

MARITIMT FORUM NORD SA ÅRSBERETNING 2013



MARITIMT FORUM NORD SA
Havnegata 2, 8514 Narvik
Org.nr.: 997.461.231

VÅRT FORMÅL OG VISJON

Maritimt Forum Nord SA (MFN) er et av 8 regionale maritime fora lokalisert i Norge

Formålet til MFN er:

- Å styrke, fremme og videreutvikle de
 - Maritime næringer og deres mulighet til å drive konkurransedyktig maritim virksomhet, regionalt, nasjonalt og internasjonalt
- Bidra til å videreutvikle norsk maritim
 - Kompetanse og kvalitet med sikte på økte leveranser og mer eksport av maritime varer og tjenester
 - Bidra til økt samarbeid mellom organisasjon og bedrifter innen norsk eksportrettet næringsliv
 - Medvirke til at den verdiskapning som skjer via petroleumsaktivitetene i nord i rimelig grad kommer Nord-Norge til gode

Visjonen vår er at Norge skal være det mest attraktive stedet i EØS-området å drive, eie og utvikle maritim virksomhet.

For å nå dette målet driver vi:

- Folkeopplysning og informasjonsarbeid for å synliggjøre næringen
- Politisk påvirkning av de næringspolitiske fellesinteresser
- Styrking av samarbeidet og dynamikken i klyngen
- Rekruttering av kompetanse til næringen



Foto: Troms Offshore

INNHALDSFORTEGNELSE

Virksomhet, lokalisering og styre	4
Styret har i 2013 bestått av:	4
Sekretariatet	5
Økonomiske forhold	5
Utvikling i resultat og stilling	5
Arbeidsmiljø og likestilling	5
Ytre miljø	5
Strategi- og handlingsplan	5
Aktiviteter	6
1. Rekrutteringskampanjen «ikke for alle» – startet i 2007	6
2. Kadettordningen og opplæringsplasser	6
3. Maritimt Utdanningsamarbeid i Nord / Samarbeidsavtale	7
4. Verdiskaping innenfor maritim sektor i Nord	9
5. Maritim 21 / Marut (maritim utvikling)	11
6. Maritim Forskning og Utvikling i Nord	11
7. Nærskipsfarten / vridning av last fra vei til sjø	12
8. Nordområdene	13
8.1 Forstudie - maritime handelsknutepunkt i Nordområdene	14
8.2 Search and Rescue in Eastern Barents Sea (SEBS):	15
8.3 Arktisk Maritim Klynge (AMK)	16
8.4 Strengthening the knowledge dimension in maritime industry	16
8.5 Cold Tech	17
8.6 Cetia – Coastal environment, technology and innovation in the Arctic	17
8.7 Barents Watch (BW)	18
8.8 Environmental Waste Management (EWMA)	18
8.9 SARiNOR (søk og redning i nord)	19
9. Andre saker	20
10. Planlagte aktiviteter for 2014	21

ÅRSBERETNING 2013

Virksomhet, lokalisering og styre

Maritimt Forum Nord SA (MFN) har gjennom sitt 15. driftsår arbeidet målrettet mot sine definerte mål i hele regionen og fulgt opp påbegynte prosjekter. MFN sitt geografiske arbeidsområde er primært Nord- Norge, men når det gjelder rekruttering og utdanning er MFN ansvarlig for de 4 nordligste fylkeskommunene.

Maritimt Forum sentralt ble etablert som en stiftelse i 1990 der omkring 220 maritime bedrifter og organisasjoner var medlemmer. Nasjonalt samler Maritimt Forum i dag over 700 bedrifter og organisasjoner fra både arbeidstaker- og arbeidsgiversiden i maritim sektor over hele Norge. Sammen representerer Maritimt Forums medlemmer hele verdikjeden i et mangfold som er den maritime næringen i Norge sitt fremste fortrinn.

