsk ordinært skipsregister og Norsk internasjonalt skipsregister. Bareboat-innflagging vil si at et skip som opprinnelig er registrert i et utenlandsk skipsregister, får tillatelse til å føre norsk flagg i en begrenset periode. Bareboat-utflagging vil si at et skip som opprinnelig er registrert i norsk skipsregister, får tillatelse til å føre et utenlandsk flagg i en begrenset periode. Lovforslaget er en oppfølging av regjeringens maritime strategi fra 2015. Forslaget er vedtatt av Stortinget og endringene trådte i kraft 1. juli 2020.[3]

Et av formålene med å åpne for bareboatregistrering er å legge til rette for at norske rederier gis tilgang til viktige markeder og samtidig hindre alminnelig, permanent utflagging fra norske skipsregistre. En av hovedårsakene til at norske rederier bareboatregistrerer skip, er behovet for nasjonalt flagg for å få tilgang til viktige markeder. Enkelte stater der norske rederier har store interesser krever nasjonalt flagg for å tillate skip å seile i innenriksfart eller operere på statens kontinentalsokkel (kabotasje). En annen årsak til at skip bareboatregistreres er at bareboat-befrakter har flaggpreferanser eller fordi det er bestemte fordeler ved å seile under et bestemt flagg (økonomiske eller konkurransemessige fordeler). Bareboatregistering er også aktuelt for norske rederier som må se etter nye markeder på grunn av den krevende markedssituasjonen de befinner seg i. Dette gjelder spesielt for norske offshorefartøyer. Det legges opp til en evaluering av endringen etter fem år.

Muligheten for bareboatregistrering har allerede lenge vært tilbudt i flertallet av de store

---

1 Sjøfartsdirektoratet (2020).

2 Skipsregistrene (2020).

3 Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) kapittel IV og Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten kapittel 2, del VII.

flaggstatene. Adgangen til bareboatregistrering vil gi tilsvarende fleksibilitet som eksisterer i andre skipsregistre, og bidra til å styrke de norske skipsregistrenes internasjonale konkurranseevne og attraktivitet.

5.2.3 Fartsområder

For å hindre konkurranse med skip registrert i NOR, er det fastsatt begrensninger for hvor skip i NIS kan seile. I utgangspunktet tillates NIS-registrerte skip ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner. Det er imidlertid gjort visse unntak fra dette utgangspunktet. Blant annet fastsatte regjeringen i 2016, på bakgrunn av anbefalingene fra fartsområdeutvalget, oppmykninger i fartsområdebegrensningene for NIS-registrerte lasteskip og konstruksjonsskip. Det er også tillatt for NIS-registrerte cruiseskip å anløpe norske havner som del av en internasjonal reise.

Regjeringen innførte i 2019 en hjemmel i NIS-loven for overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i NIS. Formålet med hjemmelen er å styrke Sjøfartsdirektoratets håndhevingmyndighet som tilsynsorgan og få et mer fleksibelt og effektivt sanksjonssystem som skal bidra til overholdelse av fartsområdebegrensningene for skip i NIS.

Endringen i NIS-loven medfører at Sjøfartsdirektoratet kan gi overtredelsesgebyr ved brudd på begrensningene. Tidligere kunne brudd på fartsområdebegrensningene kun sanksjoneres med sletting fra skipsregisteret eller straffes med bøter. Ny forskrift om overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven, skipsarbeidsloven og NIS-loven trådte i kraft 1. august 2020.[4]

5.3 Skipsfartsberedskap

Norsk skipsfartsberedskap har lange tradisjoner og er spesielt organisert for å støtte norske myndigheter og våre allierte i alvorlige kriser eller krigstilstander. Nærings- og fiskeridepartementet deltar løpende i det sivile beredskapsarbeidet i NATO.

Nærings- og fiskeridepartementet har inngått en samarbeidsavtale med Norges Rederiforbund om å utføre ulike beredskapsoppgaver for å dekke sivile og militære behov, primært ved bruk av kommersielle avtaler. Ved alvorlige hendelser vil Norges Rederiforbund bistå departementet i arbeidet med å identifisere skipsfartsressurser og koordinere gjennomføringen av operasjoner.

NORTRASHIP-ledelsen er et offentlig oppnevnt råd for Nærings- og fiskeridepartementet innen skipsfartsberedskap. Rådet ble i sin nåværende form etablert i 2002 med basis i rederinæringen, og med representasjon fra Forsvarsdepartementet, Utenriksdepartementet, sjømannsorganisasjonene og med forsikringsfaglig og juridisk kompetanse. Ved alvorlige krisesituasjoner eller krig skal NORTRASHIP-ledelsen, i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet, ivareta kontakten med rederinæringen og om nødvendig disponere handelsflåten gjennom bruk av lov om rekvisisjon av skip.

Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) er representert i NORTRASHIP-ledelsen. Dersom det skulle bryte ut krig mellom to av de faste medlemmene av FNs sikkerhetsråd, vil all annen form for krigsassuranse i markedet opphøre umiddelbart, inntil eventuelt reforhandlede vilkår kan stadfestes. I en slik situasjon vil DNKs storkrigsdekning sørge for at deres medlemmer fortsatt kan seile i krigsutsatte områder. Dette innebærer at krigsforsikringen bidrar til at norske myndigheter kan opprettholde tilgangen til strategisk viktige skipsfartsressurser selv når alle andre krigsforsikringsavtaler i markedet termineres.

Eksempler på senere års bruk av beredskapsordningene innen skipsfarten, er de norske rederienes deltakelse i operasjoner med evakuering av sivile fra Libanon, transport av materiell fra Syria og patruljering/redning i Libya/Middelhavet.

5.4 Nærmere om virkemidlene for norsk skipsfartspolitikk

Sammen med en effektiv og kompetent sjøfartsadministrasjon er rederiskatteordningen og tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk de sentrale virkemidlene i norsk skipsfartspolitikk. Ordningene bidrar til at norske rederier velger norsk flagg og ansetter norske sjøfolk.

Videre er et godt og tilpasset utdanningssystem sentralt for å sikre rekruttering av arbeidskraft med riktig og tilstrekkelig kompetanse til skipsfarten.

Regjeringen vil arbeide for å opprettholde en rederiskatteordning og tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk som gir likeverdige konkurransevilkår for norske maritime bedrifter, og et godt og tilpasset utdanningssystem som bidrar til å sikre norsk maritim kompetanse.

[4] Forskrift 27. juli 2020 nr. 1596 om overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven, skipsarbeidsloven og NIS-loven.

5.4.1 Rederiskatt

I den internasjonale konkurransen innen skipsfart er skattenivået for rederiene av betydning for hvor rederiene velger å lokalisere og utvikle sin virksomhet. Tradisjonelt sørget gunstige avskrivnings- og avsetningsregler i mange land for muligheter til å oppnå lav skatt på overskudd for rederiene, som et alternativ til betingelsene i lavskatteland og skatteparadiser. Fra 1990-tallet endret dette seg, og land med en skipsfartsnæring av betydning, inklusive Norge og anført av Nederland, innførte særlige rederiskatteordninger. Ordningene innebærer at rederier beskattes basert på tonnasje i stedet for ordinær skatt på overskudd. I europeiske skipsfartsland har nå skatt på tonnasje blitt standarden for beskatning av rederinæringen, og denne løsningen er også en del av EUs statsstøtteregelverk.

Utenfor Europa er slike ordninger tatt i bruk i flere land, blant annet i Japan, Singapore, Hong Kong, India og USA.

Internasjonal skipsfart og rederidrift er fortsatt svært lavt skattlagt. For å ivareta eierskap og lokalisering av rederier til Norge er det av betydning at den norske rederiskatteordningen fortsatt er på nivå med tilsvarende ordninger ellers i Europa. Regjeringen vil derfor videreføre en konkurransedyktig rederiskatteordning. Dette vil bidra til at norske rederier fortsatt kan velge lokalisering og utvikling av virksomhet fra Norge.

Ved behandling av Revidert Nasjonalbudsjett for 2020 fattet Stortinget et anmodningsvedtak der regjeringen bes utrede endringer i rederiskatteordningen slik at selskaper innenfor ordningen, i tillegg til virksomhet som kvalifiserer for rederibeskatning, kan drive virksomhet som skal beskattes ordinært. En endring som nevnt i anmodningsvedtaket, vil innebære at også virksomhet som ikke kvalifiserer for skattefritak, kan drives av selskap innenfor ordningen. Finansdepartementet arbeider med oppfølgingen av anmodningsvedtaket. Et eventuelt forslag om adgang til delt virksomhet i rederiskatteordningen må sendes på høring. Forslaget må også gjennom en notifikasjonsprosess med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) før det kan få virkning. En eventuell endring kan derfor trolig tidligst få virkning fra og med inntektsåret 2022.

5.4.2 Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk

Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk skal bidra til å opprettholde norsk maritim kompetanse og sørge for rekruttering av norske sjøfolk. Tilskuddsordningen kompenserer delvis for kostnadsulempen ved å sysselsette arbeidstakere fra Norge og andre EØS-land. Gjennom tilskuddsordningen kan rederier motta tilskudd tilsvarende innbetalt forskuddstrekk av inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for tilskuddsberettigede arbeidstakere.

Tilskuddet reduserer bedriftenes kostnader til arbeidskraft og bidrar til å helt eller delvis utlikne kostnadsulempen ved å ansette norske sjøfolk fremfor mannskap fra land med lavere lønnsnivå enn i Norge. Tilskuddsordningen bidrar også til rekruttering av sjøfolk ved at det stilles krav til at rederier som mottar tilskudd er pålagt å ha et visst antall opplæringsstillinger om bord gjennom året.

Andre europeiske land har utviklet og innført liknende støtteordninger for sjøfolk. Ordningen skal styrke vilkårene for både norske arbeidstakere til sjøs og rederier med skip under norsk flagg. Tilskuddsordningen for sjøfolk er derfor et sentralt virkemiddel i regjeringens maritime politikk.

Tilskuddsordningen var gjenstand for en omlegging og styrking i 2016 og 2017, og ble lovfestet i 2017. Ordningen er notifisert til og godkjent av EFTAs overvåkningsorgan (ESA) i henhold til statsstøttereglene i EØS-avtalen.

Historisk utvikling

Den første ordningen for støtte til sysselsetting av sjøfolk i Norge ble opprettet i 1993 som en midlertidig og begrenset ordning for NOR-registrerte skip i godstransport og slepebåter, med en fast bevilgning på 40 mill. kroner. I 1994 ble ordningen utvidet og permanent etablert med en bevilgning på 340 mill. kroner. Ordningen har siden vært gjenstand for en rekke endringer og gjennom årene omfattet ulike skipsfartssegmenter med ulike betingelser for tilskudd. Frem til 2016 besto ordningen av en nettolønnsordning og en særskilt refusjonsordning.

På bakgrunn av blant annet en negativ utvikling i andelen norskkontrollerte skip under norsk flagg nedsatte regjeringen i 2014 det partssammensatte fartsområdeutvalget for å vurdere innretningen av den daværende ordningen og fartsområdereglene for skip registrert i NIS. Utvalget overleverte to rapporter til regjeringen, i 2014 og 2015.[5] På bakgrunn av utvalgets flertallsanbefalin-

[5] Fartsområdeutvalget (2014), Vurdering av NIS fartsområdebegrensning og innretning av nettolønnsordningen; Fartsområdeutvalget (2015), Vurdering av tiltak som kan styrke NIS-registeret og fremme sysselsetting av norske sjøfolk.

ger og som oppfølging av regjeringens maritime strategi fra 2015, etablerte regjeringen dagens tilskuddsordning i 2016. På bakgrunn av en fortsatt negativ utvikling i antall sjøfolk om bord på den utenriksgående lasteflåten i NIS styrket regjeringen tilskuddsordningen ytterligere i 2017 ved å opprette en egen tilskuddsmodell for disse skipene. Tilskuddsordningen ble lovfestet samme år.

Som et tiltak for å motvirke de økonomiske konsekvensene av virusutbruddet for skipsfartsnæringen er det gjort midlertidige endringer i tilskuddsordningen for 4. termin 2020. I tråd med budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet for 2021 foreslås det å videreføre den midlertidige endringen i ordningen for 1. til 3. termin 2021.

Innretning av gjeldende tilskuddsordning for sjøfolk

Tilskuddsordningen er per 2020 utformet som åtte ulike tilskuddsmodeller med ulike vilkår og virkeområder:

- Generell tilskuddsmodell for arbeidstakere på skip i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på petroleumsskip i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på passasjerskip i utenriksfart i NOR
- Tilskudd for arbeidstakere på skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes
- Tilskudd for arbeidstakere på seilskip i NOR
- Generell tilskuddsmodell for arbeidstakere på skip i NIS
- Tilskudd for arbeidstakere på konstruksjonsskip i NIS.
- Tilskudd for arbeidstakere på lasteskip i NIS i utenriksfart

Fartsområdeutvalget foreslo også endringer i fartsområdebestemmelsene for NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart og opprettelse av en egen tilskuddsmodell for disse skipene. Innføringen av denne modellen ble utsatt på bakgrunn av at ESA i 2016 åpnet sak mot Norge om de gjeldende fartsområdebegrensningene for NIS-registrerte passasjerskip i utenriksfart. ESA avsluttet disse undersøkelsene i 2017 og konkluderte med at begrensningene var forenlige med EØS-regelverket. Ved behandlingen av Prop. 1 S (2018–2019) besluttet Stortinget imidlertid å ikke gjøre endringer i fartsområdebegrensningene, og det ble følgelig ikke etablert en egen tilskuddsmodell for de aktuelle skipene.

Tilskuddsordningen for sjøfolk er hjemlet i Lov om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs og er en rettighetsbasert ordning. Det betyr at rederier med skip og mannskap som oppfyller kravene i ordningen, kan motta tilskudd. Hvilke krav som gjelder, er nærmere definert i forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Nivå og innretning på tilskuddsordningen fastsettes årlig av Stortinget i behandlingen av statsbudsjettet.

Tilskudd under tilskuddsmodellene for skip i NOR, passasjerskip i utenriksfart i NOR, skip i NOR som betjener strekningen Bergen-Kirkenes, seilskip i NOR og NIS lasteskip i utenriksfart er per 2020 oppad begrenset til rederiets innbetaling av forskuddstrekk av inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettigede arbeidstaker. Tilskudd under modellene for petroleumsskip i NOR og konstruksjonsskip i NIS er per 2020 begrenset til 216 000 kroner per tilskuddsberettigede arbeidstaker per år. Tilskudd under den generelle tilskuddsmodellen for skip i NIS er begrenset til 26 pst. av rederiets innbetaling av forskuddstrekk av inntektsskatt, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift per tilskuddsberettigede arbeidstaker.

I forbindelse med revidert budsjett 2020 besluttet Stortinget å midlertidig oppheve makstaket i tilskuddsmodellene for petroleumsskip i NOR, konstruksjonsskip i NIS og skip i NIS i fjerde termin. Tiltaket er et svar på den usikre situasjonen for rederinæringen i forbindelse med de økonomiske konsekvensene av covid-19-utbruddet. Bevilgningen for 2021 dekker seks terminer: 5. og 6. termin 2020 og 1. til 4. termin 2021. I tråd med budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet for 2021 foreslår regjeringen å oppheve makstaket for 1.-3. termin 2021 i tilskuddsmodellene for petroleumsskip i NOR, konstruksjonsskip i NIS og NIS generell og beholde ordningen med dagens innretning og nivå for 4. termin 2021.

Bruk av ordningen

Ordningen omfattet i 2019 om lag 11 900 sjøfolk i gjennomsnitt. Antallet sjøfolk omfattet av ordningen har holdt seg stabilt de senere årene og ordningen har bidratt til å opprettholde sysselsettingen i en utfordrende markedssituasjon. Tilskuddsmodellen for skip i NOR sto i 2019 for den største andelen av tilskuddsutbetalingene, mens tilskuddsmodellen for petroleumsskip i NOR sto for den største andelen sjøfolk.

I kjølvannet av oljeprisfallet i 2014 var det en reduksjon i antall sjøfolk omfattet av ordningen. Gjennomsnittlig antall sjøfolk omfattet av tilskuddsordningen falt fra om lag 12 100 sjøfolk i 2013, til om lag 11 300 sjøfolk i 2017. I 2016 og

Figur 5.1 Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Antall sjøfolk i ordningen (årsgjennomsnitt), historisk utvikling

Kilde: Sjøfartsdirektoratet

2017 gjennomførte regjeringen en rekke endringer og utvidelser av ordningen som bidro til å dempe den negative sysselsettingseffekten av oljeprisfallet, og etter 2017 har antall sjøfolk omfattet av ordningen økt noe.

Etter at tilskuddsmodellen for konstruksjonsskip i NIS ble opprettet i 2016 har det vært en betydelig vekst i antall sjøfolk omfattet av modellen. Økningen i antall sjøfolk omfattet av tilskuddsmodellen for NIS konstruksjonsskip har bidratt til å holde det totale antall sjøfolk omfattet av ordningen stabilt og motvirket den nedgangen i antall sjøfolk i andre modeller, og særlig tilskuddsmodellen for petroleumsskip i NOR.

I 2019 omfattet tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk i snitt om lag 570 skip og over 200 rederier. Antall skip og rederier omfattet av ordningen har økt jevnt siden 2016.

Figur 5.2 Tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Utbetalinger i ordningen, historisk utvikling

[1] 2019 omfattet kun 5 terminer, mot normalt 6 terminer, som følge av flytting av tidspunkt for utbetalinger i ordningen

Kilde: Sjøfartsdirektoratet

Effekter av ordningen

På oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet evaluerte Oslo Economics våren 2020 tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Evalueringen finner at ordningen generelt har god måloppnåelse ved at den bidrar til å sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske arbeidstakere til sjøs, og til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land. Oslo Economics vurderer likevel i evalueringen at tilskuddsordningen med dagens omfang og innretning ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom. Det vil si at merverdien generert i den maritime næringen som følge av ordningen er lavere enn de samfunnsøkonomiske kostnadene ved tilskuddet.

Oslo Economics vurderer imidlertid også at det potensielt er en markedssvikt knyttet til opplæring av sjøfolk som senere tar jobber i øvrige deler av den landbaserte maritime næringen. Dette gjelder likevel et mindretall av sjøfolkene som per i dag arbeider på sjøen. De finner det derfor sannsynlig at ordningen slik den i dag er utformet er større enn hva den trenger å være for å korrigere denne potensielle markedssvikten. Samtidig mener Oslo Economics at et bortfall av hele ordningen vil gi store negative og potensielt irreversible virkninger for den maritime næringen, og at dersom alternativet er ingen andre tiltak for å bøte på den potensielle markedssvikten, tilsier dette en videreføring av ordningen.

Oslo Economics' konklusjoner hva gjelder måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet er i tråd med tidligere evalueringer av ordningen, blant annet av Econ Pöyry i 2010. Produktivitetskommisjonen (2015) bygger på Econ Pöyrys gjennomgang og understreker at ordningen trekker uforholdsmessig mye ressurser til den maritime næringen, som kan bidra til å gjøre norsk økonomi mindre omstillingsdyktig.

Det kan være grunner til å vurdere hvilke deler av tilskuddsordningen som gir høyest samfunnsøkonomisk gevinst. Regjeringen vil videreføre tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk. Regjeringen vil på bakgrunn av Oslo Economics' evaluering, gjennomføre en studie for å kartlegge omfanget og effekten av kompetanseoverføring blant sjøfolkene i ordningen, og hvilke typer sjøbasert kompetanse det er etterspørsel etter i de øvrige delene av klyngen.

Nærings- og fiskeridepartementet nedsatte 20. august 2020 et partssammensatt maritimt utvalg som skal vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft. Utvalget skal blant annet vurdere om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bør endres. Utvalgets arbeid skal ferdigstilles innen utgangen av februar 2021.

5.4.3 Et godt utdanningssystem

Maritim næring har behov for et bredt spekter av kompetanse. Tilgang til god og oppdatert utdanning er en viktig forutsetning for utviklingen av den maritime kompetansen i Norge. Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med at kvaliteten i sertifikatgivende maritim utdanning er i tråd med internasjonale forpliktelser og forpliktelser etter EØS-avtalen.

Sertifikatgivende utdanning omfatter nautikk-, motormann-, skipselektriker/maritim elektriker- og matrosutdanninger i videregående opplæring, og nautikk og maskinteknisk drift på fagskole- og universitets- og høyskolenivå.

Det norske sertifikatsystemet for skipsoffiserer og offiserer på fiskefartøyer er basert på krav fastsatt i internasjonale konvensjoner. De sentrale konvensjonene er STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)78-konvensjonen og STCW-F konvensjonen. Kravene er lagt til grunn for bemanning på alle fartøytyper og fartsområder, noe som sikrer mobilitet mellom ulike segmenter. Sjøfartsdirektoratet fastsetter videre krav til sertifikatene som skal legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, og utsteder ferdighetssertifikater og kompetansesertifikater på bakgrunn av dokumentasjon av utdanning, opplæring og fartstid. Kravene til opplæring, utdanning og sertifikat er regulert i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften).

Videregående maritim opplæring

Innenfor videregående yrkesfaglig opplæring tilbys det i dag tre maritime fagbrev: fagbrev som matros, fagbrev som motormann og fagbrev som maritim elektriker/skipselektriker. Utdanningen består av to år videregående skole for matros og motormann og tre år i skole for maritim elektriker. Alle de tre utdanningene har to år læretid i bedrift. De maritime opplæringskontorene, alternativt Forsvarets opplæringskontor, følger opp det praktiske i forbindelse med læretiden. Gjennomført og bestått læretid med påfølgende fagprøve gir ferdighetssertifikat fra Sjøfartsdirektoratet og

Boks 5.1 Skoleskipet Gann

Skoleskipet MS Gann tilbyr en maritim utdannelse utenom det vanlige. Skoleskipet tilbyr VG1 teknologi- og industrifag, VG1 elektrofag og VG2 maritime Fag, og er registrert som en friskole. Ungdommer fra hele landet kan søke seg til skoleskipet, og alle de 135 elevene bor og studerer om bord på fartøyet. Skoleskipet mottar friskoletilskudd fra staten. Tilskuddet omfatter også et særskilt tilskudd for å kompensere for merkostnadene knyttet til å drifte et skip. Det særskilte, årlige tilskuddet ble økt med 6,4 mill. kroner for skoleåret 2020/2021. Økningen tillater blant annet en miljøvennlig ombygging av fartøyet, slik at elevene får førstehåndserfaring med ny, grønn teknologi.

grunnlag for maritim fagskoleutdanning for kandidater fra matros- og motormannsfaget.

Fra skoleåret 2020–2021 endres strukturen i tilbudet på yrkesfag i videregående opplæring. Nye læreplaner tas i bruk for VG1 fra 2020, og for VG2 og VG3 fra 2021 og 2022. For de maritime fagene er det ingen endringer i tilbudsstrukturen, men det faglige innholdet vil oppdateres med særlig vekt på ny teknologi og relevans for elever, lærlinger og arbeidslivets behov. Regjeringen vil legge frem en stortingsmelding om videregående opplæring våren 2021.

Maritim fagskoleutdanning (høyere yrkesfaglig utdanning)

På fagskolenivå tilbys det utdanninger i nautikk og maskinteknisk drift. Opptak til høyere yrkesfaglig utdanning krever bestått videregående opplæring med fagbrev eller vurdering av realkompetanse. For dekksoffiser (nautikk) kreves fagbrev som matros eller i fiske og fangst. For maskinoffiser (maskinteknisk drift) kreves fagbrev som motormann. I tillegg kommer spesielle opptakskrav knyttet til relevant fartstid.

