

Maritimt Utdanningsforum – årlig fagkonferanse (MUF2008)

Sted: Color Magic – Hjortneskaia

Dato Mandag 24/11-2008 kl 1115-1135

Tema: "Stø kurs – regjeringens strategi for miljøvennlig vekst i de maritime næringer"

Politisk rådgiver Fride Solbakken

Foil 1: forside

Foil 2: collage

Jeg er glad for å få anledning til å åpne Maritimt utdanningsforums konferanse.

Statssekretær Rikke Lind hadde egentlig takket ja til å gjøre dette, men ble nødt til reise til Geneve. Jeg er politisk rådgiver i departementet, og veldig glad for å få denne anledningen til å møte dere som utgjør ryggraden i norsk maritim utdanning.

Denne konferansen er en viktig møteplass. Temaene dere har tatt opp de senere år viser at dere har sterk vilje og motivasjon for å videreføre den norske maritime tradisjonen. Dette faller helt sammen med de ønsker regjeringen har for maritim sektor.

Jeg vil i dette innlegget gå igjennom regjeringens maritime politikk. Jeg vil fokusere på hva som er gjort så langt, og hva vi ønsker å vektlegge i det neste året.

Vi er inne i en global finanskrise. Det er ingen som vet omfanget av denne ennå, eller hvilke områder som vil bli sterkes rammet.

Det som er helt sikkert er at finanskrisen virker hemmende på verdenshandelen. Vi har siden i sommer kunnet observere at fraktratene faller dramatisk. Noen frakttyper er mer utsatt enn andre og dette vil påvirke skipenes verdi og redernes vilje til å bygge nytt.

Dette kommer til i første rekke til å ramme norske verft og utstyrsleverandører, men vil også påvirke etterspørselen etter maritim arbeidskraft på sikt. Regjeringen har et sterkt fokus på at virkningene av finanskrisen skal bli minst mulig.

Derfor har vi også lagt fram

- et ekspansivt statsbudsjett
- en bankpakke som skal sikre at bedrifter får lån og at renta går ned
- Økt satsing på GIEK fra 60 til 110 mrd
- Økt satsing på byggelånsgarantiordningen fra 5 mrd til 8 mrd
- Økt satsing på lavrisikolån fra IN fra 1,5 til 2.5 mrd

Foil 3 (Visjon og stø kurs – motivasjon til temaet kompetanse)

Norge er blant verdens største skipsfartsnasjoner. De maritime næringer gav i 2007 arbeid til om lag 97 000 nordmenn, og hadde en omsetning på over 100 mrd. kroner. Dette gjør maritim sektor til Norges nest største næring, etter oljesektoren.

Dette skyldes flere ting. Vi har lange tradisjoner innen skipsbygging og sjøfart. Vi har en maritim næring som dekker hele spekteret av virksomheter. Vi er omstillingsdyktige, oppfinnsomme og har veldig høy kompetanse. Og ikke minst, Vi har gode sjømenn.

Dette legges merke til internasjonalt og gjør at verden ser til Norge for inspirasjon. I dag er skipsfarten og de maritime næringene blant Norges mest innovative og fremtidsrettede næringer. Dette er vi stolte av og regjeringen ønsker å gjøre dette enda bedre.

Temaet for konferansen er arbeidsdelingen mellom skolene og næringen for å bedre den norske maritime kompetanse. Det er viktig å løfte i flokk for å få dette til.

I 2004 ble samarbeidsarenaen Marut (Maritim Utvikling) etablert for å styrke samarbeidet om forskning og nyskaping mellom bedrifter, fagmiljøer og myndigheter. Det sentrale organet i Marut er Strategisk Råd som gir innspill til statsråden om maritim politikk. Strategisk råd for Marut består av sentrale ledere i maritim næring, forskningsmiljøene og fagbevegelsen.

Regjeringen ønsker å satse der vi er gode og maritim sektor er et av områdene der vi setter inn støtet. Vi ønsker å satse på miljøvennlige maritime næringer. Den maritime strategien ble lagt fram i fjor høst.

I strategiens forarbeider ga Strategisk Råd for Marut viktige innspill fra næringen.