MFN som ble etablert som en stiftelse den 25. mai 1998 om bord i hurtigruteskipet Richard With og har i dag 64 medlemmer. Den 4. juni 2001 besluttet årsmøtet enstemmig å omgjøre stiftelsen til en forening. I ekstraordinært medlemsmøte den 20. september 2011 i foreningen MFN ble det besluttet å endre organisasjonsform til et samvirkeforetak. Den 29. oktober 2013 ble **Maritimt Forum Nord SA registrert.**

Årsberetningen omfatter i vesentlig grad all virksomhet som har blitt utøvd av MFN gjennom året.

Samvirkeforetakets forretningsadresse er i Narvik.

Styret har i 2013 bestått av:

Styrets medlemmer

Tor Husjord, leder
Brita Christiansen
Rune Arnøy
Oddvar Rundereim
Jan Oddvar Olsen
Johnny Hansen
Odd Jarl Borch
Halvar Pettersen
Tor S. Andersen
Hilde K. Kjerstad
Geir Lundberg

Varamedlemmer

Ole Kolstad
Trond A. Christiansen
Ingvar Mathisen
Vigdis Hokland
Snorre Braaten
Øystein Jensen
Roald Isaksen
John Evensen
Svein H. Løkken
Gerry Larsson Fedde
Tor Are Vaskim

Ifølge vedtektene velges formannen for 1 år. Øvrige styremedlemmer velges for 2 år. Kontinuitet ivaretas. Varamedlemmer velges hvert år med funksjonstid ett år.

Sekretariatet

Navigare AS har i 2013 ivaretatt sekretariatsfunksjonene til MNF og vært prosjektleder for noen større prosjekter. Disponentavtalen med Navigare AS opphørte 31.12.2013.

MFN har siden 1. juni 2013 vært etablert med avdelingsleder (Ole Kolstad) med kontor på Nordområdesenteret på Handelshøgskolen i Bodø, Universitetet i Nordland.

Økonomiske forhold

Årets drift viser et resultat på kr 40.478. Finanspostene utgjør – kr,- 14.041 netto, hvorefter årsresultatet fremkommer med et overskudd på kr. 26.437 som overføres til annen egenkapital.

Forutsetningen for fortsatt drift er til stede og årsregnskapet for 2013 er satt opp under denne forutsetning.

For øvrig vises til vedlagte årsregnskap m/noter.

Utvikling i resultat og stilling

Etter styrets oppfatning gir årsregnskapet en tilfredsstillende beskrivelse av samvirkeforetakets resultat for 2013 og økonomiske stilling ved årsskiftet.

Arbeidsmiljø og likestilling

Samvirkeforetaket har hatt 2 ansatte i 2013. Styret praktiserer likestilling i henhold til gjeldende lovgivning. Det er forsøkt iverksatt tiltak for å endre kjønns sammensetningen.

Ytre miljø

Samvirkeforetaket forurensrer ikke det ytre miljø utover det som er akseptabelt for virksomheten og aktiviteten som drives.

Strategi- og handlingsplan

I begynnelsen av året ble det utarbeidet en strategi- og handlingsplan for MFN.

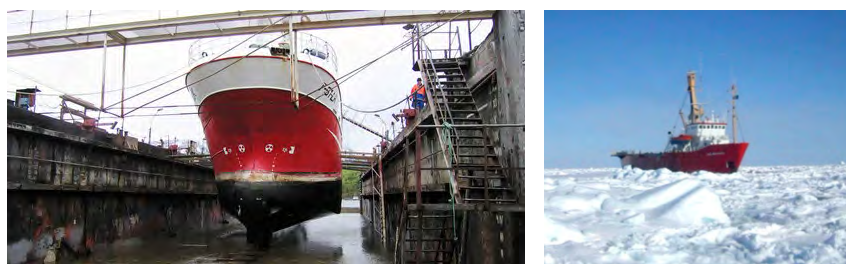


Foto: Grovfjord Mek Verksted

Aktiviteter

Gjennom året har MFN rettet et spesielt fokus mot følgende saker:

1. Rekrutteringskampanjen «ikke for alle» – startet i 2007

Den opprinnelige plan var at kampanjen skulle vare i 3 år fra 2007. Informasjonen og rekrutteringstiltak bør være langsiktig. Kampanjen er derfor gått over til et program. Informasjons- og rekrutteringsarbeidet har primært vært rettet mot rådgivere, kontaktlærere, foreldre og ikke minst elever i ungdoms- og videregående skoler i fylkene. I tillegg har vi deltatt i dimensjoneringsdebatten i fylkene med sikte på å få en best mulig tilpasset utdanningskapasitet. Dette er et vanskelig spørsmål hvor Fylkene ofte «vekker» næringspolitiske spørsmål opp mot antall læreplasser. Ved utgangen av året sto 120 kvalifiserte søkere uten tilbud på landsbasis hvorav 35 kandidater fra vår region.