Utdanningene gir grunnlag for maritimt personlig kvalifikasjonssertifikat som gir anledning til å jobbe både i Norge og internasjonalt. Etter dekksoffiserutdanningen og opparbeidet fartstid, kan studentene få sertifikater som gir muligheter for stilling som overstyrmann og kaptein. Utdanningsinstitusjonene må ha et kvalitetssystem sertifisert etter anerkjent standard og godkjent av Sjøfartsdirektoratet. I tillegg må instruktører ha sertifikat minst på nivå med funksjoner det gis opplæring i, eller ha kompetanse på høyere utdanningsnivå.

Maritim fagskoleutdanning tilbys i 2020 ved 11 fagskoler.[6]

Maritim universitets- og høyskoleutdanning (høyere utdanning)

Maritim universitets- og høyskoleutdanning tilbys ved fire institusjoner i Norge: Universitetet i Sørøst-Norge (USN), Universitetet i Tromsø – Norges arktiske universitet (UiT), Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) og Høgskulen på Vestlandet (HVL).

På universitets- og høyskolenivå tilbys utdanning innenfor nautikk og maskinteknisk drift på bachelor-nivå, i tillegg til masterprogrammer i maritim ledelse, maritime operasjoner og maritim og offshoreteknologi. Grunnlaget for opptak er normalt generell studiekompetanse. HVL tilbyr også y-vei for nautikkstudiet. Studiene som tilbys gjennom y-veien er tilrettelagt for personer med yrkesfaglig bakgrunn og forutsetter at man har relevant fagbrev, svennebrev eller yrkeskompetanse.

USN, UiT, HVL og NTNU samarbeider om et doktorgradsprogram (ph.d.) i nautiske operasjoner. Dette vil styrke nasjonal kompetanse og ekspertise i den maritime utdanningen. Utdanningen skal kvalifisere kandidater til forskning, undervisning, formidlings- og innovasjonsarbeid, og annen virksomhet hvor det stilles krav til vitenskapelig innsikt og et operasjonelt maritimt fokus.

Doktorgradsstudiet inneholder ett fellesfag som tilbys på alle fire institusjoner. Det øvrige faglige innholdet er knyttet til hvert enkelt satsingsområde ved de fire institusjonene.

Regjeringen har de siste årene øremerket til sammen 16 rekrutteringsstillinger til universiteter og høyskoler til maritim sektor, hvorav 9 permanente. Dette er stillinger som kan benyttes til postdok- eller doktorgradsstillinger og som bidrar til å styrke kvaliteten i maritim utdanning og forskning.

---

[6] Pågående fusjoneringer medfører at det fra 2021 vil være åtte maritime fagskoler. I 2020 tilbyr følgende fagskoler maritim utdanning: Nordkapp maritime fagskole, Fagskolen i Troms, Nordland fagskole, Trøndelag høyere yrkesfagskole, Fagskolen i Ålesund, Fagskolen i Kristiansund, Fagskulen i Sogn og Fjordane, Fagskolen i Hordaland, Fagskolen Rogaland, Fagskolen i Agder, Fagskolen Vestfold og Telemark.

Boks 5.2 Bachelor i Maritime Management

USN, NTNU, UiT og HVL piloterer fra høsten 2019 en ny maritim bachelorutdanning, spesialtilpasset søkere med toårig maritim fagskole. Det nye programmet, bachelor i Maritime Management, gjør det enklere for søkere med maritim fagskoleutdanning å gå videre på en bachelorgrad, gjennom at de kan få godskrevet deler av fagskoleutdanningen som del av bachelorgraden. Institusjonene har basert studiet på innspill fra maritimt næringsliv fra hele landet og tidligere fagskoleutdannede. Høsten 2019 ble totalt 50 studenter tatt opp til den nye utdanningen. Studiet er fordelt tilnærmet likt på hver av de fire utdanningsinstitusjonene. Dette bidrar til å rekruttere studenter over hele landet.

For studenter som har tatt maritim høyere utdanning eller høyere yrkesfaglig utdanning, er det krav om en kadettperiode før laveste kompetansesertifikat kan løses. Kadettordningen innebærer at studenten etter endt utdanning ved høyskole, universitet eller fagskole gjennomfører en systematisk opplæring ombord, etter et opplæringsprogram som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Opplæringen organiseres gjennom de maritime opplæringskontorene og Forsvarets opplæringskontor.

5.4.4 Andre virkemidler for å fremme norsk maritim kompetanse

Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse

Rederier i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk betaler månedlig inn et beløp til Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse per tilskuddsberettigede arbeidstaker. Midlene benyttes til å finansiere opplæringsstillinger for uteksaminerte fra maritime utdanninger og til tiltak for å fremme maritim kompetanse og rekruttering til næringen. I 2019 ble det betalt inn 79 mill. kroner fra rederiene som er omfattet av tilskuddsordningen. Samme år utbetalte stiftelsen om lag 61 mill. kroner i tilskudd for over 2 500 opplæringsstillinger.

Blant tiltakene som finansieres av Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse er rekrutteringskampanjen Maritim Karriere. Kampanjen søker, gjennom tilstedeværelse på sosiale medier og internett, å øke bevisstheten rundt maritime utdanninger og karrieremulighetene i maritim næring. Kampanjen har siden oppstart i 2014 vært et viktig virkemiddel for å øke tilfang av søkere til maritime grunnutdanninger, fagskoleutdanninger og til universitet- og høyskoleutdanninger. Hovedmålgruppen for prosjektet er unge mellom 13 og 25 år.

Fra 2020 har prosjektet lansert et ambassadørprogram hvor unge forbilder i næringen har blitt utnevnt til Maritim Karriere-ambassadører. Ambassadørprogrammet består av et ambassadørkorps på 10 personer som reflekterer bredden i utdanningsmuligheter og karrieremuligheter i næringen.

Et annet virkemiddel som finansieres gjennom stiftelsen er den nasjonale kadettordningen. Gjennom ordningen og det nettbaserte verktøyet *Kadettdatabasen.no* bistås både studenter som ønsker kadettplass og rederier som trenger kvalifisert personell.

Markom2020

Markom2020 er et statlig samarbeidsprosjekt mellom de maritime utdanningsinstitusjonene som skal bidra til utviklingen av norsk maritim kompetanse. Prosjektet ble etablert i 2011 med mål om å løfte kvaliteten i høyere maritim profesjonsutdanning til et høyere og mer spesialisert nivå frem mot 2020 og bidra til at Norge skal være blant de verdensledende innen maritim profesjonsutdanning.

Markom2020 omfatter USN, NTNU, HVL, UiT og har siden 2013 også inkludert 11 maritime fagskoler[7]. Siden opprettelsen i 2011 har prosjektet mottatt en årlig bevilgning over statsbudsjettet. Denne bevilgningen ble økt med 20 mill. kroner til en total bevilgning på 38,5 mill. kroner fra 2016.

Prosjektet har resultert i et tettere samarbeid om læremidler, undervisning og rekruttering mellom de maritime utdanningsinstitusjonene, og mulighet for faglig konsentrasjon og arbeidsdeling mellom institusjonene. Institusjonene på universitets- og høyskolenivå har blant annet samarbeidet om opprettelse av nye maritime utdanningsprogrammer på masternivå, felles pensumutvikling, kompetanseheving på undervisningspersonell og et felles doktorgradsprogram.

Prosjektperioden til Markom2020 løper ut i 2020. Regjeringen vil videreføre Markom2020s arbeid med å styrke kvalitet og relevans i mari-

[7] Pågående fusjoneringer medfører at det fra 2021 vil være åtte maritime fagskoler

tim utdanning i ytterligere ett år. I denne perioden skal Markom2020 særlig vektlegge tiltak som kan bidra til økt digitalisering og grønn skipsfart. Fra 2022 vil arbeidet med å styrke maritim kompetanse overføres til Direktoratet for internasjonalisering og kvalitetsutvikling i høyere utdanning (Diku). Se nærmere omtale under kapittel 9.1.

5.5 Lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske havområder

Norge har lange skipsfartspolitiske tradisjoner for å fremme liberal markedsadgang og internasjonal frihandel med skipsfartstjenester, siden norsk skipsfart i stor utstrekning er basert på tilgangen til utenlandske markeder. I tråd med dette har det blitt praktisert en åpen politikk når det gjelder tilgangen til det norske skipsfartsmarkedet. Utenlandske skip tillates i dag i høy grad å utføre maritime operasjoner i norske farvann og på norsk sokkel, med sjøfolk som er underlagt flaggstatens lønns- og arbeidsbetingelser.

I anmodningsvedtak nr. 1101 (2016–2017) har Stortinget bedt regjeringen utrede muligheten til å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel.

Regjeringen mottok 31. mai 2019 en utredning av saken ved Wikborg Rein Advokatfirma og Oslo Economics.[8] LO, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund besørget samtidig en egen utredning om samme tema ved Nordisk institutt for sjørett og Menon.[9] Funnene i utredningene er i høy grad sammenfallende.

Utredningen viser at den grunnleggende forutsetningen for å stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på utenlandske skip er at norske myndigheter har kompetanse til å innføre slik regulering (jurisdiksjon), og at handlingsrommet ikke begrenses av Norges forpliktelser til andre stater. Utredningen viser at det går et prinsipielt skille mellom regulering av skip i og utenfor norsk territorialfarvann.

- Innenfor sjøterritoriet er utgangspunktet at Norge som kyststat har ubegrenset jurisdiksjon og kan stille krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, unntatt overfor skip som er i uskyldig gjennomfart (kyststatsprinsippet). Det antas imidlertid at slike krav vil være en restriksjon i forhold til EØS-avtalens bestemmelser om frihet til å yte tjenester i det indre marked, og som derfor vil måtte særskilt begrunnes for å være lovlige i henhold til våre EØS-rettslige forpliktelser.
- Utenfor sjøterritoriet, herunder på kontinentalsokkelen, er Norges jurisdiksjon begrenset, og utgangspunktet er at skip er underlagt flaggstatens jurisdiksjon (flaggstatsprinsippet). Det anses imidlertid å foreligge et handlingsrom forbundet med at Norge har suverene rettigheter knyttet til utnyttelsen av naturressursene på sokkelen.

Utredningen var på høring i 27. juni – 27. september 2019, og det kom 13 høringssvar med merknader.

I anmodningsvedtak nr. 511 (2019–2020) har Stortinget bedt regjeringen nedsette et partssammensatt utvalg for å vurdere tiltak som kan styrke norsk maritim kompetanse, sikre norske sjøfolk på norske skip og sikre norske rederiers konkurransekraft.

Nærings- og fiskeridepartementet nedsatte 20. august 2020 et slikt partssammensatt utvalg. Utvalget er særlig bedt om å vurdere om tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk bør endres, og om det bør innføres et krav om norske lønns- og arbeidsvilkår på skip i norske farvann og på norsk sokkel.

Utvalget ledes av Liv Holmefjord og skal levere sin rapport innen utgangen av februar 2021. Utvalget hadde opprinnelig frist innen utgangen av 2020, men har bedt om noe mer tid for å ferdigstille arbeidet. Regjeringen vil legge frem utvalgets arbeid for Stortinget på egnet måte.

[8] Wikborg Rein og Oslo Economics (2019), Vurdering av muligheten til å kreve norske lønns- og arbeidsvilkår i norsk farvann.

[9] Finn Arnesen, Hanna Furuseth, Alla Podznakova og Henrik Ringbom (2019), Norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøfolk i norske farvann og på norsk kontinentalsokkel; Menon Economics (2019), Vurdering av samfunnsøkonomiske aspekter knyttet til krav om norske lønns- og arbeidsvilkår for sjøtransport i norsk farvann.

6 Rammevilkår for en konkurransedyktig maritim næring

En konkurransedyktig norsk skipsfartsnæring er grunnlaget for konkurransekraften i den bredere maritime næringen. De landbaserte delene av næringen; verft, maritim utstyrsindustri og maritime tjenesteleverandører, drar nytte av kompetanseoverføring og operativ erfaring fra sjø i innovasjon og utvikling av teknologi og tjenester. I tillegg legger myndighetene forholdene til rette for norsk maritim næring gjennom generelle og næringsspesifikke rammevilkår og virkemidler for næringslivet. Regjeringen vil legge til rette for gode og forutsigbare rammevilkår som skal bidra til å opprettholde maritim nærings konkurransekraft og evne til innovasjon, verdiskaping og sysselsetting.

I lys av høyere forventninger til lavere utslipp globalt, vil videre utvikling og implementering av lav- og nullutslippsløsninger, og høyteknologiske løsninger innenfor autonomi og digitalisering, bli et stadig viktigere konkurransefortrinn for næringen. Grønn skipsfart omtales nærmere i kapittel 7. Digitalisering i maritim næring omtales nærmere i kapittel 8.

6.1 Næringspolitiske virkemidler

Målet for næringspolitikken er å bidra til størst mulig samlet verdiskaping i norsk økonomi innenfor bærekraftige rammer. Næringspolitikken omfatter generelle rammebetingelser og virkemidler for næringslivet som skal bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser, økt innovasjon og omstillingsevne og bedrifter som lykkes i internasjonale markeder.

Regjeringens mål er at Norge skal være en ledende industri- og teknologinasjon. De landbaserte delene av den maritime næringen er en viktig del av dette. Norge har sterke industri- og næringsmiljøer, og ressurser og kompetanse som legger grunnlaget for videre vekst.

Regjeringen prioriterer arbeid for en industri og et næringsliv som er bærekraftig. Klimaendringer og Norges klimaforpliktelser og -tiltak vil legge føringer for industrien og den øvrige næringens utvikling fremover.

Regjeringen prioriterer effektive kapitalmarkeder, god markedsadgang, internasjonalisering og handel. Tilgang på, og deling og overføring av kompetanse, er sentralt.

Digitalisering og automatisering påvirker all industri- og næringsvirksomhet, og virksomheter i den maritime industrien ligger langt fremme når det gjelder utvikling og bruk av smart og avansert produksjon.

At industrien har tilgang til infrastruktur, forskerkompetanse og virkemidler som utløser forskning, innovasjon og teknologiutvikling er avgjørende.

Virkemidler for verftsnæringen

Norsk maritim industri er en aktiv bruker av regjeringens næringsrettede virkemidler. Sektorvirkemidlene for verftsindustrien inkluderer finansieringsløsninger gjennom GIEK som letter både rederiers og verfts finansielle risiko og likviditetsmessige ansvar ved byggeprosjekter i Norge.

Byggelånsgarantiordningen under GIEK skal bidra til at norske verft er konkurransedyktige ved å gi lettere tilgang på finansiering. Det midlertidige skipsfinansieringstilbudet skal bidra til at redere i Norge får finansiering på markedsmessige vilkår når de bygger skip ved norske verft.

Verftsindustrien tar også del i nasjonale virkemidler for forskning, utvikling og innovasjon, så vel som det europeiske rammeprogrammet for forskning og utvikling, Horisont Europa.

I kjølvannet av covid-19-utbruddet har regjeringen lansert en verftspakke på 744 mill. kroner for å bidra til aktivitet ved norske verft. Midlene går til bygging, vedlikehold og oppgradering av fartøyer for Sjøforsvaret, Fiskeridirektoratet, Norges Geologiske Undersøkelse og Havforskningsinstituttet.

Regjeringen vil gjennomføre en studie av verftsnæringens økonomiske og konkurransemessige situasjon. Verftsnæringen har blitt sterkt påvirket av både fallet i oljeprisen og covid-19-utbruddet. Studien vil ha som mål å kartlegge markedssituasjonen i næringen og effekten av

dagens virkemidler. Studien vil også ha som mål å vurdere konkurransesituasjonen for norske verft i lys av europeiske støtteordninger.

Gjennomgang av det næringsrettede virkemiddelapparatet

Regjeringen vil legge til rette for et fleksibelt og nyskapende virkemiddelapparat.

Regjeringen satte i 2018 i gang en helhetlig gjennomgang av det næringsrettede virkemiddelapparatet. Formålet med gjennomgangen er å legge til rette for at midlene som kanaliseres gjennom virkemiddelapparatet gir størst mulig verdiskaping og lønnsomme arbeidsplasser innenfor bærekraftige rammer. Gjennomgangen skal blant annet bidra til ryddige grenseflater og avklarte roller, brukervennlighet og et godt samspill mellom virkemidlene. Deloitte med underleverandører Oxford Research og Menon Economics, samt danske Struensee, fikk i slutten av 2018 i oppdrag å etablere et kunnskapsgrunnlag gjennom en områdegjennomgang. Områdegjennomgangen omfatter Nærings- og fiskeridepartementets næringsrettede virkemidler, utvalgte næringsrettede virkemidler under Finansdepartementet, Olje- og energidepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet og Landbruks- og matdepartementet, samt skjæringsflater mot europeiske virkemidler. Områdegjennomgangen ble ferdigstilt i januar 2020 og ga en rekke anbefalinger om innretning og organisering av virkemiddelapparatet. Berørte aktører, fylkeskommuner og andre interessenter har vært involvert i arbeidet gjennom møter, intervjuer og foreleggelser av rapportutkast. Som følge av situasjonen og omstendighetene rundt covid-19-utbruddet har ikke oppfølgingen av områdegjennomgangen hatt den planlagte fremdriften. Arbeidet med oppfølgingen er tatt opp igjen, og regjeringen vil komme tilbake til tiltak for å følge opp gjennomgangen. Regjeringen har i oppfølgingen en klar ambisjon om en omlegging av virkemiddelapparat til et enklere og mer brukervennlig apparat til gode for næringsliv, gründere og forskningsmiljøer i hele landet.

6.1.1 GIEK og Eksportkreditt Norge

Det statlige tilbudet av langsiktig eksportfinansiering består av lån fra eksportkredittordningen og eksportgarantier. Eksportkredittordningen forvaltes i dag av Eksportkreditt Norge AS, og eksportgarantiordningene forvaltes av Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK). GIEK og Eksportkreditt Norge finansierer ofte de samme eksportkontraktene. Regjeringen har besluttet å slå sammen GIEK og Eksportkreditt Norge til én ny etat, med virkning fra 1. juli 2021. Formålet med sammenslåingen er å gjøre tilbudet enklere for næringslivet og få et mer effektivt eksportfinansieringssystem. Regjeringens beslutning er en oppfølging av områdegjennomgangen av det næringsrettede virkemiddelapparatet. Forventet effekt av sammenslåingen er økt kvalitet, økt effektivitet og et mer oversiktlig tilbud for brukerne. Finansieringstilbudet til næringslivet vil bli videreført som i dag.

Det har de siste årene blitt gjort en rekke endringer og tilpasninger i tilbudet til Eksportkreditt Norge og GIEK for å treffe behov i næringslivet. Blant annet kan GIEK gi garanti knyttet til finansiering av investeringer i Norge, som direkte eller indirekte fører til eksport.

Eksportfinansieringstilbudet benyttes i høy grad av maritim næring. Ved utgangen av 2019 var utestående garantiansvar for maritim næring på om lag 62 mrd. kroner under GIEK og utlånssaldo i Eksportkreditt Norge på om lag 55 mrd. kroner.[1]

I 2018 ble det midlertidige skipsfinansieringstilbudet opprettet for perioden 2018–2020. Gjennom

Boks 6.1 Fra havfarm til arbeidsbåt

Havfarmen «Jostein Albert» fra Nordlaks er et pionerprosjekt innen havbruksnæringen, og er finansiert ved hjelp av garantier fra GIEK. Havfarmen har plass til inntil 10 000 tonn laks, og er 385 meter lang og 60 meter bred. Med Havfarmen fra Nordlaks tar havbruksnæringen nye skritt mot havbruk i mer eksponerte havområder. Større avstander mellom anleggene, tøffere vær, mer havstrøm og nye tekniske løsninger skal bidra til å redusere fotavtrykket fra produksjon av laks og gi bedre fiskevelferd.

Internasjonaliseringsgaranti kan også brukes av underleverandører. Nærøysund Aquaservice fikk, som den første underleverandøren til en eksportør, garantier fra GIEK i 2018 for å investere i to arbeidsbåter som brukes til vask av nøter, samt ankring og slep.

[1] GIEK, Årsrapport 2019; Eksportkreditt Norge, Årsrapport 2019.

tilbudet kan redere få lån fra Eksportkreditt og garantier fra GIEK (skipsgarantiordningen) til langsiktig finansering av skip som bygges ved norske verft og brukes i Norge. Formålet med tilbudet er å bidra til at redere i Norge får finansiering på markedsmessige vilkår når de bygger skip ved norske verft. I 2019 ble tilbudet evaluert. Skipsgarantiordningen har i 2020 en ramme på 10 mrd. kroner. På bakgrunn av usikre markedsforhold som følge av covid-19-utbruddet har regjeringen foreslått å videreføre skipsfinansieringstilbudet i 2021.

Byggelånsgarantiordningen under GIEK skal bidra til å sikre at norske skipsverft, offshoreverksteder og annen relevant virksomhet oppnår byggelån gjennom risikoavlastning fra private banker og på den måten medvirke til økt aktivitet. Formålet med ordningen er å bidra til at norske verft er konkurransedyktige ved å gi lettere tilgang på finansering.

Under ordningen kan GIEK gi en garanti til bankene for at byggelånet blir betalt av verftet. GIEK kan garantere for inntil 50 pst. av byggelånet, og vilkårene skal være de samme som långivers. Dette innebærer at GIEK reduserer risikoen til bankene, ved at GIEK tilbakebetaler lånet dersom verftet ikke selv klarer det. Byggelånsgarantiordningen er markedsmessig og fungerer som et supplement til markedet. Målgruppen er selskaper som er lokalisert i Norge og ordningen kan garantere for byggelån i forbindelse med bygging eller ombygging av skip, fartøyer eller innretninger til havs. Byggelånsgarantiordningen har i 2020 en ramme på 7 mrd. kroner.

I tråd med budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet for 2021 foreslår regjeringen å utvide byggelånsgarantiordningen til å inkludere forskuddsgarantier. Verft kan finansiere bygging av fartøyer gjennom lån og/eller ved forskuddsbetaling fra kunden før levering av skipet. En forskuddsgaranti er en sikkerhet for refusjon av beløpet kjøper har betalt før levering. GIEK kan i dag ikke gi forskuddsgarantier for transaksjoner uten norsk eksport. Skipsbyggingsmarkedet har de senere årene endret seg, og i dag bygges det i høy grad fartøyer til bruk i Norge. Forskuddsgarantier kan bidra til at flere lønnsomme prosjekter blir gjennomført, bidra til å styrke verftene sin likviditet og avlaste bankenes ramme.

GIEK har også fått ansvar for å forvalte lånegarantiordningen for å avhjelpe konsekvenser av covid-19-utbruddet. Formålet er å bidra til at selskaper kan få rask tilgang til finansiering og opprettholde sin virksomhet gjennom en økonomisk krevende periode. Det er ikke krav om eksport for å benytte seg av ordningen.

6.1.2 Offentlige kjøp av varer og tjenester

Det offentlige bruker nærmere 600 mrd. kroner hvert år på innkjøp, og er et stort og viktig marked for næringslivet. For mange bedrifter gjør tilgang til offentlige kontrakter at de kan skape verdier og arbeidsplasser i Norge. Offentlige anskaffelser kan bidra til nytenking, utvikling og omstilling av næringslivet, ved å etterspørre nye, bedre og mer innovative løsninger. Offentlige anskaffelser kan spille en viktig rolle for grønn omstilling i maritim sektor. Lav- og nullutslippskriterier i offentlige anskaffelser er nærmere omtalt i kapittel 7.

