

Nærings- og handelsdepartementet

Tale 23. november 2010, kl. 11:30

Taler: Politisk rådgiver Jeanette Moen

Tildelt tid: X min (avsatt 30 min i programmet)

Lengde: 2000 ord

Vi holder ”Stø Kurs”

Innlegg under Maritimt Utdanningsforum (MUF) 2010

Color Magic, Oslo 23. november 2010.

Sjekkes mot framføring

”Sjølivet er ikke for alle.

[...] det finnes sikkert bedre yrkesvalg for deg.”

Det var beskjeden jeg fikk da jeg testet om jeg var skikket til å velge en karriere til sjøs.

Testen kan man ta på nettportalen *ikkeforalle.no*.

Nettsiden er et ledd i rekrutteringskampanjen til Maritimt Forum og har som mål å informere ungdom om utdannings- og yrkesmulighetene i maritim sektor.¹

Jeg innrømmer det gjerne: Jeg ble nokså forundret over utfallet av denne testen. Jeg har seilt hver sommer de siste seksten årene, vet forskjellen på styrbord og babord og har vært ute og taklet et ganske hardt seilvær flere ganger.

¹ Med finansiering fra Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse.

Likevel passerte jeg altså ikke testen til Maritimt Forum.

Derfor sendte jeg faktisk en e-post til Maritimt Forums leder, Jørn Th.

Prangerød. Her konfronterte jeg han med min forundring over utfallet av testen.

La meg bare understreke at jeg verken har for vane å ta slike tester – mitt yrkesvalg har jeg tatt helt uten bruk av denslags veiledningstjenester. Ei heller har jeg for vane å kverulere på testresultat som ikke tilfredsstillter mine forventninger.

Men her ville jeg altså komme til bunns i grunnlaget for denne testen og utfallet.

På mitt spørsmål *"Hva skal til for å bestå?"* skrev Prangerød tilbake [og jeg siterer]:

" He he. Et yrke til sjøs er ikke for alle vet du... Så skrev han videre:

Den forrige testen vi hadde gjorde at de aller fleste passet, så nå er det motsatt. Det er faktisk en mening med det også. Det er slik at søkningen har økt veldig, så mye at vi nå har valgt å gå for kvalitet heller enn kvantitet. Dessuten er vi jo ikke helt 100 pst trygge på rammebetingelsene, og det siste vi vil er å komme i en situasjon hvor de som går ut av en maritim utdanning ikke kommer videre."

Ja, nåløyet skal være trangt, jeg holder med Prangerød i det. Sjølivet er så visst ikke for alle. Og kvalitetskravet er avgjørende for framtiden for den norske maritime næringen. Og for mitt vedkommende er det kanskje like greit om jeg lar sjøliv forbli en hobby og politikken min livsvei.

Men når det gjelder antydninger om utrygge rammebetingelser vil jeg tillate meg å komme med en presisering.

Denne e-postkorrespondansen skjedde før neste års statsbudsjett ble lagt fram. I lys av neste års budsjett er jeg ganske så sikker på at Prangerød og den maritime næringen med han er trygg.

I neste års budsjett bekrefter vi nok en gang at vi holder en "Stø kurs" i den maritime politikken.

I regjeringens strategi "Stø Kurs" har vi slått fast at:

"Norge skal være en verdensledende maritim nasjon. De maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsninger for fremtiden."

Det er en offensiv strategi og vi utformer politikk deretter.

Som et lite land kan vi ikke være best i alt, men vi kan og bør være suverene innen enkelte næringer.

- Hvor vi har særskilte forutsetninger, og;
- Ikke minst: hvor vi har sterke næringsklynger som vi kan bygge videre på.

Derfor står den maritime næringen høyt på den politiske agenda. Derfor holder vi stø kurs.

Fordi den maritime næringen sysselsetter mange, utgjør en vesenlig andel av norsk næringsliv – og fordi den gir et svært viktig bidrag til landets verdiskaping.

- Årlig skaper den maritime klyngen verdier for mer enn 100 milliarder kroner.
- Vi har verdens 5. største handelsflåte - verdens nest største og den mest avanserte offshoreflåten i verden.
- I Norge har vi verdens mest komplette maritime næringsklynge med bedrifter som dekker alle segmenter i den globale verdikjeden innen avanserte marine operasjoner.
- Og ikke minst er Norge i front innenfor maritim forskning og utvikling av nye og miljøvennlige løsninger innenfor næringen.

Dette skal vi bygge videre på. Gjennom følgende fem hovedsatsingsområder skal den norske maritime næringen bevare sin posisjon internasjonalt. Det gjelder:

- Globalisering og rammevilkår;
- Miljøvennlige maritime næringer;
- Kompetanse;
- Forskning og innovasjon, og;
- Nærskipsfart.