De samlede maritime fora står ansvarlig for gjennomføringen av prosjektet på nasjonalt plan i nært samarbeid med de regionale opplæringskontorene for maritime fag. MFN har således drevet kampanjen i region Nord i samarbeid med Opplæringskontoret For Maritime Fag Nord i Tromsø. I 2008 tiltrådte Opplæringskontoret for forsvaret, avdeling Andøya, samarbeidet. Denne tilleggs-dimensjonen har gitt positive resultater over flere år. MFN har gjennom året hatt samlinger rundt om i regionen.

Det ble gjennomført rekrutteringsseilas 15. – 17. januar med hurtigruteskipet «Richard With» med tilfredsstillende resultat. På strekningen Trondheim – Tromsø med mellomliggende havner besøkte 820 elever og 85 lærere skipet. 30 representanter og 3 rederier deltok om bord under toktet. De maritime skolene i Rørvik, Bodø og Tromsø presenterte Vg2 maritime fag på utvalgte strekninger.

Etter at første opptaket for høsten 2013 var unnagjort, registrerte man «all time high» søkning til vgs. 2 «maritime fag» og de maritime fagskolene i vår region. Den sterke veksten i antall søkere viser at strategien om å vri fokus i programmet fra kvantitet mot kvalitet bør forsterkes.

Se: www.ikkeforalle.no

2. Kadettordningen og opplæringsplasser

Kadettbasen som ble startet i 2010 har gjennom året svart til forventningene. Kadettdatabasen som driftes av Maritimt Forum sentralt skal gjøre det enklere for:

- Studentene å finne kadett plass
- Rederiene å finne kvalifisert personell

Ved utgangen av året var 442 av søkerne tatt opp i basen, mens 84 fortsatt står uten plass. Antall opplæringsplasser på lokale ferjer og hurtigbåter er kraftig redusert. Årsaken er at fylkene, som har overtatt anbudsordningene, ikke stiller krav om opplæringsstillinger når ferje- og hurtigbåttrafikken legges ut på anbud der hvor fartøyene tilfredsstillt kravene til slike opplæringsplasser. Som en konsekvens av dette legger heller ikke rederiene inn opplæringsstillinger i sine anbud.

Dersom denne praksisen i fylkene fortsetter vil vi få mangel på kvalifiserte sjøfolk som kan bemanne ferjene og hurtigbåtene. Dette vil medføre svekket regularitet og innstilte ruter i berørte samband. MFN har derfor tilskrevet de 3 nordligst fylkeskommuner med anmodning om at fylkene snarest mulig endrer sin praksis slik at det i anbudsrundene legges inn krav om opplæringsplasser. Likeså vil MFN søke å påvirke myndighetene slik at fartøyenes kravspesifikasjoner for opplæring endres slik at flere opplæringsstillinger kan etableres. Dagens ordning er i mange sammenhenger urimelig i forhold til målsettingen.

Næringen v/opplæringskontorene for maritime fag arbeider med å utvikle et web basert administrasjons- og opplæringsprogram for kadetter. Programmet som har fått navnet «WEBCADET» blir tatt i bruk fra sommeren 2014.

3. Maritimt Utdannings samarbeid i Nord / Samarbeidsavtale

Regjeringens målsetning er at Norge skal ha verdens beste maritime utdanning. Dette skal bl.a. skje ved samarbeid mellom utdanningsinstitusjonene og næringslivet (Stø kurs). 20 % av landets sjømannsstand kommer fra region Nord som derfor utgjør en svært viktig rekrutteringsarena.