Bruk av offentlige anskaffelser som næringspolitisk virkemiddel må skje innenfor rammene av anskaffelsesregelverket. Hovedformålet med regelverket er å fremme effektiv bruk av samfunnets ressurser. For å bidra til å realisere formålet, må anskaffelsene gjennomføres i henhold til de grunnleggende prinsippene om konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, etterprøvbarhet og forholdsmessighet. Kravene til konkurranse og likebehandling skal sikre at alle som ønsker å delta i konkurranser om offentlige kontrakter i utgangspunktet skal få lov til det uavhengig av for eksempel størrelse, organisasjonsform eller nasjonalitet.

Bygging, oppgradering og vedlikehold av statlige fartøyer er en viktig kilde til aktivitet i norsk maritim industri. Statlige prosjekter stimulerer aktivitet ved norske verft og norsk leverandørindustri.

En annen viktig kilde til aktivitet i norsk maritim industri er kjøp av transporttjenester til statlige og fylkeskommunale fergesamband.

Forsvarsanskaffelser

Forsvarssektoren har etablerte avtaler med norske leverandører for vedlikehold av en rekke fartøyer. Sjøforsvaret består av Marinen og Kystvakten (KV), base-, skole- og støttestrukturen. Sjøforsvaret skal bidra til forsvaret av Norge i fred, krise og i væpnet konflikt ved å utgjøre den mobile og kampklare sjømilitære komponenten av fellesoperativ og alliert innsats. For å løse sine oppdrag har Sjøforsvaret en rekke forskjellige fartøyer. Hovedfartøyene er fregatter, korvetter, ubåter, mineryddere, kystvaktfartøyer og logistikkfartøyer.

Det ble i 2016 bevilget over 300 mill. kroner til vedlikehold av fartøyer i Sjøforsvaret, hvor 65 pst. av kontraktsverdiene tilfalt norsk industri og 35 pst. internasjonale leverandører. Det ble i 2018 inngått kontrakt med Vard Group for leveranse av tre nye kystvaktfartøyer i Jan Mayen-klassen.

De fire fregattene i Nansen-klassen skal gjennomgå omfattende midtlivsoppdatering slik at de holdes operativt og teknisk relevante til de blir erstattet av nye kapasiteter. Skjold-klassen av korvetter videreføres frem mot 2030. Det skal gjennomføres en oppdatering for å gi en tilstrekkelig tilgjengelighet til fartøyklassen. Fire nye undervannsbåter planlegges innfaset mot slutten av 2020-tallet og begynnelsen av 2030-tallet i et strategisk partnerskap med Tyskland. Et begrenset antall av dagens seks Ula-klasse-undervannsbåter levetidsforlenges slik at operativ tilgjengelighet opprettholdes i perioden frem til de nye undervannsbåtene er operative. Alta- og Oksøy-klassen av mineryddere videreføres frem til ny kapasitet med ubemannede og autonome systemer er operative. Kystvakten videreføres med tre hovedtyper fartøyer; fire havgående kystvaktfartøyer med helikopterkapasitet, seks havgående fartøyer og fem kystnære fartøyer. Kystvaktfartøyene i Nordkapp-klassen fases ut og erstattes av tre nye kystvaktfartøyer i Jan Mayen-klassen. Nye fartøyer planlegges innfaset i perioden 2022–2024.

KV Svalbard moderniseres og planlegges erstattet med tilsvarende kapasitet når fartøyet nærmer seg slutten av levetiden etter 2030. De ikke-helikopterbærende kystvaktfartøyene når sin tekniske levetid før 2030. Det legges opp til gradvis å gå over til en klasse med standardiserte fartøyer for å redusere driftsutgifter, og for å effektivisere driften gjennom lik bemanning, kompetanse og understøttelse. De nye fartøyene vurderes leid og bemannet med militære besetninger.

Regjeringen vil starte planleggingen av ny fartøystruktur som skal ivareta vedvarende operativ evne etter at dagens overflatekampfartøyer når slutten av levetiden. Innfasing av ny overflatestruktur vil ses i sammenheng med planene for utfasing av Skjold-klassen mot slutten av 2020-tallet, og deretter Nansen-klassen i første halvdel av 2030-tallet. Endringer i den sikkerhetspolitiske situasjonen kombinert med rask utvikling av ny teknologi kan gi andre løsninger for å opprettholde den operative evnen. Det er en ambisjon å gjennomføre fremtidige fartøyanskaffelser i samarbeid med allierte.

I ny langtidsplan for forsvarssektoren er det planlagt å gå over til en ny standard fartøyklasse til erstatning for flere fartøyer i Sjøforsvarets struktur. Sjøforsvarets behov og krav til en ny fartøyklasse vil bli klarlagt gjennom en konseptvalgutredning. Regjeringen igangsetter arbeidet med en slik konseptvalgutredning innen utgangen av 2020. Konseptvalgutredningen skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring (KS 1) i henhold til statens prosjektmodell for store investeringer. Dersom regjeringen godkjenner et konseptvalg, skal det utarbeides et sentralt styringsdokument som også gjennomgår ekstern kvalitetssikring (KS 2), før prosjektet eventuelt fremmes for Stortinget som en investeringsbeslutning.

Det er anslått at ny standard fartøyklasse kan være aktuelt for erstatning av inntil 10–15 fartøyer i strukturen. Det er viktig å gjennomføre investeringsprosessen med solid forankring i Sjøforsvarets behov og krav i en sak hvor flere spesialiserte fartøyer skal vurderes erstattet med en standard fartøyklasse.

I forbindelse med regjeringens økonomiske tiltak i møte med covid-19-utbruddet har regjeringen besluttet å igangsette nye statlige prosjekter for å bidra til økt aktivitet ved norske verft og i maritim industri. Arbeidet med å oppgradere Sjøforsvarets Skjold-klasse av kystkorvetter forseres til perioden 2020–2024 til en verdi av 514 mill. kroner. Det vil være behov for oppgradering av komponenter og flere av systemene om bord for å kunne opprettholde operativ evne til 2030. Det er besluttet at kontrakt for skipsteknisk oppgradering av Skjold-klassen tildeles verftet UMOE Mandal. Oppgraderingen gir verftet, samt andre nasjonale leverandører av delsystemer, nye oppdrag. Oppgraderingen forbeholdes norsk industri.

Bygging og oppgradering av statlige fartøyer

Regjeringen har de senere årene satt i gang flere prosjekter som fremmer aktivitet ved norske verft og maritim industri. I perioden 2010–2019 ble det bevilget midler til fem nye fartøyer til Kystverket. I 2016 og 2017 ble det satt av om lag 82 mill. kroner årlig til det fjerde fartøyet, og i 2018 og 2019 ble det satt av om lag 85 mill. kroner årlig til det femte fartøyet. Begge disse fartøyene ble bygget ved norske verft. Fiskeridirektoratet har fått bygget to spesialiserte kontrollfartøyer i 2017/2018. Skipene ble bygget ved verftet Maritime Partner AS i Ålesund. Et tredje fartøy vil bli bygget i 2021.

I 2013 ble det bevilget 1 423 mill. kroner til bygging av et nytt isgående forskningsfartøy. I 2018 ble fartøyet «Kronprins Haakon» levert fra verftet Fincantieri. 72 pst. av utstyret på fartøyet ble levert av norske underleverandører. Etter leveransen har det blitt gjort en rekke utbedringer av fartøyet ved norske verft.

I forbindelse med regjeringens økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet vedtok stortinget i 2020 en verftspakke på 744 mill. kroner. I tillegg til oppgradering av forsvarsfartøyer i Skjoldkassen på 514 mill. kroner ble det bevilget 110

mill. kroner til Havforskningsinstituttet til anskaffelse av et nytt forskningsfartøy. Det ble også bevilget 60 mill. kroner til oppgradering og vedlikehold av Havforskningsinstituttets eksisterende forskningsfartøyer og utstyr til kontrollfartøyer hos Fiskeridirektoratet. Videre er det besluttet å utlyse anbud for leie av et nytt kontrollfartøy for Fiskeridirektoratet, som vil utløse byggeaktivitet. I tillegg ble det bevilget 60 mill. kroner til Norges Geologiske Undersøkelse for anskaffelse av et fartøy. Målet med tiltakene er å stimulere til etterspørsel etter tjenester fra verftsindustrien og fra norske leverandører. Norsk maritim industri er godt posisjonert for å delta i konkurransen om prosjektene.

I tråd med budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet for 2021 vil regjeringen legge til grunn at norsk språk i utgangspunktet brukes ved planlagte statlige investeringer eller vedlikehold som skal ut i markedet i 2021 i maritim sektor, men vurdere om det er nødvendig å åpne for engelsk i visse tilfeller.

6.2 Virkemidler for forskning, utvikling og innovasjon

Forskning, utvikling og innovasjon er avgjørende for maritim nærings konkurranseevne. Norske maritime bedrifter leverer løsninger i kapitalintensive segmenter med et høyt teknologi- og kunnskapsinnhold hvor forskning, utvikling og innovasjon spiller en sentral rolle. Norske teknologimiljøer er ledende innenfor utvikling av blant annet fremdriftssystemer basert på alternativt drivstoff, og systemer for driftsoptimalisering og energieffektivisering. Ny og avansert kunnskap og teknologi utvikles og tas i bruk, og danner grunnlaget for utvikling av produkter og prosesser. Regjeringens politikk for forskning, utvikling og innovasjon i næringslivet skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping i norsk økonomi innenfor bærekraftige rammer. For å oppnå dette målet på lang sikt er Norge avhengig av vekstkraftige bedrifter og høy produktivitet i alle næringer.

I langtidsplanen for forskning og høyere utdanning pekes det på at Norge er langt fremme når det gjelder havteknologi og maritim innovasjon. Langtidsplanen omtaler også utviklingen knyttet til grønn skipsfart og autonome skip.

Størstedelen av FoUoI-aktiviteten i næringslivet og maritim næring foregår uten støtte fra det offentlige. Bedrifter investerer i forskning, utvikling og teknologi først og fremst av forretningsmessige årsaker. Dette innebærer en forventning om avkastning på FoUoI-investeringer, for eksempel i form av effektivisert produksjon og drift eller utvikling av nye produkter eller tjenester. Forskning og utvikling i næringslivet kan imidlertid også generere positive eksternaliteter ved at det skapes verdier for andre enn den som foretar investeringen. Offentlig støtte til forskning og innovasjon skal derfor bidra til at næringslivet satser mer på forskning og nyskaping enn det ellers ville gjort, og det er en forutsetning at offentlig finansiert forsking og utvikling utført i næringslivet genererer positive eksternaliteter og økt verdiskaping.

Ifølge en rapport utarbeidet av Nordisk Institutt for Studier av Innovasjon, Forskning og Utdanning (NIFU) ble det til sammen brukt 2,2 mrd. kroner i driftsutgifter til maritim forskning og utvikling i Norge i 2017. Dette utgjorde 3,3 pst. av de samlede driftsutgifter til forskning og utvikling i Norge samme år. Beløpet er nesten doblet siden 2009. Den klart største andelen av forskningen og utviklingen finner sted i næringslivet, og det er også her den største økningen har funnet sted siden 2009.

Den maritime næringen benytter en rekke virkemidler fra ulike deler av virkemiddelapparatet, herunder både generelle og sektorspesifikke programmer blant annet i Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Enova.

Tiltakene for økt innovasjon og omstilling er styrket betydelig de siste årene, og det satses i høyere grad på brede, landsdekkende ordninger. Dette er virkemidler med høy innovasjonseffekt som er godt etablert og kjent i maritim næring og næringslivet for øvrig. Konkurranse om midlene har til hensikt å sikre at det er prosjektene med best kvalitet og størst potensial som får støtte.

6.2.1 Norges forskningsråd

Norges forskningsråd er det sentrale organet for oppfølging av regjeringens forskningspolitiske prioriteringer. Forskningsrådet har ansvar for forskning på alle fagområder, med virkemidler som spenner fra grunnforskning til innovasjonsrettet forskning og kommersialisering av forskningsresultater. Forskningsrådets tre hovedoppgaver er å finansiere forskning, gi forskningspolitiske råd og skape møteplasser.

Regjeringen satser på virkemidler for å øke forskningsbasert omstilling og innovasjon i næringslivet, også innen maritim næring. Formålet er å legge til rette for økt verdiskaping i næringslivet, omstilling i norsk økonomi og å bidra til bedre samspill og kunnskapsoverføring mellom FoU-miljøer og næringsliv. Et av

Boks 6.2 Pilot-E

Pilot-E-programmet er et eksempel på samarbeid mellom Innovasjon Norge, Forskningsrådet og Enova og har pågått siden 2016. Programmet skal bidra til at prosjekter kan gå raskere fra idé til marked. Prosjekter som gis støtte følges opp gjennom hele prosjektperioden. Gjennom Pilot-E-programmet har det vært flere utlysninger rettet mot maritim sektor, enten helt eller delvis. Gjennom flere utlysningsrunder har det blitt gitt støtte til en rekke innovative prosjekter knyttet til utslippsfri maritim transport og infrastruktur for hydrogen i maritim transport.

Forskningsrådets viktigste virkemidler for å oppnå dette er innovasjonsprosjekter i næringslivet. I tillegg er kompetanse- og samarbeidsprosjekter i næringslivet, kommersialiseringsprosjekter og forskerprosjekter viktige virkemidler som benyttes.

Støtten til maritime prosjekter under Forskningsrådet har økt de senere årene og den samlede innsatsen på det maritime området var i 2019 på om lag 380 mill. kroner, både fra åpne og tematiske utlysninger. En stor del av forsknings- og utviklingsmidlene til maritim næring bevilges gjennom Forskingsrådets program for maritim virksomhet og offshore operasjoner (Maroff).

Klima- og miljøvennlig maritim virksomhet er blant de prioriterte områdene for maritime prosjekter under Norges forskningsråd. I 2019 ble det tildelt til sammen 82 mill. kroner til maritime klima- og miljøprosjekter under Norges forskningsråd. I tillegg kommer skattefradrag for forsknings- og utviklingsinnsats gjennom Skatte-FUNN-ordningen. I forbindelse med regjeringens økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet er det i 2020 bevilget 65 mill. kroner ekstra til utlysning av innovasjonsprosjekter i næringslivet knyttet til grønn skipsfart gjennom Norges forskningsråd, som ytterligere forsterker denne innsatsen. Grønn omstilling og konkurransekraft er i tillegg prioritert blant annet gjennom Grønn plattform, som ble innført i revidert budsjett 2020. Grønn plattform er en felles konkurransearena mellom Norges forskningsråd, Innovasjon Norge og Siva. Formålet med ordningen er å skape samfunnsøkonomisk lønnsomt og bærekraftig næringsliv som bidrar til grønn omstilling.

Maroff

Forskningsrådets program for maritim virksomhet og offshore operasjoner, Maroff, skal støtte forskning og utvikling som bidrar til økt verdiskaping i den maritime næringen. Innenfor bærekraftige rammer er målet økt konkurranseevne, styrket omstillingsevne og forbedret samspill og kunnskapsoverføring mellom FoU-miljøer og næringen. Maritim næring defineres i programmet som rederinæringen, verftsindustrien, tjenesteleverandører og utstyrsleverandører til alle

Figur 6.1 FoU-bevilgninger til maritime prosjekter i Norges forskningsråd, historisk utvikling

Kilde: Prosjektbanken, Norges forskningsråd

Figur 6.2 Skattefunn. Budsjettert skattefradrag for maritim sektor, pågående prosjekter, historisk utvikling

Kilde: Norges forskningsråd

typer skip og fartøy for utnyttelse av havrommet, inkludert fartøyer og maritim teknologi knyttet til andre havnæringer. Dette omfatter havbruk, fiskeri, offshore olje- og gassutvinning og offshore fornybar energi.

Gjennom forskningsfinansiering skal programmet bidra til ny kompetanse og innovasjon innenfor de følgende tematisk prioriterte områdene:

- Muligheter i havnæringene
- Autonome og fjernstyrte fartøyer
- Digitalisering av maritim næring
- Klima- og miljøvennlig maritim virksomhet
- Sikkerhet til havs
- Nordområdene

Den tematiske prioriteringen under Maroff-programmet legger rammer for maritim forskning og innovasjon i tråd med anbefalinger fra næringslivet og de maritime FoUoI-miljøene.

Om lag 70 pst. av midlene som blir bevilget over Maroff-programmet går til forsknings- og utviklingsprosjekter i næringslivet. Flesteparten av prosjektene i Maroff-programmet er innovasjonsprosjekter i næringslivet (IPN) som skal bidra til økt verdiskaping i maritim næring. Gjennom Maroff-programmet lyses det også ut midler til kompetanse- og samarbeidsprosjekter for næringslivet (KSP). Midlene retter seg mot forskningsmiljøene og skal bidra til næringsrettet forskerutdanning og langsiktig kompetanseoppbygging i norske forskningsmiljøer innenfor faglige temaer med stor betydning for utviklingen av næringslivet i Norge.

I årene mellom 2017 og 2020 har Maroff deltatt i Forskningsrådets havteknologisatsing, med felles utlysning av Innovasjonsprosjekt i næringslivet på tvers av programmer, for å fremme kompetanse- og teknologioverføring mellom de havbaserte næringene.

Skattefunn

Skattefunn er en skattefradragsordning for forsknings- og utviklingsinnsats (FoU) i næringslivet. Formålet er å motivere bedrifter til å skaffe seg ny kunnskap, informasjon eller erfaring som igjen kan føre til nye eller bedre produkter, tjenester eller produksjonsmåter. Forskningsrådet godkjenner eller avviser forskningsinnholdet etter søknad i forkant. Skatteetaten vurderer i etterkant kostnadsgrunnlaget og beregner skattefradraget en del av den ordinære ordningen.

Bedriftene som søker om forhåndsgodkjenning av forskningsinnholdet gjennom ordningen er lokalisert i alle landets fylker, med hovedtyngde på Vestlandet og i Oslofjordregionen. Bedrifter i maritim sektor er oftere gjengangere som søkere i ordningen enn bedrifter i øvrige næringer. Samtlige maritime bedrifter oppgir at de samarbeider med andre i prosjektene sine og 38 pst. oppgir at de samarbeider internasjonalt.[2]

Det har vært en betydelig økning i innvilgede skattefradrag til maritim sektor gjennom ordnin-

[2] Norges forskningsråd (2020).

gen de siste årene. Dette er både en konsekvens av en rivende utvikling knyttet til grønn skipsfart og digitalisering, men også av omstillingsarbeidet i næringen i kjølvannet av oljeprisfallet i 2014.

Maritim21

Maritim21 er en helhetlig maritim strategi for forskning, utvikling og innovasjon. Strategien ble utarbeidet for første gang i 2010. En ny strategi ble lagt frem i 2016 som en oppfølging av regjeringens maritime strategi. Strategien er utarbeidet i et samarbeid mellom næringen, myndighetene og forskningsmiljøene. Strategiens anbefalinger er gjenspeilet i den maritime forsknings- og utviklingspolitikken, og er blant annet utgangspunktet for de prioriterte tematiske områdene i Maroff-programmet. I 2018 ble det opprettet et permanent Maritim21-sekretariat i Forskningsrådet og en rådgivende gruppe bestående av representanter fra akademia, næringsliv og forskning, for å sikre god oppfølging av strategien.

Regjeringen vil videreføre dagens sekretariat og organisering, og vil legge frem en ny, oppdatert Maritim21-strategi i 2021. Strategien skal gi en helhetlig gjennomgang av maritim forskning, utvikling og innovasjon, og skal også gi en særlig gjennomgang av teknologi og forskningsmuligheter knyttet til grønn skipsfart og digitalisering.

6.2.2 EUs rammeprogram for forskning og innovasjon – Horisont 2020 og Horisont Europa

Horisont 2020 er EUs gjeldende program for forskning og innovasjon. Under programmet er det over programperioden 2014–2020 bevilget totalt 78 mrd. euro. Norge er fullverdig deltaker i programmet.

Norsk maritim sektor har vært en aktiv deltaker i programmet, og har hentet totalt 46,7 mill. euro til finansiering av forskningsprosjekter relatert til maritim transport gjennom rammeprogrammet. Norge har, etter Tyskland, hentet mest finansiering til maritime prosjekter av alle deltakerlandene. Returandelen for maritime prosjekter er på hele 15 pst., og bidrar derfor betydelig til at det nasjonale målet om en samlet returandel på minst 2 pst. blir oppfylt.

EU forhandler om det neste rammeprogrammet for forskning og innovasjon, Horisont Europa, men programmet er i store trekk klart og vil starte som planlagt i 2021. Norge deltar i forberedelsene av det nye programmet og arbeider for å påvirke utformingen slik at innretningen og prioriteringer i høyest mulig grad ivaretar norske interesser. Europakommisjonens forslag til program fra 2018 er i all hovedsak i tråd med norske prioriteringer, men regjeringen har foreslått at

Figur 6.3 Horisont 2020. Tildelinger til prosjekter relatert til maritim transport, fordeling mellom deltakerland, 2014–2020

Kilde: Norges forskningsråd

Boks 6.3 Norske maritime prosjekter i Horisont 2020

Norske pilotprosjekter innenfor grønn skipsfart får oppmerksomhet og uttelling i EUs programmer. Det europeiske innovasjonsprosjektet FLAGSHIPS ble i mai 2019 tildelt i underkant av 50 mill. kroner fra Horisont 2020. Prosjektet arbeider med bygging av to fartøyer med hydrogen og brenselsceller som energibærer. Det ene skipet vil bli fergerederiet Norleds andre hydrogenferge. I januar 2020 ble det også kjent at Horisont 2020 støtter Eidesvik Offshore med 100 mill. kroner i ombyggingen av Viking Energy til å bli verdens første ammoniakkdrevne skip. Flere norske aktører deltar i prosjektet, i tillegg til rederiet Eidesvik Offshore deltar også Equinor, Prototech AS, Wärtsilä og NCE Maritime Cleantech.

Boks 6.4 FNs Forskningstiår for hav 2021–2030

Det er viktig for norske havinteresser og forskningsmiljøer å ivareta mulighetene som ligger i FNs tiår for havforskning for bærekraftig utvikling (2021–2030). Tiåret skal gi kunnskap som skal bidra til realisering av bærekraftsmålene. Ny kunnskap som utvikles gjennom tiåret vil også komme Norge og norske havnæringer til gode. Samtidig har Norge som havnasjon med omfattende ekspertise, et ansvar for å bidra til bedre kunnskap om verdenshavene. Gjennomføringsplanen for havforskningstiåret ble overlevert av UNESCO/IOC og behandlet i FNs generalforsamling i november. Forventet oppstart er tidlig i 2021. Norges forskningsråds forslag til prioriteringer for havforskningstiåret omhandler anbefalinger om handlingsrettet forskning som kan styrke forståelsen av havets grunnleggende funksjoner i klimasammenheng og som fundament for bærekraftig næringsvirksomhet. Det inneholder i tillegg konkrete anbefalinger på forskningstema knyttet til de mest sentrale havnæringene.

enkelte områder bør videreutvikles og styrkes. Økt satsing på bærekraftig blå vekst i Europa og marin og maritim forskning er blant disse.

