

Oslo, 22. januar 2007

Nærings- og handelsministeren  
E-post: postmottak@nhd.dep.no

## **STORTINGSMELDING OM INNOVASJON KOMMENTARER FRA NORGES REDERIFORBUND**

Vi viser til brev av 21. desember 2006 hvor det bes om innspill til arbeidet med en stortingsmelding om innovasjon.

Skipsfarten og den norske maritime næringen har over de siste 100 år utviklet seg til å bli en bred og innovativ næringsklynge som er helt unik i verdenssammenheng. Norske rederiene har ønsket og våget å satse på utvikling av nye skips- og forretningskonsepter. Dette har gitt grobunn for designere, verft, skipsutstyrproducenter, klassifiseringsselskap, konsulenter, finansielle tilretteleggere og spinoffs til andre næringer som IKT-, finans- og olje- og gassnæringene. Videre er en aktiv bruk av den kompetanse sjøfolk opparbeider seg om bord viktig for å forklare den høye norske innovasjonsgraden.

Innovasjonen i den maritime næringen er like mye klynge- og markedsdrevet som drevet av forskning. De ulike leddene i forretningskjeden er vekselvis konkurrenter, partnere og krevende kunder for hverandre. I dette samspillet oppstår det tanker og ideer som ellers ikke hadde sett dagens lys. Samspillet i den maritime klyngen er godt dokumentert gjennom en rekke forsknings- og utredningsprosjekter de senere årene. I vedlegg 8 til Rederiforbundets høringsuttalelse til NOU 2006:4 er denne dokumentasjonen oppsummert.

Den maritime klyngen kombinerer i dag høy lønnsomhet i et fullt ut globalt marked med hovedkontorfunksjoner og kompetansearbeidsplasser, lokalisert både i de store byene og distrikter langs norskekysten.

Det er ikke vanskelig å finne gode innovasjonseksempler i norsk skipsfart. Utviklingen av cruiseskipkonseptet, kjemikalieskip, offshoreservicefartøyer, oljeborings- og produksjonsfartøyer, bøyelastere, ro/ro-skip, skip for skogsprodukter, ulike gasskip som LPG, LNG mv. er noen eksempler. Det er blitt hevdet at alle vesentlige innovasjoner i form av nye skipskonsepter har norsk

opphav, med unntak av containerskipet. Teknologisk har innovasjonene vært særlig på design og konstruksjon, spesielt innen størrelse, sikkerhet, miljø, drifts- og operasjonsvennlighet. Like viktig, men kanskje mindre synlig, er den innovasjonen som skjer i form av nye forretnings- og logistikkonsepter.

Eksempelene er også mange på at innovasjon oppstår i samspill med tilgrensede næringer. Den maritime næringen fungerer i et nært samspill med olje- og gassnæringen. Et stort antall rederier er engasjert i olje- og gassrelatert virksomhet, og har nå tatt store innovative sprang innen flytende produksjon og undervannsløsninger på dypt vann og værutsatte steder. IKT er også et eksempel på samspill med andre næringer, særlig innen radiokommunikasjon og navigasjon. Dynamisk posisjonering bør her nevnes spesielt. Denne innovasjonen har vært et vesentlig bidrag til dagens effektive og sikre utvinning av petroleum offshore. Et tredje eksempel er samspillet med finanssektoren. Norske banker, finansielle tilretteleggere og assurandører har store markedsandeler globalt og er verdensledende i å bringe nye løsninger til markedet.

Rederienes tilstedeværelse og rolle er kritisk i forhold til å opprettholde den maritime klyngens kunnskaps- og innovasjonskraft. Rederiene er krevende kunder for resten av klyngen og bringer med seg markedskunnskap inn i samspillet i klyngen. Denne markedskunnskapen er grunnleggende for den innovasjonsaktiviteten som skjer i den maritime næringen.