I 2008 inngikk MFN en samarbeidsavtale med de 4 nordligste fylkeskommunene (maritim utdanning i videregående skoler og tekniske fagskoler) og Universitetet i Tromsø og senere Universitetet i Nordland på den ene siden, og MFN, Opplæringskontoret For Maritime Fag – Nord, og Opplæringskontoret for Forsvaret avdeling Andøya, på den andre siden. Samarbeidsavtalen ligger på våre nettsider: www.maritimt-forum.no.



Foto: Svein Arnt Adelsten Eriksen

På grunn av positive erfaringer med samarbeidet ble avtalen i februar måned 2012 utvidet ved at Bodin vgs. og maritime fagskole, Tromsø maritime skole, Universitet i Nordland og Universitet i Tromsø også etablerte samarbeid om sertifikatutdanning og maritim lederutdanning. Denne har som mål å videreutvikle studietilbudene innenfor de maritime fagområdene og fagtilbud med relevans for den maritime næringen ved alle nevnte utdanningsenheter. Det er et mål at det skal utvikles tilbud til beste for næringsutvikling og kompetansebygging i Nord-Norge og nordområdene. Det skal utvikles gjennomgående studietilbud fra fagbrev til doktorgradsutdanning innenfor områder som er naturlige. Samarbeidet skal sikre god rekruttering av studenter og ansatte for på best mulig måte å dekke regionens behov for kompetanse til den maritime næringen.

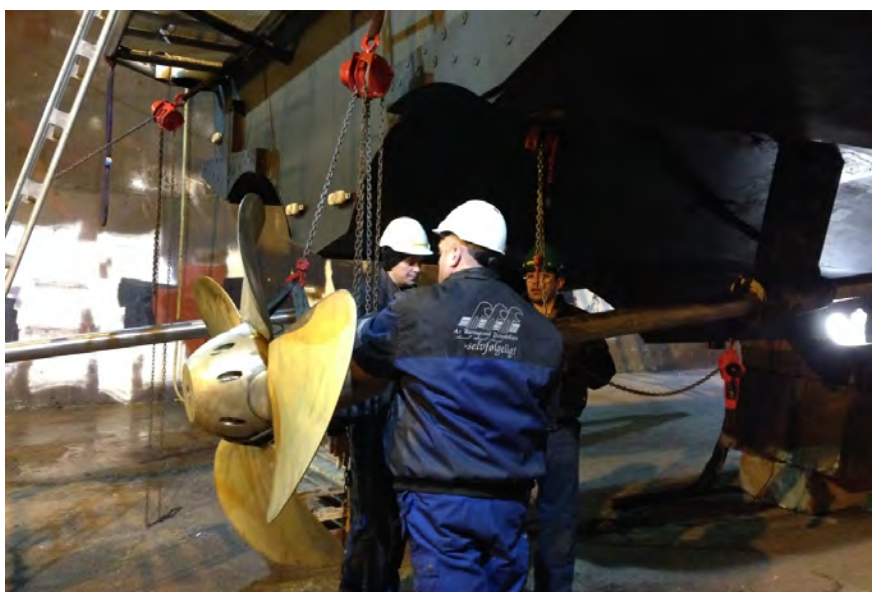


Foto: Havøysund Patentslipp

Gjennom gode relasjoner mellom institusjonene og fagmiljøene vil en samlet kompetansepool sikre god ressursutnyttelse og det vil styrke institusjonenes evne til samlet å kunne tilby tidsriktige studier og felles bruk av kostnadskrevende utstyr.

Etter erfaringer gjennom 2012 ble det klart at også de andre maritime utdanningsinstitusjonene i Nord-Norge ønsker å tiltre denne avtalen. En videreutvikling av samarbeidet ble derfor gjennomført i løpet av 2013.

Våren 2011 tok MFN initiativ til å få utredet et tilbud innen økonomi- og ledelsesutdanning i nord. Komiteen som ble nedsatt, ledet av Tor Husjord, leverte sin innstilling i desember 2011. Basert på nevnte innstilling vedtok Universitetet i Nordland oppstart av et samlings- og nettbasert årsstudium i maritim økonomi og ledelse fra høsten 2012 for 25 studenter. Ved søknadsfristens utløp forelå 135 søknader. På grunn av den store søknadsmassen besluttet UIN å øke studentinntaket fra 25 til 38 studenter som alle startet på studiet i august måned 2012.