I tillegg til vanlige utlysninger vil programmet inneholde partnerskap der statene samarbeider for å drive utviklingen fremover på enkeltområder. Innenfor havnæringene er de viktigste foreslåtte partnerskapene Zero-Emission Waterborne Transport og Blue Economy. Zero-Emission Waterborne Transport vil ha særlig betydning for utvikling av ny maritim teknologi. En nyhet i Horisont Europa er såkalte «missions», større forsknings- og innovasjonsoppdrag for å løse bestemte utfordringer. På havområdet vil den viktigste «mission» være Sunne hav, kyster og sjøer, som skal bidra til å forbedre tilstanden i Europas vannsystemer til havs og til lands.

Regjeringen vil prioritere deltakelse i Horisont Europa og har i Prop. 1 S (2020–2021) foreslått norsk deltakelse i rammeprogrammet.

6.2.3 Innovasjon Norge

Innovasjon Norge skal utløse bedrifts- og samfunnsøkonomisk lønnsom næringsutvikling i hele landet, gjennom kompetanse, nettverk og kapital. Innovasjon Norge bidro i 2019 med om lag 6 mrd. kroner i lån, tilskudd og garantier til næringslivet. Av dette gikk om lag 416 mill. kroner (6,7 pst) til maritim næring. Dersom lavrisikolån til bygging og kjøp av fiskebåter og fiskekvoter[3] inkluderes, blir andelen 24,3 pst. av Innovasjon Norges totale tilsagn i 2019.

Innovasjonskontrakter er en tilskuddsordning som retter seg mot små og mellomstore bedrifter som gjennom FoU-samarbeid vil utvikle helt nye innovative produkter eller løsninger. Ordningen benyttes i høy grad av bedrifter i havnæringene, inklusiv maritim sektor. Partene i et slikt samarbeid er en bedrift som utvikler produktet eller løsningen («leverandørbedriften») og en kunde som har behov for produktet eller løsningen som utvikles («pilotkunden»). I 2019 utgjorde industrielle forsknings- og utviklingskontrakter (IFU) 232 mill. kroner, og av dette gikk 14,9 mill. kroner til maritim sektor (6,4 pst.).

Miljøteknologiordningen

Miljøteknologiordningen gir risikoavlastning for bedrifter som bidrar til økt verdiskaping gjennom å utvikle, produsere og teste ny miljøvenn-

[3] Vanligvis registrert under marin sektor i Innovasjon Norges systemer.

lig teknologi og løsninger. Ordningen gjelder alle bedrifter og bransjer over hele landet. Tilskuddet fra ordningen reduserer risikoen i prosjektet for de øvrige investorene. Tilskuddsutmålingen baserer seg på støtteberettigede kostnader i henhold til statsstøtteregelverket i EØS-avtalen. I perioden 2015–2019 har Innovasjon Norge innvilget om lag 240 mill. kroner til miljøteknologiprosjekter innenfor maritim sektor. Av dette utgjør 175 mill. kroner tilskudd til utslippsfrie fartøyer, herunder utvikling og testing av batterielektriske ferger og fartøyer, samt fartøyer basert på utslippsfrie energibærere, som hydrogen. Finansiering av både Pilot-E og Havpilot hentes fra Miljøteknologiordningen.

Havpilot

Havpilot er et tilbud som er øremerket havnæringene med en totalramme på 30 mill. kroner, under Miljøteknologiordningen. Havpilot er et relativt nytt tilbud til havrelaterte bedrifter og gjennomføres i samarbeid med Forskningsrådet.

Ordningen retter seg mot bedrifter som har utviklingsprosjekter knyttet til pilotering og demonstrasjon av ny teknologi, prosesser og systemer innenfor maritime og marine næringer. Det oppfordres til prosjekter som innebærer samarbeid mellom leverandør og sluttbruker.

I 2019 ble det gitt tilsagn til sju prosjekter til en samlet sum på 27 mill. kroner.

6.2.4 Klyngeprogrammet

Klyngeprogrammet Norwegian Innovation Clusters i regi av Innovasjon Norge, Siva og Norges forskningsråd skal bidra til å forsterke innovasjons- og fornyelsesevnen i regionale innovasjonsmiljøer gjennom økt samspill og samarbeid innenfor næringslivet, og mellom næringsliv, kunnskapsmiljøer og offentlige utviklingsaktører. Klyngene legger til rette for kompetanseoverføring og omstilling gjennom deling av kompetanse, nettverk og teknologi. Gjennom klyngeprogrammet Norwegian Innovation Clusters ønsker regjeringen å øke samarbeidsbaserte utviklingsaktiviteter i de etablerte maritime klyngene. Klyngeprogrammet består av norske klynger på tre nivåer: Arena, Arena Pro og GCE (Global Centre of Excellence). NCE (Norwegian Centre of Excellence) er ikke lenger et program, men et merkenavn som klynger kan kvalifisere seg til.

GCE-nivået i programmet er rettet mot modne klynger hvor medlemsbedriftene er del av en global verdikjede. Norge har i dag tre sterke GCE-klynger og samtlige har tett tilknytning til maritim sektor. Medlemsbedriftene i GCE Blue Maritime på Møre designer, bygger, utruster og opererer avanserte fartøyer for den oljebaserte industrien. GCE NODEs medlemmer på Sørlandet leverer verdensledende teknologi, produkter og tjenester til den globale energi- og maritime næringen. Bedriftene i GCE Ocean Technology i Bergensregionen utvikler og leverer kompetanse og teknologi til installasjon, drift og vedlikehold av undervannsinstallasjoner.

Flere av organisasjonene i klyngeprogrammet er dessuten internasjonalt kjent for sitt arbeid innenfor grønn skipsfart. NCE Maritime CleanTech arbeider med energieffektivitet og klima- og miljøvennlig skipsfart, mens Arena Ocean Hyway Cluster har et mer spisset fokus på hydrogen som drivstoffløsning.

6.2.5 Enova

Enova er et sentralt virkemiddel i arbeidet med å fremme innovasjon og nye klima- og energiløsninger. Enovas programmer er rettet mot senfase teknologiutvikling og tidlig markedsintroduksjon. Regjeringen legger opp til å spisse Enova som klimavirkemiddel i neste styringsavtale (2021–2024) og at Enova og Klima- og energifondets formål skal være å bidra til å nå Norges klimaforpliktelser og til omstillingen til lavutslippssamfunnet. Innenfor rammene av den fireårige styringsavtalen med Klima- og miljødepartementet har Enova betydelig faglig frihet til å prioritere mellom områder, utvikle programmer og tildele støtte til enkeltprosjekter slik at målene oppnås mest mulig effektivt. Enova skal bygge ned barrierer og drive frem varige markedsendringer slik at energi- og klimavennlige løsninger blir lønnsomme uten støtte på sikt.

Enova har betydelig aktivitet rettet mot maritim sektor. Siden 2016 har Enova støttet maritim sektor med om lag 3,2 mrd. kroner. Det har bidratt til å sette fart på elektrifiseringen i maritim sektor med om lag 723 mill. kroner i støtte til både landstrøm i havner og havbruksanlegg, samt 1,69 mrd. kroner i støtte til installasjon av batterier, landstrømsystem og energi- og klimatiltak på fartøyer som ferger, hurtigbåter, lasteskip, supplyskip og havbruksfartøyer. Enova har støttet generell teknologiutvikling og muliggjørere for nullutslippsfartøyer som autonomi, innovativ energieffektivisering, alternative drivstoff og nye logistikkløsninger. Gjennom opprettelsen av Nullutslippsfondet i 2019 satte regjeringen dessuten Enova i stand til å styrke innsatsen rettet mot markedsintroduksjon av batteri-, hydrogen- og biogassløs-

ninger i næringskjøretøy og fartøyer. Nullutslippsfondet har en ramme på over 1 mrd. kroner over 2019 og 2020. Enova lanserte i januar 2020 tre nye støttetilbud for landstrøm, henholdsvis investeringer i infrastruktur, støtte til forprosjekt, og støtte til ombygging av fartøyer.

6.2.6 Forskningsinfrastruktur

Marinteknisk senter i Trondheim er Europas største forskningsinfrastruktur for havnæringer. Forskningsanlegget brukes til undervisning, grunnforskning, oppdragsforskning og innovasjon. Det eksisterende anlegget er eid 94 pst av staten og 6 pst av Sintef Ocean, og forvaltes og driftes i dag i fellesskap av NTNU og Sintef Ocean. I november 2018 valgte regjeringen Ocean Space Laboratories (OSL) som konsept for oppgraderingen av laboratoriene. Regjeringen besluttet å starte forprosjektering i august 2019. Statsbygg vil ferdigstille forprosjektet i mars 2021, og kvalitetssikring av forprosjektet ferdigstilles juni 2021. Kostnadsestimat på 6,2 mrd. kr inkl. moms er lagt til grunn for kostnadsstyrt prosjektutvikling.

De fem nasjonale testsentrene som er etablert under Katapult-ordningen utgjør samlet et bredt tilbud til bedrifter innenfor maritime næringer. Katapult-ordningen ble etablert i 2017 og forvaltes av Siva på vegne av Nærings- og fiskeridepartementet. Katapult-sentrene Ocean Innovation, Sustainable Energy og DigiCat tilbyr tjenester som er særlig relevante for maritim sektor.

Ocean Innovation

Katapult-senteret Ocean Innovation skal være et test-, simulerings- og visualiseringssenter for effektiv prototyp-utvikling og verifisering av nye løsninger for blå vekst og grønn omstilling i havnæringene. Katapult-senteret tilbyr testfasiliteter for utvikling av nye løsninger innen hele havnæringen. Senteret har hovedsete i Bergen, hvor det er tett integrert med det ledende innovasjonsmiljøet på Marineholmen. Fasilitetene er plassert langs vestkysten, – både i Bergen, og i regionen ellers.

Sustainable Energy

Katapult-senteret Sustainable Energy har et hovedfokus på fornybar energi og er en muliggjører for bedrifter som ønsker å bidra til det grønne skiftet. Senteret legger til rette testfasiliteter, kompetanse og nettverk for produksjon, lagring, distribusjon og styring av energi. Senteret har hovedsete på Stord. Sustainable Energy har blant annet stor kapasitet innenfor flytende vindkraft, grønn skipsfart og micro grid med smarte energisystemer i landbaserte systemer.

DigiCat

Katapultsenteret DigiCat tilbyr testfasiliteter, kompetanse og nettverk for virtuell prototyping og utvikling av digitale tvillinger til alle næringer. Her skal industrien få tilgang til utstyr og kunnskap om bruk av digitale tvillinger og digital testing. Målet er å oppnå raskere og rimeligere utvikling hvor potensialet for økt konkurransekraft er stort. Katapult-senteret er lokalisert i Ålesund og driftes av ÅKP AS. DigiCat sitt tilbud strekker seg gjennom hele utviklingsløpet, fra ideen unnfanges og ut produktets levetid. DigiCat tilbyr blant annet test av autonome skip og fjernstyrte operasjoner i Storfjorden.

6.2.7 Internasjonalt forskningssamarbeid

Forskningsrådet, ved Maroff-programmet, har siden 2016 deltatt i det felleseuropeiske forskningssamarbeidet innenfor havteknologi, MarTERA – Maritime and Marine Technology for a New Era. Samarbeidet hadde sin tredje utlysning i mars 2020, og resultatet vil foreligge i slutten av 2020. De to tidligere utlysningene i henholdsvis 2018 og 2019 ga god uttelling for prosjekter med norske partnere og norske koordinatorer.

Forskningsrådet deltar i fellesprogramsamarbeidet Sunne og produktive hav (JPI Oceans), som skal styrke marin og maritim forskning og teknologiutvikling i Europa. Gjennom deltakelse i JPI Oceans har Norge innflytelse på innretningen av det nye forslaget til rammeprogram, Horisont Europa.

Forskningsrådet har også et langvarig bilateralt maritimt forskningssamarbeid med Singapore gjennom en MoU-avtale med Singapores sjøfarts- og havnemyndigheter (Maritime and Port Authority). I 2018 ble det for andre gang gjennomført en felles utlysning av forskningsmidler spesielt for maritime forskningsmiljøer i Singapore og Norge.

6.3 Skatt

Regjeringens hovedmål i skattepolitikken er å finansiere fellesgoder så effektivt som mulig. Brede skattegrunnlag, lave skattesatser og skattemessig likebehandling av næringer bidrar til at ressursene utnyttes best mulig. Disse retningslin-

jene har vært førende for utformingen av skattesystemet siden skattereformen i 1992.

Regjeringen har gjennom syv år prioritert skatte- og avgiftsendringer som fremmer økonomisk vekst og legger til rette for en grønn omstilling. Regjeringens skatte- og avgiftspolitikk svarer på langsiktige utfordringer, følger opp Granavolden-plattformen og er godt tilpasset den økonomiske situasjonen. I 2021-budsjettet foreslår regjeringen ytterligere skattelettelser, slik at samlede skatte- og avgiftslettelser summerer seg til 29,5 mrd. kroner i perioden 2014 til 2021. Skattelettelsene kan bidra til økt verdiskaping. I tillegg er det gitt skattelettelser til petroleumsvirksomheten som over tid anslås til 8 mrd. kroner.

Reduksjonen i selskapsskattesatsen fra 28 pst. i 2013 til 22 pst. i 2019 har gjort det mer lønnsomt å investere i Norge. Økte investeringer kan føre til økt produktivitet for norsk arbeidskraft og bidrar derigjennom til høyere reallønninger. Redusert selskapsskatt har bedret konkurranseevnen til de maritime næringene som ikke er omfattet av rederiskatteordningen.

Regjeringen har også redusert marginalskattesatsene på arbeidsinntekter og på den måten gjort det mer lønnsomt å jobbe. Ved å fjerne arveavgiften og redusere selskaps- og formueskatten har regjeringen lagt til rette for mer lokalt, norsk eierskap. Formuesskattesatsen er satt ned fra 1,1 pst. fra 2013 til 0,85 pst. i 2020, og bunnfradraget er i samme periode økt fra 870 000 kroner til 1,5 mill. kroner. Det er i tillegg innført en verdsettelsesrabatt for næringsrelatert kapital, som er økt til 35 pst fra 2020. Det gjør det mer lønnsomt å investere i næringsvirksomhet og styrker det norske eierskapet. I Granavolden-plattformen fremgår det at regjeringen vil «fortsette nedtrappingen i formuesskatten for arbeidende kapital»

Regjeringen vil fortsette å legge til rette for gode, forutsigbare, stabile og likeverdige konkurransevilkår for norske sjøforsikringsselskap. I et høringsnotat av 7. februar 2018 og som omtalt i Prop. 1 LS (2018–2019) i kap. 6.3.5 og 6.4.6, foreslo regjeringen særregler for beskatning av reelt gjensidige sjøforsikringsselskap. Selskapene skal etter forslaget være fritatt for beskatning av premieinntekter. Det pågår en notifikasjonsprosess med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) med sikte på å få godkjent en særordning.

Del III
Muligheter og utfordringer for norsk maritim næring

Den maritime næringen står overfor en omfattende omstilling til en fremtid med digitalisering og krav til gradvis mer effektiv energibruk og reduserte klimagassutslipp. Det vil stille krav til teknologi, kunnskap og kompetanse. En vellykket omstilling vil bidra til bærekraftig vekst i norsk maritim næring og skape nye arbeidsplasser og økt verdiskaping langs hele kysten.

Skipsfarten vil spille en viktig rolle i å bidra til å nå nasjonale og globale utslippsmål. Økende krav til utslippsreduksjoner og omstillingsevne vil påvirke næringen i årene fremover. Dette vil også skape nye muligheter for maritim industri som produserer klima- og miljøvennlige teknologier og løsninger. Regjeringen vil bidra til at det skapes et effektivt marked for lav- og nullutslippsløsninger for skipsfarten.

Økt digitalisering vil spille en sentral rolle i overgangen til en mer klima- og miljøvennlig maritim næring og bidra til mer effektiv drift og økt innovasjonstakt i næringen. Regjeringen vil legge til rette for at den maritime næringen har gode rammevilkår for å utvikle nye digitale løsninger i Norge.

En viktig forutsetning for fremveksten av en digital, grønn maritim næring vil være tilgang på riktig og tilstrekkelig kompetanse tilpasset ny teknologi og nye operasjonsmønstre. Regjeringen vil legge til rette for å styrke norsk maritim kompetanse slik at den er tilpasset fremtidige behov i skipsfarten og maritim industri.

7 Klima- og miljøvennlig skipsfart

Norsk maritim næring er i startfasen av en storstilt omstilling til en moderne klima- og miljøvennlig skipsfart. Regjeringens mål om reduksjon av klimagassutslipp for innenriks skipsfart og Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMOs mål om utslippsreduksjon for internasjonal skipsfart må følges opp av tiltak som gir betydelig energieffektivisering, utvikling og innføring av lav- og nullutslippsteknologi, og et grunnleggende drivstoffskifte i skipsfarten.

Å nå klimamålene vil kreve økt innovasjon og investeringer i hele den maritime verdikjeden og et forsterket internasjonalt samarbeid, spesielt gjennom IMO. Også andre viktige miljøutfordringer for skipsfarten, som luftforurensning, oljeforurensning og spredning av fremmede organismer, bør løses gjennom IMOs rammeverk. Norge har vært aktiv i en rekke arbeider for strengere internasjonale regler, blant annet for utslipp av SOx (svoveloksider), NO_x (nitrogenoksider) og VOC (flyktige organiske forbindelser), krav til drivstoffkvalitet og klimagassutslipp (MARPOL Annex VI), strengere regler for håndtering av ballastvann (Ballastvannskonvensjonen) og beslutning om en internasjonal klimastrategi for skipsfarten.

Teknologiske gjennombrudd og stadig høyere forventninger til utslippskutt, vil kunne bidra til at markedet for maritime lav- og nullutslippsløsninger vokser i årene som kommer. Klima- og miljø vennlige løsninger er blant norsk maritim nærings viktigste konkurransefortrinn og et område med stort potensial for videre verdiskaping og sysselsetting. Gjennom å utvikle lav- og nullutslippsløsninger for maritim transport kan Norge gi et viktig bidrag til det globale klima- og miljøarbeidet, og samtidig eksportere teknologi, utstyr og tjenester. Derfor er det å stimulere til grønn omstilling i norsk maritim næring en sentral del av regjeringens maritime politikk.

Satsingen på grønn skipsfart kan også spille en nøkkelrolle i gjenreising og utvikling av en mer bærekraftig økonomi etter covid-19-utbruddet, og flere relevante tiltak er lansert i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2020 og Prop. 127 S (2019–2020) om økonomiske tiltak i møte med virusutbruddet.

7.1 Klimamål for skipsfarten

Ifølge Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMOs fjerde klimagass-studie[1] slapp verdens skipsfart ut 1076 millioner tonn CO_2-ekvivalenter i 2018. Dette utgjør 2,89 pst. av verdens klimagassutslipp det samme året og er mer enn 20 ganger Norges totale klimagassutslipp. IMOs ambisjon fra 2018 om å minst halvere klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart innen 2050 sammenlignet med 2008 er derfor en viktig milepæl i klimaarbeidet. Norge ledet forhandlingene som førte frem til IMOs klimaambisjon.

Regjeringen har en ambisjon om å halvere utslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030 sammenlignet med 2005, herunder å stimulere til lav- og nullutslippsløsninger i alle fartøykategorier. I regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart (2019) slår regjeringen fast at oppnåelse av ambisjonen krever forsterket satsing på grønn skipsfart. Regjeringen vil videreutvikle og ved behov utrede nye virkemidler for å nå ambisjonen om halvering av utslippene fra innenriks sjøfart og fiske fra 2005 til 2030.

Klimagassutslippene fra innenriks skipsfart inngår i Norges klimaregnskap. Norge har meldt inn et forsterket nasjonalt fastsatt bidrag under Parisavtalen. Målet er å redusere Norges klimagassutslipp med minst 50 pst., og opp mot 55 pst., innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Norge har inngått en klimaavtale med EU om klimamålet for 2030, og regjeringen vil legge frem en plan for hvordan dette målet skal oppfylles. Avtalen med EU innebærer at Norge blir en del av EUs klimarammeverk, og at Norge får et eget utslippsbudsjett, og en forpliktelse for reduksjoner i ikke-kvotepliktige utslipp. Reduksjoner i utslipp fra innenriks skipsfart kan bidra til at Norge når sine mål.

[1] International Maritime Organization (2020), Fourth GHG Study.

Figur 7.1 Antall lav- og nullutslippsfartøyer i Norge, Europa og resten av verden i 2020 og 2026

Tall for nybygg frem mot 2026 utgjør hittil inngåtte kontrakter. Fremtidige ordre vil øke antallet leveranser for 2022 og fremover. Kilde: DNV GL, Alternative Fuels Insight (november 2020).

7.2 Status for klima- og miljøvennlig skipsfart

Skipsfarten har flere typer utslipp til luft og sjø. De fleste utslippstypene er underlagt et strengt regelverk, og streng håndhevelse av utslippskravene til eksempelvis olje, kjemikalier og avfall er en viktig del av myndighetenes miljøinnsats. Det har pågått et systematisk arbeid for å redusere skipsfartens luftforurensning både internasjonalt gjennom IMOs regelverk, og nasjonalt for å oppfylle Norges forpliktelser gjennom Gøteborgprotokollen[2], og i EØS-avtalen.

Klimagassutslipp fra innenriks sjøfart og fiske er ifølge SSBs utslippsstatistikk redusert de siste årene, og utgjorde rundt 6 pst. av Norges totale klimagassutslipp i 2019 Dette utgjør en femtedel av utslippene fra norsk transportsektor og tilsvarer 3 mill. tonn CO_2-ekvialenter, hvorav 2,7 mill. tonn fra innenriks sjøfart og resten fra fiske. SSB-tallene er basert på drivstoffsalg i Norge registrert til bruk i innenriksfart. Utslipp fra fartøyer i norske farvann som har bunkret i utlandet er ikke del av den norske utslippsstatistikken og ikke omfattet av norske klimaforpliktelser.

Innen fergesegmentet har utviklingen gått raskt. I 2015 ble verdens første helelektriske bilferge Ampere satt i rute på Sognefjorden. I løpet av 2020 vil 26 fergesamband være elektrifiserte. Dette innebærer 50 ferger med batterier om bord. Antallet vil øke til rundt 70 i 2022. Kravstilling i offentlige fergeanbud har vært en viktig bidragsyter til denne utviklingen. Samlet sett er det imidlertid en lav andel av dagens flåte som benytter klimavennlig drivstoff.[3] Alternative drivstoff er mest utbredt blant ferger og offshorefartøyer. Dette gjelder først og fremst batteri-hybride løsninger og LNG. Antallet fartøy på tvers av alle fartøysegmenter med batterier om bord var per november 2020 rundt 250 på verdensbasis, og ytterligere 200 er i bestilling for leveranse før 2026. Om lag 40 pst. av disse skipene vil gå i norske farvann, og det forventes at hvert femte av disse fartøyene vil operere helelektrisk. Per juni 2020 talte verdens totale LNG-drevne flåte 175 skip. Blant disse går 58 primært i norske farvann. Fremover vil det komme stadig flere LNG-drevne fartøyer, og mange av disse vil gå i norske og europeiske farvann.[4]

[2] Gøteborgprotokollen av 1999 omhandler forurensning som fører til forsuring, overgjødsling, ozondannelse og dannelse av partikler, og setter grenser for årlige utslipp av svovel, NOx, flyktige organiske forbindelser (unntatt metan) og ammoniakk. Gøteborgprotokollen ble revidert i 2012. Landene som er med forplikter seg nå til prosentvise reduksjoner innen 2020.