Norge er et høykostland. Det innebærer at norske maritime varer og tjenester generelt ikke kan konkurrere på pris og lave arbeidskraftkostnader, men på kvaliteten og merverdien i de varer og tjenester som tilbys og evne til å håndtere globale verdiskjeder. Markedsmessig forsprang innen kvalitet og merverdi forutsetter en vedvarende høyere innovasjonsgrad enn våre konkurrenter. Andre maritime nasjoner arbeider bevisst for å heve sitt utdanningsnivå og generelle kunnskapsnivå for derved å videreutvikle sin maritime kompetanse. Dermed blir flere land reelle konkurrenter også på kvalitet fremover.

*Hva kan næringslivet og myndighetene gjøre for å fremme innovasjon i norsk økonomi generelt og den maritime næringen spesielt?* Innovasjon skjer i enkeltbedrifter og i samspillet mellom bedrifter. Næringslivet har hovedansvaret for å sikre et høyt innovasjonsnivå. Kommersiell virksomhet er næringens ansvar. Det er den maritime næringsklyngens eget ansvar å ta initiativ til å etablere og drive de møteplasser og de former for samarbeid som tjener de kommersielle interesser til deltakerne i klyngen. Det er iverksatt flere slike tiltak og etablert møteplasser, for eksempel Viking Innovation, NCE Maritime, Oslo Maritime Network, ofte i samarbeid med myndighetene.

Fra myndighetenes side er det etter vår oppfatning grunnleggende viktig at politikk og regelverk er rettet inn mot å styrke allerede etablerte og store næringsklynger. Politikk for å styrke næringsklynger er velfungerende innovasjonspolitik fordi innovasjonsgraden gjennomgående er høy i brede næringsklynger. Men også den

generelle tilgang til finansiering av næringsrettet forskning og incentivordninger (for eksempel Skattefunn) er viktig for innovasjonsevnen.

Når det gjelder maritim næring spesielt, vil vi påpeke følgende viktige områder på myndighetssiden:

- Gjenstående hindringer for opprettholdelse av næringens bredde og dynamikk må fjernes. EU har felles retningslinjer når det gjelder tiltak inn mot maritim sektor. Det er viktig at Norge etablerer vilkår på linje med de som gjelder ellers i Europa i alle deler av kjeden. Det gjenstår å etablere vilkår for rederiene på linje med EU (rederibeskatning). Nyetablering og vekst skjer nå utenfor Norge. Dette rammer verdiskapings- og innovasjonsevnen i hele den maritime næringen.
- Gjennom Marut er bevilgningene til maritim forskning og innovasjon økt de senere årene. Det er viktig at satsingen på maritim forskning skjer i et samspill med næringen. Marut-samarbeidet ivaretar dette. Her vil det blant annet bli utarbeidet en forsknings- og innovasjonsstrategi.
- Infrastruktur og anlegg for uttesting av nye løsninger og teknologi er en viktig del av forskning, innovasjon og kunnskapsutvikling. Myndighetene må ha et aktivt forhold til behovet for utvikling av infrastruktur, i særlig grad behovet for modernisering av laboratoriekapasiteten på Tyholt.
- Relevant offentlig utdanning er viktig for innovasjonsmulighetene i en kompetansebasert maritim næring. Kobling og samarbeid mellom næringen og utdanningsinstitusjonene må styrkes. Den maritime næringen driver selv omfattende rekrutteringskampanjer, men det offentlige må også sette inn tiltak tidligere i skolene for informasjon og kunnskap om den maritime sektor.

For øvrig henviser vi til Marut-samarbeidet, som er en god plattform for å sikre et fruktbart samspill mellom myndighetene og den maritime næringen. Gjennom Marut-samarbeidet og Strategisk Råd gis innspill til departementets arbeid med en nasjonal maritim strategi. Marut-samarbeidet utgjør en møteplass for løpende drøfting av tiltak for å styrke innovasjonen i næringen. Som nevnt vil det gjennom Marut-samarbeidet bli utarbeidet et innovasjons- og forskningsstrategi for den maritime næringen. Dette arbeidet vil være svært relevant for Regjeringens stortingsmelding om innovasjon.

Med hilsen  
NORGES REDERIFORBUND  
Arvid Gusland