Ca. 30 % av de som tar maritim sertifikatutdanning tar også videre utdanning i høyskole eller universitetsmiljøer. I Nord-Norge var dette tallet bare 12 % i 2012, men økte til 18 % i 2013.

Et av satsningsområdene til MFN er derfor å sikre gjennomgående kvalitet fra laveste til høyeste nivå i utdanningsmønsteret.

Et viktig tiltak som vil bidra til å sikre kvaliteten i sertifikatutdanningen og som vil resultere i at flere tar høyere maritim utdanning i nord er etableringen av «Bodø Maritime Campus».

I 2012 signerte Universitetet i Nordland, Bodin videregående skole og maritime fagskole og Nordland fylkeskommune en avtale om etablering og utviklingen av nevnte Campus. Nordland fylkeskommune bevilget kr 2.900.000 til formålet frem mot 2015. Grunnlaget for denne etableringen er bl.a. at Bodin videregående skole og maritime fagskole ligger lokalisert like ved Universitetet og at man fra og med høsten 2012 startet et nært samarbeid om:

- Utvikling av fag, kurs- og studietilbud på fagskole og bachelornivå
- Undervisning og bruk av utstyr
- Utveksling av undervisningspersonell
- Kompetanseutvikling fagpersonell
- Utveksling av informasjon
- Felles markedsføring

Som et resultat av dette samarbeidet, hvor man høstet meget gode erfaringer, ble det høsten 2013 startet et bachelorstudium i «nautikk og maritim økonomi og ledelse» ved Handelshøgskolen i Bodø, Universitetet i Nordland. Ved søknadsfristens utløp var det totalt 78 søkere til 15 studieplasser. Studiet gir utdanning fram til høyeste sertifikat D1 Sjøkaptein. I dette studiet legges det opp til et gjennomgående løp med aktiv oppfølging i kadettperioden. For å få et tett samspill mellom formell utdanning og praksisopplæring er det ønskelig med «traineeavtaler» mellom utdanningsinstitusjon og rederi. Det har i løpet av året vært arbeidet med å få på plass disse avtalene før studentene skal ut i første praksis sommeren 2014.

4. Verdiskapning innenfor maritim sektor i Nord

Maritim næring i nord har lange tradisjoner, spesielt knyttet til kystransport av personer og gods samt fiskeri. Som maritim region er vi fortsatt liten sammenlignet med andre maritime regioner. Maritime næringen står for en verdiskapning på 6 % av næringslivets verdiskapning i nord, sammenlignet med 11 % nasjonalt. Veksten i næringen har vært positiv det siste året målt i omsetning, verdiskapning og sysselsetting. Næringen som omsatte for 15 milliarder kroner i 2012, opp fra 14 milliarder året før, sysselsetter ca. 7300 personer.

Rederiene dominerer den maritime virksomhet i nord og står bak 60 % av verdiskapningen i regionen. Denne gruppen er dominert av nærskipfartsrederiene, med Hurtigruten som en dominerende aktør som alene representerte nesten 20 % av regionens verdiskapning. Øvrige deltagere i denne gruppen er BTN SJØ, Torghatten og Boreal.

Vi ser også en tendens til økt Offshore aktivitet i landsdelen. Troms Offshore er et selskap som eier/drifter 12 – 15 skip. Selskapet ble i løpet av året kjøpt opp av amerikanske

Tidewater som er verdens største offshorerederi. I tillegg nevnes Chriship AS med sete på Sortland og Nor Supply Offshore AS med sete i Bodø. Samler driver disse 7 offshore fartøyer.

Nest største gruppe er tjenester som domineres av havne- og logistikselskaper som Polarbase, Norbase og Helgelandbase. I tillegg har regionen større havnevirksomhet knyttet til industri og gruvedrift som LKAB i Narvik, Rana Industriterminal, Mosjøen Industriterminal, Sydvaranger AS m.fl.