[3] DNV GL (2019), Barometer for grønn omstilling av skipsfarten. Rapportnr. 2019-0080. Oppdragsrapport for Klima- og miljødepartementet.

[4] DNV GL (2020), Alternative Fuels Insight-database.

Videre grønn omstilling i skipsfarten kan bidra til å skape aktivitet ved norske verft og nye muligheter for norske utstyrsleverandører. Om lag 10 pst. av omsetningen til utstyrsleverandørene i 2019 er vurdert som «grønn», en andel som er ventet å øke i tiden fremover.[5] En høy andel av omsetningen til utstyrsleverandører kommer fra eksport, og grønn omstilling i hjemmemarkedet kan bidra til nye muligheter for aktørene.

7.3 Regjeringens arbeid med klima- og miljøvennlig skipsfart

Regjeringen har over flere år jobbet målrettet med utvikling og implementering av maritime lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten. Handlingsplanen for grønn skipsfart fra 2019 danner grunnlaget for regjeringens arbeid med grønn skipsfart. Handlingsplanen koordineres av Klima- og miljødepartementet. I klimapolitikken er sektorovergripende virkemidler som CO_2-avgiften og Enova hovedvirkemidlene i ikke-kvotepliktig sektor. I handlingsplanen legges det imidlertid til grunn at både sektorovergripende og sektorspesifikke virkemidler er nødvendige for en vellykket grønn omstilling av skipsfarten. Dette begrunnes med at det er store variasjoner i fartøytyper, seilingsmønstre og modenhet i teknologier mellom de ulike segmentene. Regjeringens arbeid med klima- og miljøvennlig skipsfart følger derfor flere spor.

Klima og miljø er et prioritert område i FoUoI-politikken for maritim sektor. Utviklingen av grønn skipsfart er fortsatt i en tidlig fase og vil kreve stor forsknings og utviklingsinnsats i årene fremover. Derfor er klima- og miljøvennlig skipsfart et av fokusområdene i en ny, oppdatert Maritim21-strategi. Regjeringen ønsker å legge til rette for at både næringen og forskningsmiljøene skal ha et oppdatert kunnskapsgrunnlag om utviklingsmulighetene fremover.

Regjeringens arbeid med grønn skipsfart er også en sentral del av den kommende stortingsmeldingen om Klimaplan for 2021–2030. Klimakur 2030 utgjør et viktig kunnskapsgrunnlag for klimaplanen og viser et utslippsreduksjonspotensial fra sektorene sjøfart, fiske og havbruk på 6,6 millioner tonn CO_2-ekvivalenter i perioden 2021–2030. Dette tilsvarer i overkant av 15 pst. av det samlede utslippsreduksjonspotensialet som er beregnet over perioden fra ikke-kvotepliktig sektor.[6] Klimakur 2030 har plassert tiltak for ferger i en lav kostnadskategori fordi utviklingen har kommet langt. De fleste øvrige tiltak har derimot relativt høye tiltakskostnader, blant annet utbygging av landstrøm i havn, batterier på hurtigbåter og bulkskip, samt bruk av LNG for bulkskip og godsskip. Økt bruk av biodrivstoff, hydrogen og ammoniakk vurderes å være dyre tiltak, men det pågår en teknologiutvikling som gjør at dette bildet vil kunne endre seg. I praksis vil det kunne oppstå kostnader som er utelatt i Klimakurs beregninger.

Regjeringens innsats for grønn skipsfart er styrket i 2020, blant annet som en konsekvens av covid-19-utbruddet. I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2020, revidert nasjonalbudsjett 2020 og Prop. 127 S (2019–2020) er det bevilget til sammen 735 millioner til ulike tiltak for grønn omstilling i skipsfarten, herunder nærskipsfarten. Regjeringens tiltak for nærskipsfarten omtales nærmere i kapittel 7.3.1.

Dette kommer i tillegg til sektorovergripende virkemidler for grønn omstilling, som også treffer maritim næring. Blant annet er det bevilget 2 mrd. kroner ekstra til grønn omstilling gjennom Enova. Regjeringens satsing på grønn fornyelse av næringslivet gjennom Grønn plattform kan også komme maritim næring til gode. I Prop. 127 S (2019–2020) har regjeringen lagt opp til å bevilge 333 mill. kroner årlig til Grønn plattform over tre år (2020–2022), for å legge til rette for grønn vekst og et bærekraftig næringsliv.

Utvikling og implementering av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten er i tidlig fase for de fleste fartøysegmenter utenom ferger. Det følger av dette at det er knyttet usikkerhet til den teknologiske utviklingen og hvilke fremtidige løsninger som vil bli foretrukket standard for ulike fartøyer med hensyn til drivstoffvalg og andre løsninger. Dermed er det også knyttet usikkerhet til antatt levetid og verdifall for lav- og nullutslippsfartøyer som bygges i dag. Skattemessige avskrivninger bør samsvare med faktisk økonomisk verdifall.

Regjeringen vil vurdere om verdifallet på lav- og nullutslippsfartøyer tilsier at dagens avskrivningssats for slike fartøyer bør økes.

[5] Menon Economics (2019), Norwegian Maritime Equipment Suppliers 2019.

[6] I Klimakur 2030 har en etatsgruppe ledet av Miljødirektoratet sett nærmere på tiltak som kan bidra til å redusere klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor med minst 50 pst. i 2030 sammenlignet med 2005.

7.3.1 Flåtefornyelse i nærskipsfarten og maritim offshore

Regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart fra 2019 presenterer mulige tiltak og virkemidler for å redusere utslipp innenfor ulike fartøykategorier, og peker på lasteskipene som et fartøysegment med stort potensial for utslippskutt. Stortinget har i anmodningsvedtak nr. 769 (2017–2018) bedt regjeringen om å utarbeide en midlertidig toppfinansieringsordning på markedsmessige vilkår for nærskipsfarten gjennom GIEK og Eksportkreditt Norge. Som en del av oppfølgingen av anmodningsvedtaket leverte Menon Economics på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet i februar 2020 en kartleggingsstudie av nærskipsfartsrederienes finansielle evne til flåtefornyelse. Studien fant at mangel på flåtefornyelse i dette segmentet kan forklares med relativt lav lønnsomhet og lav grad av egenkapital hos rederiene. Dette begrenser rederienes muligheter for lån og dermed deres evne til å investere i nye fartøyer. Den lave lønnsomheten skyldes i høy grad at fraktmarkedet er åpent og preget av sterk konkurranse. Studien viser ikke tegn til markedssvikt i finansmarkedene.

Stortinget ba i anmodningsvedtak nr. 469 (2019–2020) regjeringen om å doble rammen for oppfølging av handlingsplanen for grønn skipsfart med 100 mill. kroner, og å legge til et finansieringsprogram for nærskipsflåten senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2020. Regjeringen har som oppfølging av anmodningsvedtaket bevilget 75 mill. kroner til en kondemneringsordning for skip i nærskipsfart og 25 mill. kroner til Grønt Skipsfartsprogram sitt arbeid med grønn flåtefornyelse av lasteskip. Målet med kondemneringsordningen er å bidra til reduksjon i klimagassutslipp ved at eldre skip i norske farvann kondemneres og erstattes med lav- og nullutslippsfartøyer. Grønt skipsfartsprogram omtales nærmere i kapittel 7.3.5.

I forbindelse med regjeringens økonomiske tiltak i møte med covid-19-utbruddet, la regjeringen i Prop. 127 S (2019–2020) frem forslag til en ny låneordning for skip i nærskipsfart og fiskefartøyer. I henhold til Stortingets vedtak (Innst. 360 S (2019–2020)) er total utlånsramme for ordningen satt til 600 mill. kroner og tapsavsetningen til 300 mill. kroner. Låneordningen skal bidra til å redusere klimagassutslipp ved å finansiere flåtefornyelse. Under ordningen kan det gis lån til kjøp av et lav- og nullutslippsfartøy eller til investeringer i et brukt fartøy som bygges om for å gi lavere utslipp.

Til sammen skal kondemneringsordningen, låneordningen og Grønt skipsfartsprogram bidra til utslippskutt gjennom grønn flåtefornyelse og videre utvikling av lav- og nullutslippsløsninger i nærskipsfarten. Ordningene vil komplementere CO_2-avgiften og relevante ordninger i virkemiddelapparatet.

Regjeringen vil videreføre låneordningen for skip i nærskipsfart og fiskefartøy, kondemneringsordningen for skip i nærskipsfart og Grønt skipsfartsprogram.

I tråd med budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet for 2021 foreslår regjeringen å utvide kondemneringsordningen for skip i nærskipsfart til også å omfatte offshorefartøyer. Endelige kriterier for ordningen utarbeides i tråd med statsstøtteregelverket. Dette innebærer en foreslått økning av rammen for ordningen med 150 mill. kroner.

7.3.2 Krav om lav- og nullutslippsløsninger som virkemiddel for utvikling av klima- og miljøvennlig skipsfart

Lav- og nullutslippskrav i offentlige anskaffelser

Offentlige oppdragsgivere kan stille krav om lav- og nullutslipp i sine anskaffelser. Det offentlige er en stor kunde av transporttjenester fra lastefartøyer i nærskipsfart, blant annet gjennom transport til infrastrukturprosjekter. Sjøtransport kan være et klima- og miljøvennlig alternativ til landtransport. Krav til utslippsreduksjon kan medvirke til å øke etterspørselen etter lav- og nullutslippsløsninger i dette segmentet.

Regjeringen vil utrede klimakrav i offentlige innkjøp med sikte på innføring i 2023.

Utslippskrav til cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder

Strengere utslippskrav til skip, blant annet strengere krav til utslipp av svovel- og nitrogenoksider og forbud mot utslipp av kloakk, ble innført i verdensarvfjordene i 2019. Målet er å redusere lokal forurensning i områdene. Sjøfartsdirektoratet utreder nå om kravene skal utvides til andre norske fjorder.

Ved behandling av Meld. St. 41 (2016–2017) *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid,* gjorde Stortinget følgende vedtak: «Stortinget ber regjeringen implementere krav og reguleringer til utslipp fra cruiseskip og annen skipstrafikk i turistfjorder samt andre egnede virkemidler for å sørge for innfasing av lav- og nullut-

slippsløsninger i skipsfarten fram mot 2030, herunder innføre krav om nullutslipp fra turistskip- og ferger i verdensarvfjordene så snart det er teknisk gjennomførbart, og senest innen 2026.»

Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte for å redegjøre for den videre oppfølgingen.

Krav om lav- og nullutslippsløsninger i spesifikke fartøykategorier

Ferger og hurtigbåter

Innen fergesektoren har Statens vegvesen og fylkeskommunene stilt krav om lav- og nullutslippsløsninger i fergeanbud med stor suksess. Dette kombinert med korte seilaser, faste seilingsmønstre og mulighet for hyppig lading, samt støtte gjennom virkemiddelapparatet, har bidratt til rask utvikling av maritime lav- og nullutslippsløsninger i segmentet. Det er beregnet at i overkant av 2/3 av energibehovet i fergesektoren kan komme fra elektrisitet.[7] De resterende sambandene kan være aktuelle for hybridløsninger med hydrogen og batterier. Det pågår pilotprosjekter som ser på bruk av alternative nullutslippsløsninger som hydrogen og ammoniakk, og de to første hydrogenfergene ventes å være i drift i 2021. Lav- og nullutslippsløsninger utviklet for fergesegmentet har bidratt til at Norge leder an globalt i utviklingen av grønn skipsfart.

Rammetilskuddet til fylkeskommunene har gjennom flere år blitt styrket for å støtte videre omstilling til lav- og nullutslippsløsninger for ferger og hurtigbåter. I 2018 ble rammetilskuddet økt med 100 mill. kroner til dette formålet. I statsbudsjettet for 2021 foreslår regjeringen at 100 mill. kroner av økningen i rammetilskuddet begrunnes med innfasing av lav- og nullutslipps ferger og hurtigbåter, og fordeles særskilt til båt- og fergefylkene. Økningen er en del av de frie inntektene til fylkeskommunene og er derfor en varig styrking av inntektsnivået. I tillegg ble det i revidert nasjonalbudsjett 2020 bevilget 150 mill. kroner som en ekstrabevilgning til fylkeskommunene for å støtte innfasingen av lav- og nullutslippsferger.

Samlet har regjeringen støttet arbeidet med nullutslippshurtigbåter gjennom Klimasats med 100 mill. kroner i 2020, herunder 20 mill. kroner til utviklingskontrakter. Utviklingskontrakter har vist seg effektive i omstillingen av fergesektoren og kan også bidra til økt omstillingstakt innen hurtigbåtsegmentet. For 2021 foreslår regjeringen å videreføre satsingen på innfasing av nullutslippshurtigbåter med 80 millioner kroner gjennom en øremerket tilskuddsordning til innfasing av hurtigbåter med lav- og nullutslippsløsninger i fylkeskommunale samband.

Regjeringen tar sikte på å innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for fergesamband der det ligger til rette for det i løpet av 2023. Dette vil gjelde både for statlige og fylkeskommunale fergesamband og forutsetter at teknologien er tilstrekkelig moden.

Regjeringen vil innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for hurtigbåter der det ligger til rette for det i løpet av 2025. Det forutsetter at teknologien er tilstrekkelig moden.

Fergesambandet Bodø-Moskenes er det lengste i Norge og går over åpent hav. Sambandet må betjenes av stabile og driftssikre ferger, men strekningen er mindre egnet for elektrifisering. Hydrogen gir nullutslipp av klimagasser fra fartøyer og vil på dette sambandet gi om lag 26,5 tonn reduksjon i klimagassutslipp per år. En satsing på hydrogendrevne ferger kan være viktig for å redusere klimautslipp og kan samtidig gi insentiver til industrisatsing innen hydrogenteknologi i maritim næring og til produksjon og utbygging av hydrogeninfrastruktur i Norge. Regjeringen har derfor besluttet å utlyse fergesambandet Bodø-Moskenes i en 15 års kontrakt med krav om hydrogendrift. Kontrakten vil kreve nært samarbeid med andre private og offentlige aktører, og bidra til risikoavlastning i utvikling av ny teknologi. Dette kan igjen gi nye eksportmuligheter for norske virksomheter.

Offshoreskip

Offshorerederiene har i samarbeid med oljeselskapene vært tidlig ute med å ta i bruk mer energieffektive skip, batteri, LNG og ny, umoden teknologi. Equinor har som mål å halvere sine maritime utslipp i Norge innen 2030 sammenliknet med 2005, og setter krav om lavutslippsløsninger som batterihybridisering, landstrøm og energieffektivisering i nye langtidskontrakter. I handlingsplanen for grønn skipsfart fremgår det at regjeringen vil vurdere å innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for nye driftsfartøyer i forbindelse med petroleumsproduksjon. Det er igangsatt et utredningsarbeid av mulig hjemmelsgrunnlag og konsekvensene av et eventuelt krav om slike løsninger for driftsfartøyer i forbindelse med petroleumsproduksjon. I innstillingen til Prop. 113L (2019–2020) om midlertidige endringer i petroleumsskatteloven (Innst. 351 L (2019–2020)) ba Stortinget

[7] Statens vegvesen (2019), En stille revolusjon i norske fjorder.

regjeringen legge frem forslag som sikrer lav- og nullutslippsløsninger for offshorefartøyer i petroleumsproduksjon. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget i 2021 med en plan for hvordan Stortingets vedtak som ber regjeringen legge frem forslag som sikrer null- og lavutslippsløsninger for offshorefartøyer i petroleumsproduksjon, følges opp, herunder å vurdere nye krav og innfasing av disse fra 2022.

Servicefartøyer i havbruksnæringen

Havbruksnæringen er avhengig av tjenester levert av brønnbåter, transportbåter, servicefartøyer og arbeidsbåter. Lokalitetsbaserte fartøyer i havbruket kan egne seg for elektrifisering, ettersom de er relativt små og ofte seiler korte distanser mellom faste punkter. Dette gjelder arbeidsbåter, lokalitetsbåter og servicefartøyer. Videre vil lading på fôrflåte og merder kunne gi god utnyttelse av strøm fra land til lokalitetene hvor dette er mulig. Som oppfølging av handlingsplanen for grønn skipsfart ga Nærings- og fiskeridepartementet gitt Nofima i oppdrag å vurdere konsekvenser av innføring av krav til lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøyer i havbruksnæringen. Rapporten peker på flere forhold som er utfordrende for særlig helelektrisk drift, men viser også at elektrifiseringen av havbruksnæringen er godt i gang.

Regjeringen vil ta sikte på å innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøyer i havbruksnæringene med en trinnvis innfasing fra 2024, der forholdene ligger til rette for det.

7.3.3 Omsetningskrav for biodrivstoff

Økt innslag av biodrivstoff i marint drivstoff vil redusere utslipp fra skipsfarten. Flytende biogass (LBG) kan direkte erstatte eller blandes med flytende naturgass (LNG) med eksisterende infrastruktur og motorteknologi. Dette vil kunne bidra til å redusere klimagassutslipp og lokal luftforurensning. Biodiesel kan blandes inn i marin diesel og benyttes på eksisterende skipsmotorer opp til et visst nivå, avhengig av kvalitet og type biodiesel. For å sikre positiv global klima- og miljøeffekt bør biodrivstoff baseres på bærekraftig avansert råstoff, som biorester og avfall.

Regjeringen har over flere år økt CO_2-avgiften og fjernet fritak og reduserte satser for CO_2-avgiften, og varslet økt CO_2-avgift i årene fremover. Dette kan på sikt bidra til å gjøre biodrivstoff mer konkurransedyktig sammenlignet med fossilt drivstoff.

Med bakgrunn i at innblanding av biodrivstoff ikke krever større oppgraderinger av fartøyer eller infrastruktur, er et omsetningskrav for biodrivstoff et styringseffektivt virkemiddel som kan gi raske utslippsreduksjoner. Regjeringen vil ta sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff i skipsfart fra 2022.

Et omsetningskrav for biodrivstoff i skipsfarten vil måtte ses i sammenheng med omsetningskrav i andre transportsegmenter og vurderes med jevne mellomrom. I stortingsmeldingen om Klimaplan for 2021–2030 vil regjeringens planer for omsetningskrav for biodrivstoff for transportsektoren presenteres nærmere.

7.3.4 Avgifter

CO_2-avgiften

Norsk klimapolitikk baseres på at virkemiddelbruken bør følge et sett av prinsipper som er transparente og gir forutsigbarhet, og som skal sikre at målene for klimapolitikken nås med effektivitet og høyest mulig grad av sikkerhet. CO_2-avgiften på mineralske produkter ble innført i 1991 og avgiften er, sammen med kvotesystemet, hovedvirkemiddelet i norsk klimapolitikk. For at avgiften skal være kostnadseffektiv må alle betale like stor avgift per utslipp. Regjeringen har over flere år derfor økt CO_2-avgiften og fjernet fritak og reduserte satser. I 2020 tilsvarer avgiften om lag 550 kroner per tonn CO_2, og omfatter tilnærmet all innenriks bruk av fossile drivstoff utenfor EUs kvotesystem (EU ETS). Det er kun fritak for CO_2-avgift ved bruk av mineralske produkter til skip i utenriksfart. Fritak for CO_2-avgift på LNG og LPG til gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart og offshorefartøyer ble opphevet i 2018. I henhold til Granavolden-plattformen vil regjeringen trappe opp den flate CO_2-avgiften med 5 pst. årlig for alle sektorer frem til 2025. Regjeringens planer for CO_2-avgiften vil omtales nærmere i den kommende stortingsmeldingen om Klimaplan for 2021–2030.

For å redusere utslippene fra skipsfarten, må skipsflåten fornyes og lav- og nullutslippsalternativer utvikles. Imidlertid har skip ofte mer enn 25 års levetid. Sjøtransporten er i høy grad internasjonal av natur, og flere aktører kan bunkre i utlandet. Dermed vil ikke nødvendigvis høyere CO_2-avgift bidra til raske utslippskutt i skipsfart på kort sikt. Prising av utslipp komplementeres med flere andre virkemidler, herunder økonomisk støtte, reguleringer og krav, som bidrar til videre forskning, innovasjon og pilotering i maritim sektor.

I dag bruker fartøyene i den norske fiskeflåten nesten utelukkende marin gassolje. Batteripakker kan bidra til overgang til hybridelektrisk fremdrift og elektrisk dekksutstyr i fiskeflåten. Helelektriske løsninger er mest aktuelt for den kystnære fiskeflåten. En rapport fra Bellona, Nelfo, Elektroforeningen og Siemens anslår at den gjennomsnittlige investeringen per fartøy i kystfiskeflåten vil ligge på 1,7 millioner kroner.[8] Regjeringen har fra 2020 opphevet fiskeflåtens fritak fra CO_2-avgift, men innførte samtidig en ny og midlertidig kompensasjonsordning. Den nye ordningens innretning søker å gi flere insentiver til å drive mer klimavennlig, ved at de mest energieffektive og klimavennlige fartøyene i hver fartøygruppe sannsynligvis vil komme bedre ut enn med tidligere regime med refusjonsordningen. Ordningen skal fases ut i perioden 2021–2025.

Avgift på utslipp av NO_X og NO_X-fondet

NO_X-avgiften har vært et viktig tiltak for utvikling av norsk miljøvennlig flåte. Norge innførte avgift på utslipp av nitrogenoksider (NO_X) i 2007, og innførte samtidig et avgiftsfritak for enheter omfattet av miljøavtale med staten om reduksjon av NO_X-utslipp. I 2008 ble den første NO_X-avtalen inngått mellom staten og næringsorganisasjonene. Virksomheter som slutter seg til den gjeldende avtalen får fritak for avgift på utslipp av NO_X for årene 2018–2025 og er kollektivt ansvarlige for at miljøforpliktelsene i avtalen overholdes, og de forplikter seg til å foreta innbetalinger til Næringslivets NO_X-fond. Gjennom innbetalingene finansieres prosjekter for utvikling av utslippsreduserende teknologi. Elektrifisering av skipsfarten, LNG-drift av skip og NO_X-rensing med katalysatorer er eksempler på teknologier som har blitt utviklet og implementert med støtte fra NO_X-fondet. Tiltakene som er støttet av NO_X-fondet gir også betydelige reduksjoner i utslipp av SOx, partikler og CO_2. Fondet har fra 2008 og ut 2019 gitt støtte til ca. 1 300 prosjekter og utbetalt over 4,3 mrd. kroner til NO_X-reduserende tiltak. Tiltak i maritim sektor har stått for om lag 60 pst. av utslippsreduksjonene.

Fra 2021 vil det komme strengere krav til utslipp av NO_X, hvor skip som bygges etter 2021 og skal seile i Nordsjøen eller Østersjøen må følge de strengeste NO_X-kravene. Kravene innebærer en NO_X-reduksjon på 76 pst. fra dagens nivå.

[8] Bellona, Siemens, Nelfo og Elektroforeningen (2017), Elektrifisering av kystfiskeflåten - Slik kan 3000 båter halvere sine utslipp.