Endring og omstilling er et premiss for å overleve i markedet. Få næringer vet dette bedre enn den maritime næringen:

- Flyktige havressurser har tvunget fram stadig nye satsinger;
- Nyvinninger og reguleringer har krevd investeringer i utstyr og kompetanse;

- Næringen har opplevd en stadig sterkere konkurranse i det globale markedet, særlig fra lavkostland, og ikke minst;
- Har næringen merket de realøkonomiske virkningene av den internasjonale finanskrisen.

Verden er i forandring.

Globalisering innebærer at stadig nye land tar del i den internasjonale økonomien. Konkurransen tilspisses.

For Norge, som en liten åpen økonomi, er vår velstand avhengig av handel med utlandet. Men det gjør oss også avhengige av gode og rettferdige internasjonale spilleregler.

I Norge har vi fantastiske arbeidstakere som jobber sammen med bedriftsledelsen for å ta ansvar for bedriften, få til omstilling, vinne nye markeder.

Den største støtten vi kan gi dem er en ansvarlig politikk.

Vi vil arbeide for internasjonale, bindende reguleringer innenfor sentrale områder som angår den maritime næringen. Dette betyr at vi tar et aktivt standpunkt mot internasjonal subsidiekonkurranse og proteksjonisme.

Vi har gjentatte ganger advart mot at andre europeiske land vil gi støtte til enkeltbedrifter i maritime næringer. Slike ordninger skaper en

konkurransesvridning, kan utløse ødeleggende subsidiekappløp mellom nasjoner, og forhindrer naturlig omstilling og markedstilpasning.

Derfor har vi understreket hvor viktig det er å følge spillereglene for støtteordninger, slik de er nedfelt i EØS/EU sitt regelverk for statsstøtte.

Norge skal være en aktiv pådriver for en sikker og miljøvennlig skipsfart.

Som en av verdens største maritime nasjoner, må vi lede an i arbeidet for sikkerhet, et helhetlig miljøregelverk og globale løsninger. Hjemme og internasjonalt.

- Vi har en klar stemme i arbeidet for å utbedre regelverket på miljø og sikkerhet gjennom FN-organisasjonen IMO.
- Vi tar ansvar i utviklingen av et internasjonalt regelverk for sjøfolks rettigheter i FNs arbeidsorganisasjon ILO.
- Vi arbeider for internasjonalt bindende handelsavtaler gjennom Verdens handelsorganisasjon, WTO.

Dette gjør vi for å sikre at vi og våre konkurrenter følger samme spilleregler.

Dette gjør vi for å trygge sjøfolks arbeidsvilkår.

Norge er et høykostland. Og det vil fortsatt være det i framtiden. Fordi vi har høy produktivitet og høye lønninger.

Vi er ikke villige til å forsake verken velstanden eller velferdsgoder vi nyter godt av for å konkurrere i et utsatt marked: Vi vil ikke konkurrere om de laveste lønningene eller dårligste arbeidsvilkårene.

Siden vi er et høykostnadsland, må vi fokusere på kvalitet og kompetanse i leveransen.

Det skal vi gjøre gjennom å styrke kvaliteten på den maritime kompetansen – fra fagarbeider til forsker.

- Dersom vi skal hevde oss internasjonalt, må vi investere i forskning og innovasjon;
- Kvaliteten på profesjonsutdanningen må være høy, og ikke minst;
- Vi må sikre en tilstrekkelig rekruttering til næringen.

Trygging av sjøfolks arbeids- og levevilkår er et ledd i å gjøre den norske maritime næringen sterkere.

Fordi det handler jo om å ta vare på næringens viktige ressurs, nemlig arbeidskraften. De ansattes bidrag er helt uvurderlige for at virksomhetene nå og i framtida skal skape verdier, ser muligheter og finne nye og stadig mer miljøvennlige løsninger.

Verdien av kompetansen til norske sjøfolk – fagarbeidere, ingeniører og forskere - er fundamentet i den norske maritime klyngen. Verdien av å holde kompetansen i Norge er bakgrunnen for at vi har opprettholdt

nettolønnsordningen for sjøfolk. Fordi kompetansen til norske sjøfolk fører verdier tilbake til den maritime klyngen.

Næringa viser at de anerkjenner betydningen av kompetansetiltak.

Rederiforbundet, Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund har gått sammen – med NHD – og etablert Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK).