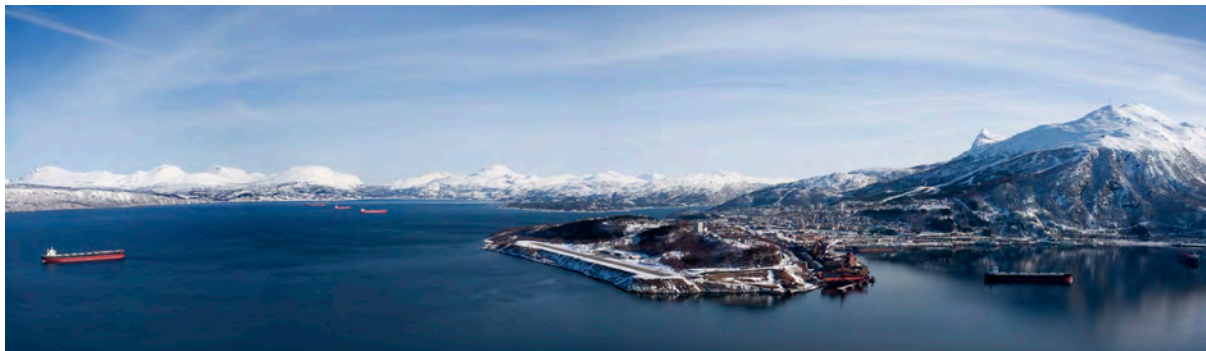


Foto: Narvik Havn

Lønnsomheten i bedriftene i den maritime klyngen i nord har vært lav.

Unntaket er deler av verftsindustrien som har god lønnsomhet, likeså tradisjonelt fiske og havbruk.

MFN har tatt aktive grep for å øke verdiskapingen i nord ved bl.a. etableringen av Arktisk Maritim Klynge (AMK) – SE PKT. 8.3.

Det er også foretatt en kartlegging av alle kategorier maritime aktiviteter innenfor alle byer og tettsteder i de 3 nordligste fylkeskommunene. Etter dette kan vi trygt hevde at MFN har god oversikt over den maritime næring i nord. En slik status er viktig for å bidra til videreutviklingen av næringen.

Forventninger:

Nord Norge som maritim region preges av forventninger om økte investeringer, aktiviteter og oppmerksomhet. Aktivitetene i Barentshavet og Norskehavet er av en slik karakter at man kan se ringvirkninger på land. For første gang på mange år opplever vi nå en befolkningsøkning i de 3 nordligste fylkeskommuner. Trafikk gjennom Nordøstpassasjen kan også utløse ringvirkninger, spesielt innenfor maritim sektor. Den maritime næring, både nasjonalt og i nord, er den som har størst utviklingspotensiale i forbindelse med petroleumsaktivitetene i nord.

Imidlertid mener MFN at landsdelen fortsatt ikke får en rimelig andel av de store verdiskapninger som skjer innenfor petroleumsindustrien i nord. Dette har sammenheng med manglende kapital, eierskap, kompetanse og maritim infrastruktur i landsdelen. Landsdelen er sterkt «filialisert» med den følge at eierskap og beslutninger fattes utenfor regionen. MFN mener derfor at det må utarbeides og utvikles en masterplan for Nord-Norge som sikrer at en rimelig andel av de verdiskapningen forblir i nord. Masterplanen» bør sørge for en «politisk verktøykasse» som bidrar til at så kan skje.

5. Maritim21 / Marut (maritim utvikling).

Maritim21 ble initiert av Nærings- og fiskeridepartementet i samarbeid med MARUT for å fremskaffe en «En helhetlig Maritim Forsknings- og innovasjonsstrategi for det 21. århundre».

Maritim21 har utviklet en felles strategiplattform for norsk maritim næring, forskning og politikk med regional forankring. Det er identifisert sju innsatsområder der Norge har spesielle forutsetninger for å innta en unik posisjon i det globale maritime markedet.