Vi har nå jobbet med strategien et års tid og har høstet mange positive tilbakemeldinger fra alle deler av næringen, også fra utlandet. Det er veldig inspirerende å se et så stort engasjement, og å se at vi alle trekker i samme retning.

Da strategien ble lansert i fjor ble det bevilget en særskilt satsing på 100 millioner kr til maritim sektor. Denne satsingen viderefører vi også i 2009.

Foil 4 (strategiens elementer)

For at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon må vi satse bredt. Strategiens hovedområder er

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

Innen alle disse områdene har vi betydelig aktivitet. Det gjelder å kunne fornye og forbedre innsatsen. Da vil resultatene komme og Norge vil befeste sin posisjon som en verdensledende maritim nasjon der norske maritime næringene leverer de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden

- Globalisering og rammevilkår

Rammevilkår for rederinæringen er avgjørende for sysselsetting av norske sjøfolk. De siste årene har det vært fokus på særlig to rammevilkår, nemlig rederiskatten og nettolønnsordningen. Rederiskatten ble vedtatt i fjor høst av et enstemmig Storting. Ordningen er stabil, forutsigbar og konkurransedyktig.

Og når det gjelder Nettolønnsordningen så vil den ligge fast så lenge denne regjeringen sitter.

Gjennom nettolønnsordningen stimuleres rederne til å finansiere opplæringsstillinger ved pliktig innbetaling til stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse. På den måten blir nettolønnsordningen et viktig virkemiddel for å styrke maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk.

- Miljøvennlige maritime næringer

Skipsfart er en miljøvennlig transportform. Likevel har den et forbedringspotensial. Skipsfarten er en internasjonal næring, og det er derfor viktig med internasjonale kjøreregeler.

Vi mener at FNs sjøfartsorganisasjon, IMO, er svært viktig. Norge er en pådriver i IMO. Vedtaket om strengere krav til luftutslipp hvor tungolje på sikt fases ut er et viktig vedtak. Også reduksjon av klimagasser, rensing av ballastvann og opphugging av skip er eksempler på saker der Norge har et sterkt engasjement internasjonalt.

- Maritim kompetanse

Norge har maritim arbeidskraft med høy kompetanse. Dette er vi kjent for i utlandet, og vi har tradisjonelt hatt et godt omdømme på dette. Kompetansen må videreutvikles i takt med generasjonsskifter og med teknologisk utvikling.

Godt norsk sjømannskap trenger gode norske sjømenn. Derfor er kompetanse et av hovedområdene i strategien. Vi har for lengst innsett at vi ikke kan konkurrere på lave lønninger, men at vi må være konkurransedyktige på andre måter. Det er kunnskap, erfaring og kompetanse som er nøkkelen til dette.

- Maritim forskning og innovasjon

Forskning og innovasjon er en nødvendig forutsetning for å opprettholde vår posisjon som en av verdens ledende maritime nasjoner. I en verden hvor forskning og innovasjon blir stadig viktigere for konkurranseevnen er kunnskapsplattformen av stor betydning for næringslivet.

Regjeringen har i dialog med næringen utpekt miljø, krevende miljøvennlige maritime operasjoner og avansert transport og logistikk som viktige for videre kunnskapsutvikling. Det internasjonale samfunnet setter strengere miljøkrav og teknologiske framskritt må implementeres i maritim sektor. Da er det nødvendig at hele næringen satser på innovasjon og nytenkning. Regjeringen satser sterkt på dette.

Departementet arbeider med en stortingsmelding om innovasjon som planlegges lagt frem før jul. Forskning og innovasjon i maritim sektor omtales i meldingen.

- Nærskipsfart

Nærskipsfarten står for transport av råvarer og ferdigvarer mellom havner i Norge og mellom Norge og Europa. Det er behov for modernisering og fornyelse av hele den norske nærskipsfartsflåten.

Fornyelsesprosjektet for kysttransport «Nyfrakt» startet opp i 2008. Prosjektet skal utvikle et innovativt logistikksystem basert på nye fartøy med muligheter for økt lastutnyttelse. Rederier, maritim utstyrsindustri og forskningsorganer deltar i dette arbeidet.