Rederier som er omfattet av nettolønnsordningen betaler et fast beløp til stiftelsen. I fjor mottok stiftelsen 70,8 millioner kroner fra rederiene. Disse pengene er bevilget til rekruttering og kompetansehevingstiltak i den maritime næringen.

Størst er bevilgningene til rederier som har opplæringsstillinger – lærlinger, kadetter og junioroffiserer. Men like viktig er finansiell støtte og påtrykk for å belyse den økonomiske situasjonen til skoleskipene.

Godt utstyr er avgjørende for å gjøre utdanningen relevant. Derfor har regjeringen i løpet av tre siste årene bevilget i overkant av 80 millioner til styrking av infrastruktur og kompetanse ved maritim utdanning.

Både myndigheter, interesseorganisasjoner og næringen må dra i samme retning dersom vi skal nå våre målsetninger for den maritime næringen.

- Et viktig grep er satsing på FoU.

Siden 2006 er bevilgningene økt fra 124 millioner kroner til nærmere 190 millioner i 2010. I tillegg kommer ytterligere 30 millioner i verftspakken med bevilgninger til Forskningsrådet og Innovasjon Norge, blant annet.

- Næringen og myndighetene ser nytten av å investere i forskning og kompetanseutvikling.

Global Maritime Knowledge Hub er et initiativ fra Oslo Maritime Nettverk og Norges Rederiforbund. Målet er å etablere et nettverk – en kunnskapshub – bestående av 20 maritime gaveprofessorater. Så langt er det etablert 15 professorater med gaveforsterkning fra staten. Til sammen tilsvarer dette en økning i maritim forskning til en verdi av 100 millioner kroner.

I tillegg har Nærings- og handelsdepartementet finansiert et professorat ved NTNU for bærekraftig transport i nordområdene.

- Og sist, men ikke minst jobber vi med utbedringer av kvaliteten på profesjonsutdanningen.

Vårt utgangspunkt er at minimum ikke er godt nok.

STCW-konvensjonen stiller tilstrekkelige krav [STCW uttales på norsk.

Standards of Training, Certification and Watchkeeping].

Men dersom vi skal være konkurransedyktige er ikke tilstrekkelig godt nok. Da må nivået ligge høyere.

Jeg ser fra programmet at Sjøfartsdirektoratet skal gi oss en nærmere presentasjon på hvordan dette vil påvirke den maritime utdanningen i Norge.

Et utvalg oppnevnt av statsrådets strategiske råd for Maritim Utvikling (MARUT) har vurdert kvaliteten i den maritime profesjonsutdanningen. Utvalget var bredt sammensatt og besto av representanter fra arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner samt utdannings- og rekrutteringsinstitusjoner. Konklusjonen til utvalget er at vi kan bli bedre. Videre oppfølging av rapporten er nå til vurdering. Men uavhengig av utfallet er det positivt at de fire maritime høyskolene (Vestfold, Stord-Haugesund, Ålesund og Tromsø) har startet et samarbeidsprosjekt om utvikling av en maritim profesjonsutdanning. Målet er å videreutvikle utdanningen for ytterligere å bedre kvaliteten. Dere er gode, men som i politikken må vi alltid strebe etter å bli enda bedre.

Regjeringens utgangspunkt er at vi kan bidra med rammebetingelser, midler til forskning, og vi kan være en god offensiv kunde som etterspør nye løsninger. Vi kan bidra med å utvikle internasjonale og nasjonale insentiver som utløser investeringer.

Men det er lite til sammenligning med hva næringslivet selv har muligheten til å mobilisere. Dette gjelder finansiering og det gjelder teknologiutvikling.

Få om noen illustrerer industriens egen evne til å omstille seg og tenke nytt - bedre enn den maritime næringen.

I århundrer den maritime næringen vist sin særegne evne til å innovere og ta i bruk ny teknologi.

Og det er da heller ingen grunn til å forvente noe mindre av dere som representerer de som utdanner næringas framtid.

Den maritime næringen, som en del av dere kanskje kjenner til har nærings- og handelsministeren satt ned flere utvalg som diskuterer hva vi skal leve av i fremtiden. Det er selvfølgelig vanskelig å spå hvordan fremtiden vil se ut, men et godt utgangspunkt er å bygge videre på det vi kan god, og maritim sektor er kanskje den mest komplette klyngen vi har. Men vi kan ikke leve av å være gode i dag. Vi må hele tiden utvikle oss videre, ikke minst gjennom å utdanne nye og videreutvikle den kompetansen som allerede finnes. For det er jo slik dere – at vi blir aldri ferdig utlært. Den som gror en er ferdig utlært er jo ikke det – han er bare ferdig!

Takk for oppmerksomheten.

— * * * * * —