I løpet av 2013 har Maritim21 i hovedsak fokusert på følgende aktiviteter:

- Realisering av SARiNOR-prosjektet i samarbeid med Maritimt Forum Nord og
- Initierting av en prosess for utarbeidelse av en nasjonal «Handlingsplan for grønn skipsfart» i henhold til tiltak beskrevet i Regjeringen Stoltenbergs maritime strategi «Stø Kurs 2020».

Implementering av strategien innebærer et tett samarbeid med de politiske miljøer og virkemiddelapparatet, de maritime høyskoler og universiteter, og spesielt med de eksisterende maritime organisasjoner og fora. Maritimt Forum Nord spiller, og vil fortsatt spille en sentral rolle for innsatsområdet «Maritim transport og operasjon i Nordområdene».

6. Maritim Forskning og Utvikling i Nord

MFN, som paraplyorganisasjon for maritim næring, startet i 2010 et arbeid med utvikling av en FoU-plan for maritim næring i nord. Siktemålet har vært å se nærmere på nyskappingsarbeidet i næringen samt kartlegge næringens mer systematiske satsing på innovasjon. På dette grunnlag har det vært et delmål å vurdere behovet for mer omfattende forsknings- og utviklingsarbeider i næringen. I arbeidet har en vektlagt samarbeid mellom flere aktører som kan gi synergieffekter og bedre grunnlag for kunnskapsbasert verdiskaping, og hvordan en kan styrke forskningsinstitusjonene i nord som en sentral del av det regionale innovasjonssystemet.

1. desember 2012 forelå den første FoU-planen for maritim sektor i nord. Professor Odd Jarl Borch v/Handelshøgskolen i Bodø, Universitetet i Nordland, ledet arbeidet. I tillegg deltok representanter fra UIT, Høgskolen i Finnmark og Norut Narvik.

Planen som var tenkt å fungere som et fundament for initierting og utvikling av FoU-allianser og utvikling av prosjektkonsepser mellom bedrifter og forskningsmiljø har fullt ut svart til forventningene. Planen er planlagt revidert primo 2014.

<http://maritimt-forum.no/nord-norge/forsknings-og-utviklingsplan-nord-norge>

Et gledelig resultat av denne mobiliseringen i nord var en bevilgning på over syv millioner fra Norges forskningsråd og industripartnere til prosjektet "Oplog-Operational logistics and business process management in high arctic oil & gas operations". Dette er det første forskningsprosjektet som mottar støtte fra det nasjonale forskningsprogrammet Maroff. Prosjektet som ledes fra Handelshøgskolen i Bodø, Universitetet i Nordland. I tillegg inkluderer prosjektet forskere fra universitetene i Tromsø, Stavanger, Høgskolen i Haugesund/Stord, University of Southampton Solent i England og Cyprus Technological University på logistikksiden. Industripartnere er de nordnorske offshorerederiene Troms Offshore, Chrishop og Nor Supply Offshore, samt oljeselskapet ENI, DOF og design/verftsselskapet Vard. Siktemålet er å se på fartøykrav og logistikk-løsninger i Barentshavet og de systemer som kreves både innenfor felt og beredskapslogistikk. Maritimt Forum Nord er medlem av en bredt sammensatt rådgivningsgruppe for prosjektet.

7. Nærskipsfarten / vridning av last fra vei til sjø

Gjennom flere år har det vært en politisk uttalt målsetting at man skulle forsøke å vri lastestrømmen fra land til sjø (og bane) ut fra miljømessige hensyn. En samlet maritim næring har forsøkt å etterleve dette. MFN erfarer fortsatt en betydelig «miss match» mellom de uttalte politiske målsettinger og politikernes vilje og evne til å etterleve egne lovnader. Gjennom året har vi imidlertid sett noen gode initiativ fra politisk hold.

1. Regjeringen lovet 3 milliarder kroner i tiltak for å styrke sjøtransporten.
2. Los-forskriftene endret i positiv retning.
3. Godsanalyser er under arbeid.
4. Incentivordning for sjøtransport foreslått.

Imidlertid er fortsatt hovedproblemet at avgiftsstrukturen må endres og likestilles med veitransporten. Under dagens ordning dekker sjøtransporten sine egne fulle kostnader, mens konkurrenten ikke gjør det – for eksempel veiprisering.