Miljødifferensierte avgifter for skipsfarten

Havne- og farvannsloven legger til rette for at kommuner kan differensiere farvannsavgiften og vederlag etter objektive og saklige miljøkriterier. En rekke norske havner har innført rabatter for miljøvennlige skip basert på miljøindeksen ESI (Environmental Shipping Index), og flere vurderer å innføre rabattordninger basert på EPI (Environmental Port Index) for cruiseskip. EPI er en norskutviklet indeks som viser hvor miljøvennlige skip er mens de ligger til kai. Siden 2015 gis det også rabatt på Kystverkets losavgifter for skip som skårer høyt på miljøindeksen ESI.

Regjeringen innførte i 2017 redusert elavgift for strøm fra land for skip i næringsvirksomhet. En tilsvarende redusert avgiftssats gis til produksjon av hydrogen, herunder til transportformål.

For å stimulere til at den eksisterende flåten under norsk flagg gjennomfører miljøtiltak og til innflagging av lav- og nullutslippsskip i norske registre, vil regjeringen vurdere en miljøfordelsordning for lav- og nullutslippsskip i NIS og NOR. En miljøfordelsordning kan omfatte både bedre oppfølging fra norske myndigheter og økonomiske fordeler slik som lavere gebyrer.

7.3.5 Offentlig-privat samarbeid

Tett samarbeid mellom myndigheter, kunnskaps- og forskningsmiljøer og næringslivet vil kunne gjøre det lettere for Norge å nå nasjonale ambisjoner innenfor grønn skipsfart. Grønt skipsfartsprogram ble etablert i 2015 og er et partnerskapsprogram mellom myndigheter og næringsliv. Programmets visjon er at Norge skal etablere verdens mest effektive og miljøvennlige kystfart. Programmet arbeider for å etablere pilotprosjekter og belyse barrierer for videreutvikling av lav- og nullutslippsløsninger for skipsfarten. Flere pilotprosjekter i regi av programmet har medført realisering av nye grønne skip. I statsbudsjettet for 2020 og revidert nasjonalbudsjett 2020 er det bevilget til sammen 45 mill. kroner til Grønt Skipsfartsprograms arbeid med grønn flåtefornyelse av lasteskip. Regjeringen har foreslått å videreføre Grønt skipsfartsprogram i 2021 med 25 mill. kroner.

Short Sea Promotion Centre Norway (SPC-N) skal bidra til å formidle kunnskap som er til nytte for arbeidet med å overføre gods fra vei til sjø, herunder synliggjøre klima- og miljøeffekter av sjøtransport i konkurranse med veitransport. SPC-N er i dag organisert under Maritimt Forum. Maritime transport- og logistikkorganisasjoner deltar i

senterets styringsgruppe. Nærings- og fiskeridepartementet og Kystverket bidrar til senterets finansiering.

7.3.6 Havner og annen infrastruktur

Havnene er viktige ledd i en effektiv sjøtransport og maritim logistikkjede. Når et skip ligger til kai trenger det energi om bord til oppvarming eller kjøling, belysning, hjelpesystemer, og til lasting og lossing av gods.

Elektrifiseringen av skipsfarten har bidratt til stadig mer energieffektive tilkoblingssystemer i havn. Det er havnene som investerer i, eier og driver landstrømanlegg. I underkant av 100 havner tilbyr i dag landstrøm. De fleste anleggene er bygget med støtte fra Enova. Støtten fra Enova skal legge til rette for varige markedsendringer, slik at det blir rutine å koble skip til strøm når de ligger i havn (se kapittel 6.2.5). Særlig har oppmerksomhet rundt utslipp fra større passasjerskip og offshore supplyskip bidratt til utbyggingen.

Regjeringen fastslo i handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport (2019) at en sentral forutsetning for et velfungerende marked er god brukerinformasjon. Tiltak som å sikre informasjon om tilgjengelige fylle- og ladestasjoner for alternative drivstoff og sammenlignbar prisinformasjon vil senke barrierene for å ta i bruk alternative drivstoff. Gjennom Nobil – for infrastruktur på land – og Kystverket – for infrastruktur for maritim transport – sørger regjeringen for at det finnes en offentlig tilgjengelig oversikt over infrastruktur for alternative drivstoff til vei- og sjøtransport i Norge.

I regjeringens hydrogenstrategi fra 2020, *På vei mot lavutslippssamfunnet,* ble det varslet at regjeringen vil kartlegge alle fergesamband, hurtigbåtsamband og annen maritim rutetrafikk for å synliggjøre hvilke nullutslippsteknologier som kan egne seg. Dette for at myndigheter og private aktører skal få bedre oversikt over hvor det kan være aktuelt med bruk av lav- og nullutslippsteknologier i maritim sektor, inkludert bruk av hydrogen. Regjeringen er i gang med å utarbeide et veikart for hydrogen med særlig vekt på å støtte opp under utvikling og etablering av infrastruktur med fokus på knutepunkter, og leveransekjeder som legger til rette for kommersiell bruk av hydrogen.

Skip bruker mye tid i havn, og i 2019 ble det etablert en ny tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner som en treårig prøveordning. I statsbudsjettet for 2019 ble det bevilget 50 mill. kroner til ordningen, og det er bevilget 51,3 mill. kroner for 2020. Regjeringen har foreslått 52,9 mill. kroner til ordningen for 2021. Det kan søkes om støtte til havneinfrastruktur, tilgangsinfrastruktur fra vei- og sjøside, samt mudring.

Tilskuddsordningen for havnesamarbeid skal legge til rette for at sjøtransportens konkurranseevne styrkes gjennom mer effektive havner, ved at havnene etablerer gode samarbeidsløsninger. I statsbudsjettet for 2020 er det bevilget 10,9 mill. kroner til ordningen. Regjeringen har foreslått 11,2 mill. kroner til ordningen i 2021.

Regjeringen ønsker å legge til rette for effektiv sjøtransport, som med dagens teknologi generelt er den mest energieffektive transportformen. Regjeringen vil legge til rette for at mer gods fraktes på kjøl og at skipsfarten fortsatt utvikler seg i en mer miljøvennlig retning.

Overføring av gods fra vei til sjø og bane vil ha betydning for å bedre fremkommeligheten på veiene, bedre sikkerheten, bidra til mindre miljøbelastning og redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Lavere transportkostnader for sjøtransportgods gir økt konkurransedyktighet for sjøtransporten, og dermed godsoverføring fra vei til sjø. Tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø ble etablert i 2017, og total ramme i 2020 er etter revidert nasjonalbudsjett økt med 25 mill. kroner til 75 mill. kroner. Ordningen skal bidra til å etablere nye sjøtransporttilbud som overfører gods fra vei til sjø. Det er foreslått 31,6 mill. kroner til tilskuddsordningen for godsoverføring fra vei til sjø i 2021-budsjettet.

Infrastruktur og tjenester for sikker sjøtransport, samt tilskuddsordninger rettet mot sjøtransporten, vil omtales nærmere i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022–2033, som planlegges fremlagt våren 2021.

Det har over lengre tid pågått et arbeid om opprydding av forurenset sjøbunn i Norge, i tråd med handlingsplan for forurenset sjøbunn (2006). Handlingsplanen omfatter opprydding i prioriterte havner og skipsverft. Puddefjorden og Sandefjorden ble ferdig oppryddet i 2018, og Horten havn ble ferdig i 2020. Det ble bevilget penger til opprydding av Hammerfest havn i statsbudsjettet for 2021.

7.3.7 Internasjonalt arbeid

Skipsfarten er en global næring, og regjeringens utgangspunkt er at klima- og miljøkrav bør utvikles i internasjonale fora som Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO. Norsk posisjon for grønn omstilling i skipsfarten er å arbeide for at norsk regelverk blir internasjonal standard. Dette

Boks 7.1 IMOs klimastrategi

IMO vedtok i 2018 en ambisjon om å minst halvere klimagassutslipp fra internasjonal skipsfart innen 2050 sammenlignet med 2008. Som en oppfølging av IMOs klimastrategi forhandles det om ytterligere krav til mer energieffektiv design og drift av skip. Det forberedes også tiltak for økt innføring av klimavennlig drivstoff. I tillegg legges det opp til forhandlinger om markedsbaserte mekanismer, som regnes å ta noe lenger tid. IMO har besluttet å revidere sin klimastrategi hvert femte år. Det betyr at både ambisjoner for utslippsreduksjon, og mulige krav, mekanismer og tiltak for utslippsreduksjon vil bli justert på samme måte som det nasjonalt fastsatte bidraget under Parisavtalen oppdateres hvert femte år.

Boks 7.2 ECOsubsea

Det norske selskapet ECOsubsea har over flere år utviklet teknologi for vasking av skipsskrog, som inkluderer fanging og behandling av det biogene avfallet. Dette er viktig for å redusere spredning av fremmede arter, og i tillegg gir rene skrog lettere fremdrift som igjen reduserer drivstofforbruk og klimagassutslipp fra fartøyet. Til nå har ECOsubsea vasket over 600 skip som har medført oppsamling av 63 tonn begroingsmasse og reduserte CO_2-utslipp på om lag 3,5 millioner tonn CO_2-ekvivalenter.

vil kunne bidra til å redusere utslipp fra verdens skipsfart. Samtidig vil det kunne skape markedsmuligheter for norske maritime løsninger. Regjeringen vil fortsette det aktive arbeidet med å fremme norske interesser i IMO og være en pådriver i IMO for strengere internasjonale klima- og miljøkrav for skipsfarten.

I Norges arbeid med utvikling av internasjonalt regelverk i IMO og i EU er det god dialog med maritim næring, partene i arbeidslivet, fagmiljø og andre interesseorganisasjoner. God nasjonal forankring har vært en viktig faktor for at Norge har lyktes i det internasjonale klima- og miljøarbeidet. Det aktive faglige samarbeidet sikrer høy fagkompetanse i norske innspill og gir de norske næringsaktørene, forskningsmiljøer og andre et godt innblikk i den internasjonale regelverksutviklingen. For å legge til rette for å nå politiske mål på klima- og miljøområdet, vil regjeringen arbeide for å videreføre en god faglig dialog med næringen og arbeidstakerorganisasjonene.

Internasjonalt samarbeid for reduksjon av klimagassutslipp fra skipsfarten

Norsk tilnærming gjennom målrettede nasjonale krav for deler av innenriks skipsfart slik som det er gjort for fergetrafikken, bidrar til utvikling av løsninger som vil komme internasjonal skipsfart til gode og understøtte det internasjonale regelverksarbeidet. I særskilte tilfeller må unike nasjonale interesser ivaretas. Det gjelder for eksempel i Verdensarvfjordene, der regjeringen har etablert krav til internasjonal cruisetrafikk. Siden norsk skipsfart i høy grad en globalisert næring er det viktig at nasjonale særkrav utformes slik at de ikke bidrar til at norske farvann blir et mindre attraktivt marked i internasjonal konkurranse.

Det internasjonale klimarammeverket utarbeidet under IMO fremgår av MARPOL-konvensjonens vedlegg om luftforurensning. Det er viktig at regler og krav ikke er til hinder for omstilling og nye løsninger i skipsfarten. For å lykkes med global omstilling til klima- og miljøvennlig skipsfart er det avgjørende at alle land gjennomfører nødvendige tiltak. Dette er av særlig betydning på klimaområdet, hvor utslippsmålene nås gjennom teknologiutvikling og drivstoffskifte. Derfor har Norge, i samarbeid med IMO, etablert bistandsprosjektet GreenVoyage-2050 for å bistå utviklingsland i oppfølgingen av IMOs klimastrategi. Regjeringen vil fortsette sitt samarbeid med IMO om støtte til utviklingsland for å hindre havforurensning og redusere klimagassutslipp fra skip.

Internasjonalt samarbeid for reduksjon av skipsfartens miljøpåvirkning

Introduksjon av fremmede marine arter er et betydelig havmiljøproblem. Skipsfarten har over tid bidratt til at organismer fra ulike farvann har spredd seg til nye økosystemer. Ballastvannskonvensjonen skal hindre spredning av fremmede organismer fra skipets ballastvann, og innen 2024 må alle skip i internasjonal operasjon ha installert renseteknologi. Også begroing av skipsskrog er en årsak til uønsket introduksjon av fremmede arter. IMOs retningslinjer for å minimere begro-

ing og overføring av fremmede arter revideres nå, og Norge koordinerer dette arbeidet. Fra norsk side er det er et mål at det etableres bindende krav.

Det har over lengre tid vært arbeidet med å forebygge miljøforurensning fra skipsfarten. Forurensning fra skip har vært regulert siden MARPOL-konvensjonen ble etablert i 1973. Som et ledd i det økende internasjonale arbeidet mot marin forsøpling vedtok IMO i 2018 en egen handlingsplan for å forhindre plastforurensning fra skipsfarten globalt.

Gjennom Hong Kong-konvensjonen pålegges rederier krav om sikker og miljøvennlig opphugging av skip. Konvensjonen etablerer også omfattende krav til opphuggingsfasilitetene. Hong Kong-konvensjonen ble vedtatt i 2009, men har foreløpig ikke trådt i kraft internasjonalt. Norge tok initiativet til etablering av konvensjonen, og var første land som tiltrådte konvensjonen. Størstedelen av den globale tonnasjen hugges opp i India, Bangladesh og Pakistan. Konvensjonen mangler ratifikasjon fra et av de store opphuggingslandene (Kina, Bangladesh eller Pakistan) for å kunne tre i kraft. Ikrafttredelse av konvensjonen er svært viktig for å sørge for at globale miljøstandarder følges. Over utviklingsbudsjettet gir Norge støtte til et prosjekt i Bangladesh som skal sikre forsvarlig gjenvinning av skip og gjøre landet i stand til å ratifisere Hong Kong-konvensjonen.

Boks 7.3 Internasjonalt arbeid mot marin forsøpling

Regjeringen har opprettet et eget bistandsprogram for å redusere marin forsøpling hvor flere prosjekter som har som formål til å forhindre forsøpling fra skipsfarten, får støtte. Videre gir Norge støtte til Interpols Pollution Crime Enforcement Group for å styrke global, regional og nasjonal rettshåndhevelse for å redusere forurensningskriminalitet fra hav- og landbaserte kilder. Norge støtter også IMOs arbeid for å forebygge plastforurensning fra skipsfarten og fiskeriene, og bidrar til sikker og miljøforsvarlig gjenvinning av skip i Bangladesh.

8 Digitalisering i maritim næring

Digitalisering innen maritime næringer skyter fart og øker i kompleksitet. Internett og digitalisering har de siste 20 årene forandret samfunnet på en grunnleggende måte. Den teknologiske utviklingen og digitaliseringen av samfunnet vil øke fremover og bli stadig viktigere for alle deler av samfunnet. Norge har bygget sterke kompetansemiljøer innenfor digitale teknologier og kommunikasjon, og er verdensledende innenfor en rekke teknologier og områder. Norske maritime miljøer er også langt fremme i utviklingen av autonome løsninger for skipsfarten. Norsk kunnskap og kompetanse om digitalisering og digitaliseringens betydning for næringslivet vil kunne bli en betydelig kilde til norsk tjenesteeksport i årene fremover.

8.1 Økt digitalisering av samfunnet

Regjeringens overordnede politikk for å fremme vekst og verdiskaping gjennom utvikling og bruk av IKT og digitalisering generelt, følger mål og prinsipper fremlagt i stortingsmeldingen *Digital agenda for Norge*[1]. Meldingen er sektorovergripende og beskriver viktige felles forutsetninger og innsatsfaktorer for hvordan IKT kan benyttes for samfunnets beste.

Økt digitalisering er viktig for å kunne oppnå forenkling og effektivisering i offentlig sektor, understøtte innovasjon og verdiskaping i næringslivet, og bidra til et bærekraftig og inkluderende samfunn. Gode og robuste mobil- og bredbåndsnett, bedre og mer helhetlig digital samhandling i offentlig sektor og ivaretakelse av sikkerhet og personvern, er viktige forutsetninger. Dette gjelder for alle sektorer. Det har også vært viktig å understøtte verdiskaping i næringslivet gjennom å legge til rette for tidlig utbygging av neste generasjons mobilnett 5G.

Data er en forutsetning for utvikling og bruk av kunstig intelligens og maskinlæring. Regjeringen la i januar 2020 frem *Nasjonal strategi for kunstig intelligens*, hvor det fremgår at Norge vil gå foran i utvikling og bruk av kunstig intelligens, med respekt for den enkeltes rettigheter og friheter. Norge skal satse på kunstig intelligens på områder der Norge har særskilte fortrinn, slik som helse, hav, offentlig forvaltning, energi og mobilitet. Regjeringen har etablert en regulatorisk sandkasse, et sikkert testmiljø for kunstig intelligens, hos Datatilsynet.

For at næringslivet skal kunne utnytte potensialet knyttet til nye digitale teknologier, må lover og reguleringer tilpasses den digitale utviklingen. Regjeringen etablerte i september 2020 et nasjonalt ressurssenter for juss, forretningsmodeller og deling av data i Digitaliseringsdirektoratet. Ressurssenteret skal fange opp aktuelle behov for tilpasning av lover og regelverk, og bistå offentlige og private aktører med å løse juridiske utfordringer knyttet til deling av data. En av senterets oppgaver er å bidra til at flere ser verdien av å dele data, og veilede om digitaliseringsvennlig regelverk. Regjeringen vil legge til rette for deling av data, både i offentlig og privat sektor, og mellom sektorene. Deling av data i næringslivet vil være et viktig tema i kommende stortingsmelding om datadrevet økonomi og innovasjon, som planlegges fremlagt våren 2021.

Regjeringen vil også vurdere om det er regelverk som er til hinder for hensiktsmessig og ønsket bruk av kunstig intelligens i offentlig og privat sektor. Det skal stilles krav om transparens og etterrettelighet i nye digitale løsninger for offentlig forvaltning der kunstig intelligens er en del av løsningen. På områder der det er særlig behov, er regjeringen positiv til å etablere regulatoriske sandkasser. Maritim sektor er en av de første sektorene som har fått etablert en regulatorisk sandkasse gjennom initiativer knyttet til regulering av autonom skipsfart.

8.2 Generelt om digitalisering i maritim sektor

Økt tilgang på data og behandling og utnyttelse av store datamengder gir betydelige muligheter for maritim næring. Nye digitale teknologier åpner

[1] Meld. St. 27 (2015–2016) Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet.

for mer effektiv, sikker og miljøvennlig skipsfart, og for økt verdiskaping. Digitalisering gir muligheter blant annet for økende automatisering av fartøyer og havner, og gevinster i form av design, operasjon og utvikling av skip, reduksjon av administrative byrder og en mer effektiv hverdag for både maritim administrasjon og rederier. Infrastruktur vil også bli påvirket av nye teknologier og økt tilgang til data. Dette muliggjør blant annet bedre sporing av last og fartøyer og utnyttelse av kapasitet innen sjøtransport.

Noen utviklingstrekk er særlig aktuelle for maritim sektor. Disse er automatisering, maskinlæring, tingenes internett (IoT), sensorteknologi og digitale tvillinger. Ofte anvendes disse teknologiene i kombinasjon. Sensorteknologi muliggjør for eksempel økt automatisering og bruk av digitale tvillinger og generer data som kan brukes til maskinlæring. Sammen påvirker disse endringene hvordan skipsfarten opererer og hvordan maritim industri bygger og vedlikeholder fartøyer og utstyr.

I Digital21-strategien fra 2018, som utgjør næringslivets samlede anbefalinger og utfordringsbilde for næringsrettet digitalisering, trekkes mulighetene i maritim sektor frem.[2] Digitalisering og muliggjørende teknologier ble også identifisert som et betydelig mulighetsområde i Maritim21-strategien fra 2016. I strategien ble det identifisert forsknings-, utviklings- og innovasjonsbehov knyttet til sensorer, kommunikasjonsteknologi, automasjon og autonomisering. Anbefalingene har vært en del av grunnlaget for prioriteringene til Maroff-programmet i Norges forskningsråd.

Digitalisering vil være et av fokusområdene for en ny, oppdatert Maritim21-strategi. Strategien skal identifisere områder innenfor digitalisering som vil være særlig aktuelle for maritim sektor. Regjeringen ønsker å legge til rette for at både næringen og forskningsmiljøene skal ha et oppdatert kunnskapsgrunnlag om utviklingsmulighetene fremover.

I forbindelse med arbeidet med kommende stortingsmelding om datadrevet økonomi og innovasjon er det opprettet en ekspertgruppe for datadeling i næringslivet. Ekspertgruppen fremhever i en rapport at data fra maritim næring bør anses som data av spesiell samfunnsinteresse, som følge av Norges ledende posisjon innenfor maritim transport og andre havnæringer.[3]

Boks 8.1 Datadelingsløsninger for maritim sektor

Innovasjonsprosjektet Maritime Data Space (MDS) drives av partnerne Wilhelmsen Ship Management, NAVTOR, DNVGL Veracity, Goodtech, Neuron Solution AS, SINTEF Ocean og SINTEF Digital. Her utvikles et økosystem hvor bedrifter kan utveksle og dele data knyttet til den kommersielle og tekniske driften av skip på en effektiv måte og fremdeles ha kontroll på hvordan disse benyttes. MDS tar sikte på å løse dagens utfordringer med mangelfull tilgang til skipsrelaterte data ved å fremme et økosystem som sikrer pålitelig, tillitsbasert tilgang til skipsrelaterte data, sikker, robust og effektiv kommunikasjon mellom skip og land, og forenklede prosesser for å tilby pålitelige tjenester for operasjonelle aktiviteter om bord på skip.

Open Simulation Platform (OSP) er et initiativ fra DNV GL, Kongsberg Maritime, NTNU og SINTEF Ocean, som i 2018 gikk sammen med 20 industripartnere om å etablere et økosystem for samarbeidende modeller og digitale tvillinger for bruk i design, idriftsettelse, drift og sikring av komplekse, integrerte systemer i maritim næring. OSP ser ut til å bli en «game changer» for å hente verdi ut av digitale tvillinger i maritim næring.

Kilde: Rapport fra ekspertgruppen for datadeling i næringslivet, april 2020

Den norske maritime næringen har gode forutsetninger for å gripe mulighetene som følger av digitalisering. Det er kort vei mellom rederier, tjenesteytere, utstyrsleverandører, verft og forskningsmiljøer. Rederiene har tilgang til data fra fartøyer og kan ta i bruk ny teknologi. Tjenesteytere utvikler ny teknologi og tar også selv i bruk nye, digitale løsninger. Utstyrsleverandører leverer utstyr knyttet til den nye teknologien og kan effektivisere produksjonen ved hjelp av automatisering og bedret tilgang til data fra produksjonsprosessen og driftsfasen. Det samme gjelder for verftene, som selv i høyere grad kan ta i bruk automatiserte prosesser og bygge fartøyer tilpasset ny teknologi. Sammen danner dette et økosystem for innovasjon, og et konkurransefortrinn for norsk maritim næring i utvikling og bruk av ny digital teknologi. Økt bruk og deling av data

[2] Digital21 (2018), Digitale grep for norsk verdiskaping.

[3] Ekspertgruppen for datadeling (2020), Datadeling i næringslivet.

Boks 8.2 Digitale tvillinger

Bruk av skipsmodeller for optimalisering av skipsdesign og testing av stabilitet har en lang tradisjon i maritim sektor. Konseptet digitale tvillinger minner om slike modeller, og er digitale kopier av fysiske objekt. I maritim sektor vil disse objektene ofte være fartøyer. Digitale tvillinger kan benyttes blant annet til optimalisering av design, bygging og drift av fartøyer.

løftes ofte frem som nødvendig for at norsk maritim næring beholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til innovasjon.[4] Norges styrke innen andre havnæringer og havforskning gir også muligheter for felles teknologiutvikling og deling av data på tvers.