Utvikling av nærskipsfart er derfor en av satsingsområdene i maritim strategi, og samarbeid med EU er viktig i den forbindelse. EU arbeidet går kort fortalt ut på å markedsføre sjøtransporten som et reelt transportalternativ.

Jeg har nå tatt en kort gjennomgang av regjeringens maritime strategi. I resten av presentasjonen vil jeg fokusere på den delen dere er mest interessert i, nemlig kompetanse.

Foil 5 (Kompetanse)

Jeg er enig med statsråd Tora Aasland som i "Medlemsmøte om kompetanse" i Maritimt Forum for et par uker siden sa at høy kompetanse er rett kunnskap for oppgaven.

Kompetanse er det du kan. Det er det du har lært på skolen. Men det er også de holdninger du har til det du har lært, evne til å lære nye ting, og ikke minst den erfaring man har.

Dette er viktig i den maritime utdanningen. Studentene må få den rette kunnskapen og tilstrekkelig erfaring i studiene slik at de ved praktisk arbeid kan opparbeide seg den kompetanse Norge trenger. Regjeringens mål er at Norge skal være verdensledende på maritim kompetanse.

Kunnskapskravene forandrer seg over tid. Ny teknologi på skipene gir et behov for omstilling i skolene. Nå har vi fått gasskip, selv om det ikke er så mange ennå, og det forskes på bruk av andre drivstoff. Miljøbevissthet må også ligge i offiserenes kompetanse. Etter som nordområdene blir mer viktige i den norske maritime virksomheten må norske offiserer ha kompetanse på operasjoner i arktiske strøk.

Derfor er det viktig at de maritime skolene har kontakt med forskningsmiljøene og med rederinæringen. Når rederiene setter i drift miljøvennlige skip må skolene være klare med mannskap til å bemanne dem.

Sjømannsyrkene er praktiske yrker der avansert teori danner grunnlaget for å gjøre gode beslutninger i jobben. Kombinasjonen av teori og praksis er av stor betydning for kompetansenivået til nye sjøfolk. Det er derfor svært viktig at det er tilstrekkelig med praksisplasser og opplæringsstillinger på skip for å gi tilstrekkelig erfaring slik at dømmekraft og handlekraft blir framtrede egenskaper i kompetansen til nye sjøfolk.

Som et bidrag til kompetanseheving for lærere har vi gitt ekstra midler lærere ved maritime utdanninger. Midlene har gått til alt fra kurs og seminarer til at lærere får ta mastergrad.

Rekrutteringssituasjonen til maritime yrker både nasjonalt og internasjonalt er svak. Internasjonale studier viser at det forventes en knapphet på offiserer for internasjonal skipsfart. Denne knappheten forventes å øke fremover ikke minst på grunn av alle nye skip som er kontrahert og vil komme på markedet i nær fremtid.

Vi står ovenfor de samme problemstillinger i Norge. Det har derfor blitt tatt en del initiativer både fra Næringen og fra myndighetene for å rekruttere flere til maritime yrker.

Mangel på mannskap kan også gi liten tid til opplæring og til å skaffe nødvendige erfaringer. Det vil si at mannskapsmangelen kan lede til økt antall ulykker.

Foil 6: Norsk Maritim utdanningssektor

Norsk maritim utdanningssektor har ambisjoner om å omfatte hele utdanningsspennet fra grunnutdanning til mastergrad. Dette er veldig positivt. Dette utgjør et godt grunnlag for at Norge skal beholde sin posisjon som en verdensledende maritim nasjon.

Vi har mange skoler på videregående nivå, vi har fagskoler, og noen høyskoler. Utdanningen omfatter grunnutdanning til maritime sertifikater og spesialisering i transport og logistikk. Noen skoler samarbeider og forsøker å utfylle hverandre både i utdanningstilbud og ved å dele ressurser. Dette er viktig for å styrke samarbeid og sikre god utnyttelse av ressursene.