Regjeringen legger til rette for digitalisering av maritim næring gjennom støtte til forskning, utvikling og innovasjon, og gjennom et oppdatert regelverk.

Regjeringen vil legge til rette for at norsk maritim næring både kan utvikle og ta i bruk nye digitale teknologier.

Regjeringen vil gjennomføre en studie som skal kartlegge hvordan det kan legges til rette for økt digitalisering i maritim næring, blant annet når det gjelder infrastruktur, datadeling, tilgang på kompetanse, begrensninger i gjeldende regelverk, potensial for standardisering.

8.3 Digital kommunikasjonsinfrastruktur

Det er etablert en omfattende digital kommunikasjonsinfrastruktur for skipstrafikken i Norge, i tillegg til de tradisjonelle kommunikasjonsløsningene som maritim radio (VHF). En av bærebjelkene i den digitale infrastrukturen er meldings- og informasjonssystemet SafeSeaNet Norway, som er en digital løsning for rapportering av informasjon fra skip som anløper norske havner til ulike myndigheter, og informasjon fra myndighetene til skipene.

Bruk av elektronisk rapportering reduserer administrative byrder for skip og maritime administrasjoner. Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO har vedtatt regler for at rapportering fra skip til havn skal foretas elektronisk. Dette er et globalt krav som trådte i kraft 9. april 2019. En effektiv global skipsfart er imidlertid avhengig av at elektroniske systemer er på plass i alle land og havner globalt. Til tross for et globalt bindende krav er det mange land som verken har kompetanse eller ressurser til å etablere slike digitale systemer. Bistandsarbeid er en nøkkel for å få på plass slike systemer globalt. På den bakgrunn initierte Norge allerede i 2014 et prosjekt i IMO for å bygge opp et digitalt system, Single Window System, som kan benyttes globalt. Nærings- og fiskeridepartementet med teknisk bistand fra Samferdselsdepartementet ved Kystverket startet i 2017 i samarbeid med IMO et pilotprosjekt på Antigua & Barbuda. Systemet ble ferdigstilt og overlevert i 2019 og er nå i bruk på Antigua & Barbuda. Det arbeides med å videreføre systemet til andre karibiske stater. Norge har videre frigjort den tekniske plattformen for andre IMO-land som ønsker å benytte systemet. Norge vil fortsette sin aktive rolle i IMO for å legge til rette for en effektiv global handel, gjennom blant annet å bidra til etablering av digitale plattformer, og å arbeide for en global harmonisering av format for data.

Norge ved Kystverket og Sjøfartsdirektoratet bidrar videre i utviklingen av brukerrettede digitale løsninger i tråd med IMOs e-navigasjonsstrategi. Formålet er å øke sjøsikkerheten for kommersiell skipsfart gjennom forenklet utveksling av elektronisk informasjon mellom skip og mellom skip og land, og forenkle arbeidsprosessen til navigatører og landbaserte myndigheter. Et eksempel er digital rutetjeneste som gir brukerne tilgang til referanseruter og relevant informasjon om blant annet gjeldende regelverk. Rutene kan lastes rett inn i fartøyenes elektroniske kartplottere. BarentsWatch driver også flere digitale tjenester som er nyttige for skipstrafikken, herunder landsdekkende bølgevarsel, varsling av polare lavtrykk og oversikt over havner.

Generelt er de eksisterende løsningene for kommunikasjon mellom skip og mellom skip og myndigheter ikke utviklet for eller tilpasset autonome fartøyer. Kystverket og Sjøfartsdirektoratet samarbeider med maritim næring og ulike forskningsmiljøer med å vurdere behov og videreutvikle løsninger som er egnet også for autonome fartøyer. Flere av de konkrete prosjektene er finansiert av EU gjennom forskningsmidler (Horisont 2020).

[4] Menon Economics (2018), Maritim kompetanse i en digital fremtid.

Boks 8.3 Senter for Forskningsdrevet innovasjon (SFI) Autoship: Autonomous ships for safe and sustainable operations

Våren 2020 tildelte forskningsrådet NTNU sammen med et konsortium av mer enn 20 partnere et 8-årig SFI-senter for autonom skipsfart. SFI Autoship skal bidra til at norske aktører tar en ledende rolle i utviklingen av både teknologi og forretningsmodeller for autonome skip, hvor det legges vekt på trygge, sikre, miljøvennlige og kostnadseffektive løsninger. I tillegg skal senteret utdanne 20 Phd-studenter og mer enn 100 masterstudenter. Senterets arbeidsområder omfatter sensorfusjon og situasjonsbevissthet, autonomi og automatisering, digital infrastruktur, menneskelige faktorer og fjernkontrollsenter, simulering og testing, forretningsmodeller og sikkerhet.

I senteret vil forsknings- og innovasjonsarbeid kobles til konkrete anvendelsesområder, som defineres i samarbeid med industripartnerne. Dette kan bidra til å styrke relevansen av forskningen og sikre tverrfaglig samarbeid om å løse felles tekniske og operasjonelle problemstillinger. Foruten NTNU omfatter forskningspartnerne Universitetet i Oslo, SINTEF og Institutt for energiteknikk. Industripartnerne omfatter skipsoperatører, rederier, leverandører av skipsutstyr og -teknologi, skipsklassing, og forsikring, samt myndigheter og offentlige infrastruktureiere. Senteret starter opp i desember 2020.

8.4 Effektivisering av offentlige tjenester

Sjøfartsdirektoratet har fokus på effektiv forvaltning. Automatisering av prosesser kan ha gevinster på flere av Sjøfartsdirektoratets ansvarsområder og effektivisere direktoratets arbeid.

Sjøfartsdirektoratet har satt i gang et arbeid med å automatisere prosessen med saksbehandling og utstedelse av personlige kvalifikasjonssertifikater for sjøfolk (APS). Målene er kortere saksbehandlingstid for sertifikatsøknader, at rederiene får raskere tilgang til sjøfolk og at direktoratet kan bruke mer ressurser på kundeservice. Prosjektet er et viktig bidrag i Sjøfartsdirektoratets strategiplan for å være en kundeorientert og effektiv sjøfartsadministrasjon. De første delene av APS vil bli klare i 2021, og det forventes å kunne tas i bruk digitaliserte og automatisk genererte sertifikater i fullskala fra 2022. Sjøfartsdirektoratet samarbeider også med Politidirektoratet for å kunne erstatte sjøfartsbok med en ny digital løsning, Sjømannsidentitetskort (SID).

Norge har liten erfaring med falske sertifikater, men originale sertifikater og påtegninger kan gå tapt ved forsendelse og resultere i misbruk. Norge orienteres blant annet gjennom Paris MOU om havnestatskontroll når falske sertifikater oppdages. Bruk av elektroniske sertifikater forutsetter gode globale standarder for dette, og det arbeides i IMO for å lage et internasjonalt regime for utstedelse og kontroll av maritime personlige sertifikater.

Norge arbeider for å få aksept for elektroniske sertifikater internasjonalt. Dette gjelder både for personlige sertifikater og fartøysertifikater.

Oppdatert tilgang til informasjon om norske farvann bidrar til økt sikkerhet for sjøfarende. Farvannsbeskrivelsen Den norske los ble lansert i digital versjon i november 2019 av Kartverket.[5] Løsningen inneholder kart, seilingsbeskrivelser, opplysninger om farvannet, havner, anløpssteder og ankerplasser. Informasjonen er innhentet fra ulike aktører, blant annet Kystverket, Meteorologisk institutt, Kartverket og norske havner. Tidligere har Den norske los bestått av sju bøker, og har vært arbeidskrevende å oppdatere, med sju år mellom hver oppdatering. Med en digital løsning blir dette arbeidet forenklet, og løsningen blir nå oppdatert hver 14. dag.

Norge driver ett av tre globale sentre som har en sentral rolle i kvalitetssikring og formidling av elektroniske navigasjonskart. Gjennom dette deltar Norge i et bredt internasjonalt samarbeid om standarder og utvikling på dette området som skal bidra til økt navigasjonssikkerhet og integrering med ulike systemer. Dette vil være viktig i en økende automatisering av skipsfarten. Dette er også en oppfølging av FNs konvensjoner for sikkerhet og miljøvennlig skipsfart.

[5] Kartverket (2019), Ny digital versjon av Den norske los.

8.5 Cybersikkerhet

I regjeringens nasjonale strategi for digital sikkerhet fra 2019[6] er et av hovedmålene at *«Samfunnet har bedre evne til å avdekke og håndtere digitale angrep»*. For å realisere målet legger strategien blant annet opp til at departementene skal etablere sektorvise responsmiljøer (SRM) for håndtering av digitale angrep, alternativt en minimumsløsning med et sentralt kontaktpunkt i sektoren for informasjonsdeling om digitale hendelser. Strategien vektlegger behovet for at sikkerheten ivaretas i hele verdikjeder på tvers av sektorer og relevante deler av næringslivet.

Etter hvert som maritim næring blir stadig mer digitalisert og automatisert, kreves et større fokus på cybersikkerhet, pålitelig teknologi og rederienes og skipenes sikkerhetsstyringssystemer. Tilsvarende er det viktig at bemanningen har relevant kompetanse til å avdekke denne type trusler mot sikker operasjon av skipet.

Økt digitalisering medfører behov for en sterkere innsats både fra maritim sektor og myndighetene i tiden fremover. Myndigheter og næringen er involvert i diskusjoner på både europeisk og internasjonalt nivå for å finne den beste tilnærmingen for å bekjempe cyber-kriminalitet.

Norges Rederiforbund og Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK) har levert sikkerhets- og beredskapstjenester til norsk skipsfart i en årrekke. Leveransene har vært knyttet mot sjørøveri, væpnet konflikt og terrorisme. Det er en økende etterspørsel fra deres medlemmer om at dette arbeidet også må ivareta cybersikkerhet.

Norges Rederiforbund og DNK anser cybersikkerhet som en betydelig utfordring for sine medlemmer, og har besluttet å etablere et senter for cyber-sikkerhet, ved den ikke-kommersielle organisasjonen NORMA-Cyber. Hensikten er å bygge et sterkt kompetansemiljø innenfor etterretning og informasjonsdeling i det digitale domene. Senteret vil også tilby monitorering og deteksjon for medlemmene. NORMA-Cyber vil være operativt fra 1. januar 2021, og vil være med på å legge til rette for sikker digitalisering av den maritime næringen.

Nærings- og fiskeridepartementet har allerede et etablert samarbeid med Norges Rederiforbund og DNK om sikkerhets- og beredskapsarbeidet. NORMA-cyber vil være en svært viktig aktør innenfor cyber-sikkerhet, og det er i det offentliges interesse at organisasjonen kan utveksle informasjon og data med alle offentlige cyber-sikkerhetstjenester fremover. Det er meningen at det planlagte cybersikkerhetssenteret på sikt skal kunne dekke hele skipsfarten og at tjenester skal kunne tilbys andre aktører i den maritime næringen.

Norges Rederiforbund har søkt om støtte til etableringen av et cybersikkerhetssenter og gradert møterom. Nærings- og fiskeridepartementet vil, som et ledd i arbeidet med å legge til rette for en sikker digitalisering av den maritime næringen, støtte etableringen av senteret med 2 mill. kroner for å sikre at senteret kan håndtere gradert informasjon i henhold til offentlige krav.

Nærings- og fiskeridepartementet har gitt Forsvarets forskningsinstitutt (FFI) oppdraget med å gjennomføre en risiko- og sårbarhetsanalyse av norsk skipsfartsberedskap. En helhetlig kartlegging av skipsfartsberedskapen vil bidra til å sikre at norsk skipsfart forsetter å være en tilgjengelig strategisk ressurs for norske myndigheter og våre allierte. Analysen vil også omhandle cybersikkerhet. FFIs sluttrapport forventes å foreligge innen utgangen av 2020. Sluttrapporten vil danne et godt utgangspunkt for departementets vurderinger av hvilke målrettede og ressurseffektive tiltak som bør iverksettes for å styrke norsk skipsfartsberedskap.

For å følge opp anbefalingen i NOU 2015: 13 Digital sårbarhet – sikkert samfunn[7] om å etablere en helhetsoversikt over IKT-sikkerheten i maritime verdikjeder, skal Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Kystverket utarbeide en overordnet strategi for maritim digital sikkerhet.

8.6 Autonome fartøyer

Digitalisering gir mulighet for utvikling av automatiseringsløsninger for fartøyer. Begrepet autonome skip (Maritime Autonomous Surface Ships – MASS) benyttes i første rekke for fjernstyrte eller mer eller mindre automatiserte skip. I Norge er interessen for autonome skip drevet av næringen og FoU-miljøene, og dermed følger etterspørselen etter klart regelverk for bygging og operasjon av automatiserte og autonome skip. Full overgang til autonome skip er i første omgang aktuelt innen mer begrensede områder i nære farvann. Helt selvgående skip som selv planlegger og gjennomfører seilas uten fjernstyring, overvåking eller annen menneskelig inngripen, regnes i dag som lite aktuelt.

[6] Departementene (2019), *Nasjonal strategi for digital sikkerhet*.

[7] NOU 2015: 13 Digital sårbarhet – sikkert samfunn - Beskytte enkeltmennesker og samfunn i en digitalisert verden

Boks 8.4 Vannbusser og smarte byer

Ved NTNU testes en autonom miniferge («MilliAmpere») som etter planen skal krysse kanalen i Trondheim mellom Ravnkloa og Vestre kanalhavn (ca. 90 m). Fergen skal kunne ta 12 passasjerer, samt sykler og barnevogner. Den skal lades i dokkingstasjonene samtidig som den setter av eller tar om bord nye passasjerer. Det kan forventes flere nye nasjonale initiativ knyttet til operasjon av små personferger, som kan være et langt rimeligere alternativ enn vei eller bro.

En rekke byer ser nå på elektriske, selvkjørende båter i urbane strøk som et alternativ til tradisjonelle løsninger for kollektivtrafikken.

Boks 8.5 Testområder og -arenaer for autonome skip

Trondheimsfjorden var det første testområde i verden for utprøving av autonome og fjernstyrte fartøyer (etablert 2016). Testområdet ble etablert på initiativ fra Kongsberg Seatex i Trondheim og NTNU. I 2019 har NTNU og SINTEF Ocean fått betydelige midler til å utvikle Ocean Field Laboratory, som forventes å bli en viktig arena for utvikling av autonomi.

Storfjorden var det andre testområde for autonome og fjernstyrte skip som ble etablert i verden. Testområdet ble etablert på initiativ fra GCE Blue Maritime. (Etablert 2017).

Horten var det tredje testområde for autonome og fjernstyrte skip som ble etablert i Norge. (Etablert 2017). Testområdet ble etablert på initiativ fra Kongsberg Maritime og drives i dag av Universitetet i Sørøst-Norge, som har etablert en rekke initiativer (blant annet AUTOSTRIP og SAMS).

Alle disse er komplette, åpne autonome maritime testarenaer hvor bedrifter, studenter og forskere kan få tilgang til nødvendig infrastruktur og kunnskap for å teste ut alt fra sensorer, delsystemer og navigasjonsalgoritmer til farkoster og skip.

Et viktig verktøy for tilrettelegging for utvikling av autonom skipsfart i Norge er geografiske testområder og testarenaer med samlet infrastruktur som tilrettelegger for testing. Gode tilrettelagte testområder og testarenaer er nødvendige for å teste ut at automatiserte og autonome løsninger faktisk oppfyller gjeldende krav til sikkerhet. Slike testarenaer blir stadig viktigere for læring og opplæring i hvordan automatiserte løsninger fungerer. Data fra slik testing er videre et viktig grunnlag for utvikling av og bruk av funksjonsbasert og teknologinøytralt regelverk. Regjeringen vil tilrettelegge for å prøve ut autonom teknologi i fullskala.

Regional og internasjonal regulering

Næringen har den senere tid fremmet flere konkrete prosjekt basert på ny teknologi og digitaliserte løsninger for godkjenning av Sjøfartsdirektoratet. Seilas med autonome skip i samme farvann som konvensjonelle skip eller annen aktivitet i farvannet reiser problemstillinger rundt driften av de autonome skipene. Autonome og ubemannede skip vil blant annet trolig kreve en økt beredskap på land.

I juni 2020 publiserte Sjøfartsdirektoratet et rundskriv som beskriver hvilke krav som i henhold til gjeldende regelverk legges til grunn for godkjenning av skip med en gitt grad av autonomi.[8] Rundskrivet gjelder for alle skip som skal gå i norsk innenriks fart, med funksjoner om bord som normalt er ivaretatt av personell, og helt, delvis eller periodevis er erstattet med fjernstyring eller automatisering.

For at ikke regelverket skal være til hinder for teknologiutvikling er det nødvendig med tilpassede regler, både nasjonalt og internasjonalt, som gir forutsigbarhet med hensyn til hvordan sikkerheten kan ivaretas på autonome skip. Sjøfartsdirektoratet tar sikte på å utvikle et funksjonsbasert og teknologinøytralt regelverk.

Basert på erfaringer fra blant annet norske prosjekter med autonome skip og testarenaer har Sjøfartsdirektoratet og DNV GL startet et prosjekt for å utvikle nasjonale krav. Dette arbeidet kan lede til effektivisering av nasjonale godkjenningsprosesser og gi viktig erfaring for senere innspill til internasjonalt regelverk i IMO.

Internasjonal operasjon av skip forutsetter et internasjonalt regelverk. Norge var en av initiativtakerne til at IMO startet arbeidet med autonome

[8] RSV-12-2020.

Boks 8.6 NFAS

Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, Norsk Industri og Sintef Ocean (tidligere MARINTEK) initierte i oktober 2016 etableringen av Norsk Forum for Autonome Skip (NFAS). Dette er et samarbeidsforum for norske interessenter innen autonome og ubemannede skip. Forumet er et viktig tiltak for kunnskapsutveksling om teknologi som både kan gi nye muligheter for den norske maritime klyngen, og sikrere og mer miljøvennlig sjøtransport. Forumet arbeider for at autonome skip er trygge i bruk, at de er sikre mot sabotasje og uvennlige angrep, og at dagens og fremtidens arbeidstakeres interesser blir tilstrekkelig ivaretatt.

skip i 2018, og norske myndigheter i samarbeid med næringen, er aktivt engasjert i arbeidet.

Som første trinn skal IMO foreta en gjennomgang av gjeldende regelverk for å avdekke eventuelle hindringer for å kunne operere autonome skip i internasjonal fart i gjeldende regelverk. I påvente av IMOs beslutninger om regulering av autonome skip vedtok IMO i 2019 foreløpige internasjonale retningslinjer for testområder for autonome skip («Interim Guidelines for MASS trials»).[9] Retningslinjene gir en beskrivelse av prinsipper og mål og skal fungere som en føring for uttesting av MASS-relaterte systemer og infrastruktur. Retningslinjene forutsetter kvalifisert sikkerhetsbemanning om bord og er i tråd med eksisterende IMO-instrumenter.

Europakommisjonen anser autonomi som viktig for videre utvikling av nye smarte transportløsninger. Norge deltar i EUs arbeid med retningslinjer for testing av autonome skip. Formålet med disse retningslinjene er å gi mer detaljert veiledning til testing av autonome skip enn IMO-retningslinjene.

8.7 Automasjon i havn og bedrede logistikkjeder

Utvikling av nye teknologier og økt digitalisering for maritim transport bør ses i et bredere perspektiv, med fokus på hele transport- og logistikkjeden. Større og mer integrerte logistikkjeder vil trolig bli mer utbredt i årene fremover, hvor nye aktører som vareeiere tar en større rolle i transportoperasjoner. For eksempel har ASKO og Norgesgruppen etablert rederi og signert kontrakt for bygging av to autonome og elektrisk drevne fartøyer som skal trafikkere Moss-Horten og inngå i en helelektrisk transportkjede. Målet er å sikre effektiv og utslippsfri transport.

Tverrsektorielt samarbeid med andre transportformer, logistikkjeder og andre næringer kan bli mer aktuelt fremover. Bedret tilgang til data kan bedre flåteutnyttelse og dermed bidra til økt verdiskaping og konkurransedyktighet. Dette vil skape behov for å sikre at hensyn til beslutningsmyndighet og maritim kompetanse blir tilstrekkelig vektlagt innenfor nye samarbeidsformer.

SafeSeaNet Norway (SSN) benyttes til rapportering til myndigheter og havner ved anløp. Fra og med 1. kvartal 2018 henter Statistisk sentralbyrå anløpsdata direkte fra SSN. Havnene kan velge å bruke SSN som rapporteringskanal.

EUs-forordning om etablering av et europeisk maritimt Single Window[10] legger føringer for utviklingen av SSN i årene fremover. Systemet vil i høyere grad enn i dag bli harmonisert med rapporteringssystemer i øvrige europeiske land, og få et felles brukergrensesnitt.

Foruten havnene selv, er det flere aktører som anvender havnedata til blant annet drift, overvåking, navigasjonsprodukter og andre formål, og det foreligger et behov for samordning. Med Nasjonal havnebase skal det etableres et nasjonalt register med informasjon om objekter i havner som dekker viktige samfunnsbehov. Havnebase skal samle data fra etater og aktører, og sørge for samordnet forvaltning av data. Kartverket og Kystverket har hovedansvaret for denne etableringen, men Miljødirektoratet, kommuner og havner bidrar også.

Prosjektet Havnedata2020 er et samarbeidsprosjekt mellom havnene i Oslo, Bodø og Tromsø om utviklingen av en felles database som skal inneholde oppdatert informasjon om infrastrukturen i havna. Informasjonen skal være tilgjengelig for alle parter involvert i et skipsanløp. Løsningen skal deles med alle havner i Norge.

[9] MSC.1/Circ.1604.

[10] Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1239 av 20. juni 2019 om etablering av et europeisk single window som skal erstatte dagens direktiv 2010/65 om rapporteringsformaliteter.

9 Kompetansebehov i maritim næring

Tilgang til riktig og tilstrekkelig kompetanse – både på kort og lang sikt – er en forutsetning for konkurranseevnen til norsk maritim næring. Ny teknologi og markedsendringer har tradisjonelt hatt en stor innvirkning på kompetansebehovet i næringen. I årene fremover vil omstilling av næringen til økt bruk av digitale teknologier, lavutslippsteknologi og nye markeder kreve oppdatert og spesialisert kompetanse.

Et eksempel på hvordan grønne skipsfartsløsninger gir endrede kompetansebehov er overgangen til helelektriske ferger på norske fergesamband. Overgangen til elektriske ferger har gitt økt behov for kompetanse om elektriske systemer og redusert behov for kompetanse om tradisjonelle forbrenningsmotorer. Dersom en skal lykkes med å redusere utslippene fra skipsfarten, er det av stor betydning at sjøfolk har oppdatert kompetanse og evne til å ta i bruk helt nye fremdriftssystemer, men også at en kan ta i bruk nye verktøy som gir mer effektiv drift.

Ut ifra aktuelle prosjekter og søknader om utviklingstillatelser, ser en at noen havbruksanlegg har utforming som kan ligne skip eller en flyttbar innretning og hvor det vil være behov for teknisk kompetanse på maskin, elektro, stabilitet og andre maritime operasjoner. For enkelte anlegg vil også navigatørkompetanse være aktuelt.