Samarbeid er en kontinuerlig prosess. Jeg vil understreke at samarbeid er gunstig for å få utnyttet ressursene best mulig. Dette er en utfordring den maritime skolesektoren bør ta på alvor. Det er behov for en bedre koordinering av den maritime utdanningen i Norge

Et viktig tiltak for å møte kompetanseutfordringene i de maritime næringene er:

- Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (Kompetansefondet)
- Nettolønnsordningen, redere betaler kr 500 per ansatt per måned
- Arbeider med kompetanseheving og rekruttering

Resultat:

- Siden 2003 har søkingen på videregående linjer og fagskoler økt med 35% i landsgjennomsnitt
- Søking til maritime høyskoler har økt med 62%

Næringens egne kompetansetiltak er viktige for å gjøre ungdom bevisste på arbeid i maritim sektor.

- Det legges ned en betydelig innsats i profilering av utdanningsveier og yrkesmuligheter
- næringen stiller praksisplasser til rådighet gjennom å tilby fartstid, oppgaver og traineeprogram.

Dette er initiativer som viser at næringen tar ansvar for egen rekruttering og som regjeringen setter umåtelig stor pris på.

Næringen selv anslår at det er behov for 9000 nye sjøfolk i løpet av de neste tre årene. Finanskrisen vil kanskje påvirke behovet for nye sjøfolk, men det viktig å holde fokus på rekruttering også fra næringens side selv om vi nå kan komme til å gå inn i dårligere tider

Initiativet bak Maritime Knowledge hub, der rederier, tjenesteleverandører og kompetansesentra finansierer gaveprofessorater ved norske utdanningsinstitusjoner er også utrolig viktig

Det er gjennom

- forskning
- utvikling
- kompetanseutveksling
- formidling
- kombinert med tilstrekkelig kapital

at nyskaping og innovasjon kan skje. Et sterkt fokus på dette kan bidra til å forsterke den maritime klyngen til beste for hele næringen og for den maritime verdiskapingen i Norge..

Vi ser også at behovet for realfaglig kompetanse i næringslivet er økende. Samtidig har rekrutteringen til realfaglige studier over tid vært svak. Sett fra et næringsøkonomisk perspektiv er utviklingen innenfor realfagene bekymringsfull – særlig på lengre sikt.

Dette er bakgrunnen for at arbeidet med å styrke realfagene er så viktig, og at det derfor er befestet i Soria Moria-erklæringen. Regjeringens realfagsstrategi vil komme de maritime næringer til gode.

Foil 7 Maritim kompetanse i strategien

Maritim kompetanse er, som dere så innledningsvis, en sentral del i regjeringens maritime strategi. I fjor ble det bevilget 37 millioner kroner til maritim kompetanse, i år foreslår regjeringen 33,5 millioner kroner.

Den største forskjellen mellom i år og neste år er at det i fjor ble gitt engangsbevilgninger til skoleskipet GANN og åpnet for å søke midler til et maritimt kompetansesenter i Vestfold.

I forslaget for 2009 er midlene konsentrert om blant annet kompetansehevingstiltak for lærere, masterstudium, professor II-stillinger, erfaringsutveksling og samarbeid og maritimt utstyr.

Midlene som ble bevilget til maritim kompetanse i 2008 budsjettet nå fordelt. Det var gjort en prioritering av midler til de ulike tiltakene, og tildeling er gjort etter søknad.

Satsningen på kompetanse er foreslått videreført til neste år. Vi legger opp til at utlysning av midler vil skje rundt årsskiftet.

Vi vil videreføre prosjekter fra 2008, men det er plass til nye prosjekter i 2009, så det er bare å starte arbeidet slik at vi får inn mange gode søknader.

Foil 8 Oppfølging av Maritim strategi

Regjeringen har nå jobbet med strategien i ett år. I høst gav regjeringen ut et hefte som beskriver hvordan strategien har blitt fulgt opp. Dette heftet ligger til utdeling bak i lokalet. På side 11 i heftet kan dere se hvilke skoler som har fått tilsagn om midler i 2008.

Til våren gjør vi en total gjennomgang av de 54 tiltakspunktene i strategien. Vi håper dette vil vise at det har hatt en vesentlig effekt på de maritime næringenes evne og vilje til å skape vekst i de maritime næringene.

Foil 9: inn i solnedgangen

Arbeidet med maritim strategi er en kontinuerlig prosess, og vi oppfordrer dere til å komme med innspill og tilbakemeldinger på vårt maritime arbeid.

Lykke til med konferansen og takk for oppmerksomheten