Oppdatert kompetanse bidrar både til å sikre fortsatt konkurransedyktige sjøfolk og til rekrutteringsgrunnlaget for landbasert maritim næring. Om lag en tredjedel av ansatte i landbasert maritim næring og om lag halvparten i rederienes landorganisasjoner har praktisk og operasjonell erfaring fra sjøen. Næringen rapporterer at operasjonell erfaring fra sjøen også vil være av betydning for å dekke kompetansebehovet de neste ti årene.[1]

Regjeringen ønsker særlig å rette arbeidet med maritim kompetanse mot digitalisering og grønn skipsfart. Både nyutdannede kandidater og eksisterende sjøfolk skal ha oppdatert kompetanse og være i stand til å ta i bruk nye løsninger.

[1] Menon Economics (2019), Fra sjø til land - Maritime karriereveier.

9.1 Tilgang på kompetanse

9.1.1 Kompetansereformen

Rask teknologisk utvikling gir behov for kontinuerlig kompetanseutvikling. Nyutdannede kandidater er en viktig kilde til kompetanse for næringen, men rask teknologisk utvikling gir også behov for kontinuerlig kompetanseutvikling for eksisterende arbeidstakere.

Regjeringen la våren 2020 frem Meld. St. 14 (2019–2020) *Kompetansereformen – Lære hele livet*. Kompetansereformen har to mål. Det første målet er at ingen skal gå ut på dato på grunn av manglende kompetanse. Alle skal få mulighet til å fornye og supplere sin kompetanse slik at flere kan stå lenger i arbeid. Det andre målet er å tette kompetansegapet, gapet mellom hva arbeidslivet trenger av kompetanse og den kompetansen arbeidstakerne faktisk har. Sentrale tiltak i Kompetansereformen er:

- Endringer i Lånekassens ordninger som skal bidra til at også voksne sysselsatte med boliglån og forsørgeransvar får råd til å ta mer utdanning dersom de har behov for det.
- Kompetanseprogrammet som skal finansiere flere nye fleksible videreutdanningstilbud som kan være med på å tette kompetansegapet. Kompetanseprogrammet er inndelt i flere programområder, blant annet treparts bransjeprogram for kompetanseutvikling. Regjeringen har i samarbeid med partene i arbeidslivet satt i gang programmer i flere bransjer og i 2021 skal det også opprettes et bransjeprogram for maritim sektor.
- Opptrapping av tildelingen av nye konkurransebaserte midler til fleksible utdanningstilbud i Direktoratet for internasjonalisering og kvalitetsutvikling i høyere utdanning (Diku).

9.1.2 Sjøfartsdirektoratets rolle i utvikling av utdanningen

Sjøfartsdirektoratet har tett samarbeid med både Utdanningsdirektoratet og NOKUT (Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen), som er et faglig

uavhengig forvaltningsorgan under Kunnskapsdepartementet. Samarbeidet omfatter utarbeidelse, revisjoner, endringer og godkjenning av lærerplaner og emneplaner.

For maritim utdanning finnes flere spesialkurs, hvor noen er obligatoriske og noen er fartøyspesifikke. Disse tilbys enten av utdanningsinstitusjonene eller av eksterne opplæringsinstitusjoner eller kursleverandører, som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Alle maritime utdanninger og kurs er underlagt kvalitetskontroll fra Sjøfartsdirektoratet i form av revisjoner fra Sjøfartsdirektoratet.

Det er en aktuell diskusjon hvordan norsk maritim utdanning bør tilpasses nye behov i næringen. I første rekke gjøres dette gjennom oppfølgning i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO, og prosesser vedtatt i IMOs sjøsikkerhetskomite, for alternative og ekvivalente IMO-instrument.

Revisjon av STCW

STCW-konvensjonen om kvalifikasjonskrav for sjøfolk ble først vedtatt av IMO i 1978 og trådte i kraft i 1984. Konvensjonen ble revidert i 1995 og i 2010 for å oppdatere kravene i henhold til teknologiutvikling og nye krav til sikkerhet og terrorberedskap på bakgrunn av økende problemer med piratvirksomhet. De siste endringene av STCW følger av IMOs vedtak av Polar-koden og IGF-koden, og trådte i kraft i 2017. For å holde konvensjonen oppdatert ble det i 2010 avtalt at ny revisjon skulle foretas i 2020. Utviklingen innen skipsfart, spesielt relatert til digitalisering, automatisering og autonome skip, nye typer drivstoff, endring av størrelse og hastighet på fartøyer, økende lastevolum, samt tiltak for å bekjempe klimaendringene, gir også klare signal om at det er behov for en ny gjennomgang av STCW78.

På sikt bør det derfor tilstrebes at STCW-konvensjonen og koden så nært som mulig skal følge utviklingen i næringen.

Norge skal være en pådriver for å endre STCW-konvensjonen som følge av ny teknologi, digitalisering og det grønne skiftet.

Bruk av likeverdige løsninger

Teknologiutviklingen er kontinuerlig, og både internasjonale konvensjoner og nasjonalt regelverk åpner for bruk av likeverdige løsninger, blant annet for å ta høyde for ny teknologi. Ny teknologi som skal aksepteres som likeverdig løsning, må ha et like godt eller høyere sikkerhetsnivå sammenlignet med eksisterende og kjent teknologi. Tilsvarende vil opplæringsbehovet måtte vurderes og defineres løpende, og eventuelt hvilke beredskapsmessige behov som oppstår eller endres etter hvert som ny teknologi skal godkjennes til bruk som likeverdig løsning. Leverandører og klasseselskap er viktige samarbeidspartnere for Sjøfartsdirektoratet når ny teknologi skal vurderes som likeverdig løsning og aksepteres for bruk. Sentralt regelverk i denne sammenhengen er Skipssikkerhetsloven og International Safety Management Code (ISM-koden) som stiller krav til at reder skal sørge for at mannskapet har tilstrekkelig kunnskap.

9.1.3 Samarbeid om utvikling av maritim kompetanse

Markom2020, et samarbeid mellom maritime utdanningsinstitusjoner, har siden 2011 mottatt midler over statsbudsjettet. Regjeringen vil bidra til å opprettholde og styrke norsk maritim kompetanse gjennom en fortsatt satsing på de maritime utdanningene og vil derfor videreføre den årlige tildelingen på 38,5 mill. kroner til maritim kompetanse, som i dag administreres av kompetanseprosjektet Markom2020. Tildelingen vil fra 2022 gå gjennom Direktoratet for internasjonalisering og kvalitetsutvikling i høyere utdanning (Diku). Dikus arbeid skal bidra til å utvikle kvalitet og relevans ved både fagskoler, universiteter og høyskoler, og bygge videre på de resultater og erfaringer som er gjort gjennom Markom2020.

Det legges opp til at Diku samarbeider tett med næringsliv, utdanningsinstitusjoner, Sjøfartsdirektoratet og andre relevante aktører for å identifisere faglige målsettinger som bidrar til økt kvalitet og relevans i både grunnutdanninger og videreutdanninger. Hensyn til digitalisering og grønn skipsfart skal særlig vektlegges. For å styrke tverrfaglighet og faglig utveksling skal Diku også legge til rette for samarbeid og erfaringsdeling med tilgrensende og havrelaterte utdanninger. Maritim utdanning er preget av mange små fagmiljø, og Diku skal legge vekt på at de tiltak som blir iverksatt kan bidra til å heve kvaliteten ved alle institusjonene. Målet er at norske maritime utdanninger skal utdanne sjøfolk med riktig og oppdatert kompetanse.

Kunnskapsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet vil ut fra dette fastsette nærmere føringer for Dikus arbeid med maritim kompetanse fra 2022.

Boks 9.1 Senter for fremragende utdanning

Status som Senter for fremragende utdanning (SFU) tildeles miljøer som allerede kan vise til fremragende kvalitet og innovativ praksis i utdanningen, og som har gode planer for videreutvikling og innovasjon. Senter-statusen tildeles for fem år, med mulighet for forlengelse i ytterligere fem år etter en midtveisevaluering. SFU-ordningen gir utdanningsmiljøer ressurser til å jobbe målrettet og langsiktig med å videreutvikle sine studier, prøve ut innovative tilnærminger til undervisning og læring, og til å spre kunnskap og praksis som fører til økt kvalitet i høyere utdanning, både i og utenfor institusjonene som inngår i senteret. (Kilde: DIKU)

Centre of Excellence in Maritime Simulator Training and Assessment (COAST) fikk senterstatus i 2020. Senteret er etablert i samarbeid mellom Universitetet i Sørøst-Norge (vertsinstitusjon), Høgskulen på Vestlandet, UiT Norges arktiske universitet og NTNU. Grunnlaget for søknaden om SFU-status var resultatene de fire UH-institusjonene har oppnådd i fellesskap gjennom prosjektet MARKOM2020.

COAST har fokus på forsking og innovasjon i simulatorbasert maritim læring og vurdering. I dette inngår også nye former for studentinvolvering og fokus på at institusjonene skal være tilpasset fremtidig simulatoropplæring. Målet er at fremtidens sjøfolk skal være best mulig rustet til å takle utfordringene i maritim næring med digitalisering, ny teknologi, autonome fartøyer, grønn skipsfart og krevende maritime operasjoner som stiller høye krav til sikkerhet. Simulatortrening gir også studentene forståelse av risiko og underliggende årsaker for uønskede hendelser til sjøs.

Kilde: Universitetet i Sørøst-Norge

9.2 Digital kompetanse

Tilstrekkelig kompetanse er en forutsetning for at næringslivet skal kunne utnytte og utvikle digitale og muliggjørende teknologier. Både studenter i havrelaterte utdanninger og arbeidstakere i havnæringene må derfor tilegne seg digital kompetanse for å møte denne utviklingen.

Automatiserte prosesser og etter hvert autonome skip vil kunne redusere bemanningsbehovet om bord på fartøyer i enkelte segmenter, men også kunne øke produksjonen og effektiviteten med uendret bemanningsbehov. Automatisering av arbeidsprosesser om bord kan også føre til økt etterspørsel etter arbeidskraft i andre deler av næringen.

Det kan generelt skilles mellom tre ulike typer digital kompetanse – grunnleggende digitale ferdigheter, yrkestilpasset digital kompetanse og spesialisert digital kompetanse. Om bord på fartøyer vil det i stadig høyere grad være behov for yrkestilpasset digital kompetanse.

Skipsfartsoperasjoner stiller særlige krav til driftskompetanse. Nye, digitale teknologier vil på kort sikt først og fremst utløse et økt kompetansebehov hos eksisterende sjøfolk. Digitalisering stiller dermed krav om at sjøfolk kombinerer sin tradisjonelle maritime kompetanse med å ta i bruk nye, digitale teknologier og hjelpemidler. Rederier rapporterer også en forventning om at de vil ha behov for tradisjonell maritim kompetanse i kombinasjon med digital brukerkompetanse.

Det er allerede i dag flere prosjekter i Norge som tar sikte på å utvikle skip med autonom drift. De fleste scenarioene for autonom drift involverer menneskelig oppsyn og kontroll, enten om bord eller på land.

Etter hvert som maritim næring digitaliseres kan det forventes en økning i etterspørselen etter teknologer og spesialister til næringen, og særlig til de tjenesteytende delene av næringen. Disse utdanningsgruppene er sterkt etterspurte på arbeidsmarkedet, og maritim næring konkurrerer med andre næringer om å tiltrekke seg arbeidstakere med denne kompetansen. [2]

For å møte det økende behovet har regjeringen i perioden fra 2015 til 2019 tildelt midler til nesten 1 600 nye studieplasser innen IKT-relaterte fag ved universiteter og høyskoler. Gjennom Utdanningsløftet 2020, som skulle motvirke skadevirkningene av det pågående covid-19-utbruddet, ble det tildelt midler til 4 000 studieplasser som ble opprettet i høstsemesteret 2020. 1 400 av disse studieplassene ble fordelt til matematisk-naturvitenskapelige fag i høyere utdanning med

[2] Meld. St. 27 (2015–2016) – *Digital agenda for Norge – IKT for en enklere hverdag og økt produktivitet*.

vekt på informatikk, og teknologiske fag med vekt på IKT. Samlet vil dette gi økt tilgang på kandidater med høy IKT-kompetanse som også kan komme maritim næring til gode.

9.2.1 Digitalt innhold i havutdanningene

I regjeringens oppdaterte havstrategi fra 2019, *Blå muligheter*, pekes det på at utviklingen av nye teknologier, digitalisering, autonomi og stordata vil spille en viktig rolle i utviklingen av tryggere, mer effektiv og mer klima- og miljøvennlig produksjon i havnæringene. Et sentralt tiltak i strategien er å legge til rette for tilstrekkelig og riktig kompetanse for å møte denne utviklingen. Regjeringen ønsker å styrke det digitale innholdet i havrelaterte utdanninger for å gjøre kandidatene bedre i stand til å ta i bruk nye teknologier og arbeidsmåter som følger av digitalisering.

På oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet og Kunnskapsdepartementet har Direktoratet for internasjonalisering og kvalitetsutvikling i høyere utdanning (Diku) høsten 2020 tildelt 13,5 mill. kroner til fagskoler, høyskoler og universiteter som skal bidra til at studenter i maritime, marine og petroleumsrelaterte fag får økt digital kompetanse som samsvarer med arbeidslivets fremtidige behov.

Midlene ble tildelt til fem prosjekter ved fagskoler og universitet over hele landet. Samtlige prosjekter involverte flere utdanningsinstitusjoner og samarbeidspartnere fra næringslivet. Flere av prosjektene tar sikte på å utvikle utdanningstilbud som kan kombineres med jobb, slik at også eksisterende arbeidstakere i havnæringene kan få oppdatert sin digitale kompetanse.

Del IV
En politikk for morgendagens maritime næring

10 En politikk for morgendagens maritime næring

Norsk maritim næring har en sentral posisjon blant de norske havnæringene og i norsk næringsliv. Som et av verdens mest komplette maritime miljøer har norsk maritim næring sterke posisjoner i mange markeder internasjonalt. Næringen opererer innenfor spesialiserte segmenter innenfor alle deler av verdikjeden og favner alt fra tradisjonell skipsfart og maritime offshoretjenester til nye fremvoksende havnæringer.

Regjeringen har siden den tiltrådte i 2013 ført en aktiv maritim politikk og blant annet sikret en mer effektiv sjøfartsadministrasjon, arbeidet for gode rammebetingelser for næringen, økt fokuset på maritim forskning, utvikling og innovasjon og styrket satsingen på klima- og miljøvennlig skipsfart. Gjennom covid-19-utbruddet har regjeringen lagt frem en rekke tiltak som både skal bidra til økt aktivitet i maritim næring og legge til rette for omstilling i næringen.

Hovedmålet for regjeringens maritime politikk og denne meldingen er å legge til rette for at norsk maritim næring opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting. For å bidra til å nå dette målet vil regjeringen videreføre de sentrale delene av den maritime politikken, herunder arbeide for å opprettholde en rederiskatteordning og tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk som gir norske maritime bedrifter likeverdige konkurransevilkår som i andre europeiske land. Videre vil regjeringen føre en maritim politikk som prioriterer tre særlige områder: utviklingen av en norsk grønn skipsfartsnæring, digitalisering av norsk maritim sektor og videreutvikling av norsk maritim kompetanse.

Regjeringen har de siste årene arbeidet for å styrke Norges posisjon innenfor klima- og miljøvennlig skipsfart. Gjennom støtte til forskning, utvikling og innovasjon, offentlig-privat samarbeid, regelverksutvikling nasjonalt og internasjonalt og kravstilling i anbudsprosesser, er Norge i dag verdensledende innenfor utvikling og implementering av lav- og nullutslippsløsninger i skipsfarten. Regjeringen vil legge til rette for fortsatt grønn omstilling i skipsfarten gjennom støtte til grønn flåtefornyelse og innføring av lav- og nullutslippskrav i nye fartøykategorier. For å nå ambisjonen om å halvere klimagassutslipp fra innenriks sjøfart og fiske fra 2005 til 2030, vil regjeringen videreutvikle og ved behov utrede nye virkemidler for grønn skipsfart.

Regjeringen har styrket satsingen på norsk maritim kompetanse gjennom Markom2020 og sikret samarbeid mellom de maritime utdanningsinstitusjonene om økt standard i maritim utdanning og felles master- og doktorgradsprogrammer. Regjeringen har lagt til rette for den maritime rekrutteringen gjennom krav om opplæringsstillinger i tilskuddsordningen for sjøfolk og har etablert en arktisk maritim kompetansenode. Regjeringen vil legge til rette for å videreutvikle norsk maritim kompetanse gjennom en videreføring av satsingen.

Regjeringen har lagt til rette for digitalisering i maritim utdanning, sikret testområder og testarenaer og utviklet regelverk for autonom skipsfart. Regjeringen vil fortsette å legge til rette for økt digitalisering i maritim næring gjennom å kartlegge næringens behov, styrke maritime cybersikkerhetskapabiliteter og øke fokuset på digitalisering i maritim utdanning og forskning, utvikling og innovasjon.

Gjennom disse prioriterte områdene vil regjeringen fortsette å føre en aktiv maritim politikk som skal legge til rette for konkurransekraft og omstilling og gi grunnlag for fortsatt verdiskaping og sysselsetting i norsk maritim næring. Regjeringen vil:

- Videreutvikle og ved behov utrede nye virkemidler for å nå ambisjonen om halvering av utslippene fra innenriks sjøfart og fiske fra 2005 til 2030.
- Innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for fergesamband der det ligger til rette for det i løpet av 2023.
- Innføre lav- og nullutslippskriterier i nye anbud for hurtigbåter der det ligger til rette for det i løpet av 2025.
- Ta sikte på å innføre krav om lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøyer i havbruksnæringen med en trinnvis innfasing fra 2024, der forholdene ligger til rette for det.

- Komme tilbake til Stortinget i 2021 med en plan for hvordan Stortingets vedtak som ber regjeringen legge frem forslag som sikrer null- og lavutslippsløsninger for offshorefartøyer i petroleumsproduksjon følges opp, herunder å vurdere nye krav og innfasing av disse fra 2022.
- Utrede klimakrav i offentlige innkjøp med sikte på innføring i 2023.
- Ta sikte på å innføre omsetningskrav for biodrivstoff i skipsfart fra 2022.
- Videreføre låneordningen for skip i nærskipsfart og fiskefartøy, kondemneringsordningen for skip i nærskipsfart og Grønt skipsfartsprogram.
- Utvide kondemneringsordningen for skip i nærskipsfart til også å omfatte offshorefartøyer.
- Vurdere om verdifallet på lav- og nullutslippsfartøyer tilsier at dagens avskrivningssats for slike fartøyer bør økes.
- Legge til rette for at mer gods fraktes på kjøl og at skipsfarten fortsatt utvikler seg i en mer miljøvennlig retning.
- Vurdere å etablere en miljøfordelsordning for lav- og nullutslippsfartøyer i NIS og NOR.
- Fortsette det aktive arbeidet med å fremme norske interesser i IMO og være en pådriver i IMO for strengere internasjonale klima- og miljøkrav for skipsfarten.
- Arbeide for at Norge skal være en aktiv og relevant partner for EU i Europas grønne giv («European Green Deal») og i klimapolitikken, og være en pådriver for enda mer ambisiøs politikk ved å få EU med på å øke nivået for utslippsreduksjon til 55 pst. frem mot 2030.
- Gjennomføre en studie som skal kartlegge hvordan det kan legges til rette for økt digitalisering i maritim næring blant annet når det gjelder infrastruktur, datadeling, tilgang på kompetanse, begrensninger i gjeldende regelverk og potensial for standardisering.
- Støtte oppbygningen av et maritimt cybersikkerhetssenter i Rederiforbundets beredskapssekretariat.
- Gjennomføre en studie for å kartlegge omfanget og effekten av kompetanseoverføring blant sjøfolkene i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk.
- Videreføre Markom2020s arbeid i ytterligere ett år. Fra 2022 vil arbeidet overføres til Diku.
- Videreføre dagens sekretariat og organisering for Maritim21, og legge frem en ny, oppdatert Maritim21-strategi i 2021.
- Ta sikte på å videreutvikle regelverket for fornybar energi til havs i Norge.
- Gjennomføre en konsekvensutredning i forbindelse med åpningsprosessen for mineralvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.
- Arbeide for at Norge skal være en aktiv og relevant partner i arbeidet med EUs transportstrategi.
- Styrke satsingen på eksportfremme i tråd med regjeringens handlingsplan for eksport.
- Arbeide for å opprettholde en rederiskatteordning og tilskuddsordning for sysselsetting av sjøfolk som gir likeverdige konkurransevilkår for norske maritime bedrifter, og et godt og tilpasset utdanningssystem som bidrar til å sikre norsk maritim kompetanse.
- Oppheve makstaket i tilskuddsordningen for sysselsetting av sjøfolk for 1. til 3. termin 2021 for petroleumsskip i NOR, konstruksjonsskip i NIS og den generelle tilskuddsmodellen for skip i NIS, og beholde ordningen med dagens innretning og nivå for 4. termin 2021.
- Følge opp anmodningsvedtak om utredning av endringer i rederiskatteordningen for delt virksomhet.
- Gjennomføre en studie av verftsnæringens økonomiske og konkurransemessige situasjon.
- Videreføre skipsfinansieringstilbudet i GIEK og Eksportkreditt Norge i 2021.
- Utvide byggelånsgarantiordningen til å inkludere forskuddsgarantier.
- Legge til grunn at norsk språk i utgangspunktet brukes ved planlagte statlige investeringer eller vedlikehold som skal ut i markedet i 2021 i maritim sektor, men vurdere om det er nødvendig å åpne for engelsk i visse tilfeller.
- Fortsette å legge til rette for gode, forutsigbare, stabile og likeverdige konkurransevilkår for norske sjøforsikringsselskaper.
- Starte planleggingen av ny fartøystruktur i Sjøforsvaret.
- Forsere arbeidet med oppgradering av Sjøforsvarets Skjold-klasse.

11 Økonomiske og administrative konsekvenser

Hovedmålet for regjeringens næringspolitikk er å legge til rette for størst mulig samlet verdiskaping i norsk økonomi, innenfor bærekraftige rammer. Regjeringens maritime politikk skal bidra til å nå det næringspolitiske målet, og til å støtte opp under andre politiske mål som klima- og miljøpolitiske mål, distriktspolitiske mål og sikkerhets- og beredskapspolitiske mål.

Hovedmålet med denne meldingen er å legge til rette for at norsk skipsfartsnæring og den bredere maritime næringen opprettholder sin internasjonale konkurransekraft og evne til verdiskaping og sysselsetting i hele landet.

For å nå dette målet er det sentralt at norsk maritim næring har tilgang på gode og fremtidsrettede rammebetingelser som gir muligheter for utvikling av klima- og miljøvennlige og digitale løsninger og tilgang på kompetent maritim arbeidskraft.

Tiltakene i meldingen har samlet sett små administrative konsekvenser og vil kunne dekkes innenfor Nærings- og fiskeridepartementets gjeldende budsjettramme.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 4. desember 2020 om Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring blir sendt Stortinget.

Bestilling av publikasjoner

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon
www.publikasjoner.dep.no
Telefon: 22 24 00 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på
www.regjeringen.no

Omslagsfoto:
Kontrollsenter: Kongsberg Digital
Bastø IV: Kongsberg Maritime
Bow Orion: Morten Wanvik/Odfjell

Trykk: Departementenes sikkerhets- og
serviceorganisasjon – 12/2020