«Land til sjø» fortsetter under den nye regjeringen. Det gjenstår å se om denne vil vise større gjennomføringsevne enn sin forgjenger. For å nå målene er det et sett av definerte virkemidler som må implementeres. Vi oppfatter at myndighetene har «satt rett kurs» hvor mulighetene til å nå våre målsettinger er forsterket. Imidlertid ser vi fortsatt klare tendenser til at lastestrømmen fortsatt øker på vårt allerede hard belastede veinett. Resultatet er dårligere miljø med flere ulykker med bla tap av menneskeliv. Man kan derfor fortsatt trygt si: «Mens gresset gror så dør kua». Eller som Harald Solberg i Norges Rederiforbund klokkelig uttalte under et møte i Sjøtransportalliansen: «Det er ingen grunn til fortsatt å være veldig tålmodig».

8. Nordområdene

Norge har som nasjon gjennom generasjoner vært interessert i de arktiske områdene. Regjeringserklæringen fastslår at nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde i årene som kommer.

Tidligere funn i Barentshavet som i dag kalles «John Castberg» er av vesentlig betydning for utviklingen av Nord Norge. I februar ble konseptvalget for feltutbyggingen besluttet. Som en del av arbeidet ble det besluttet at ressursene skal føres i land mot et ilandføringsanlegg som vil bli bygget på Veidnes utenfor Honningsvåg. Planen er at produksjonen skal starte i 2018.

Russland er en viktig brikke i Nordområdepolitikken og det er bygget gode og bærekraftige relasjoner med Russiske myndigheter gjennom ulike samarbeidsprosjekter med forankring på begge sider av grensen. I tillegg til eksisterende funn i Barentshavet, er det igangsatt leteaktivitet langs den nye delelinjen mellom Russland og Norge. En betydelig del av verdens uoppdagede olje- og gassressurser befinner seg i Arktis. Overfor nevnte forhold bidrar til at store investeringer innenfor petromaritim næring nå vil skje i nord. En konsekvens av denne utviklingen blir at næringens geografiske tyngdepunkt trekkes nordover, noe som igjen gir vår maritime næring i nord strategiske fordeler. MFN ser det som særs viktig å medvirke til at disse fordelene utnyttes til næringens og landsdelens beste.

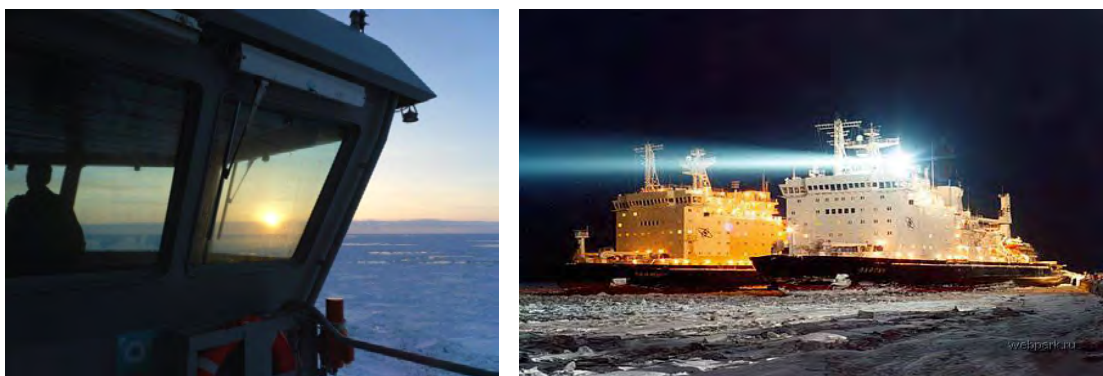


Foto: DNV-GL

Man ser at store regionale klimaendringer med bla betydelig større og hurtigere nedsmelting av polisen enn prognosert vil skape store utfordringer, men også nye muligheter.

Sterkt fokus har vært rettet mot gjennomseilinger via Nordøst-passasjen. Fra 2009 har vi hatt følgende gjennomseilinger av handelsfartøy: 2010 = 6 - 2011 = 34 - 2012 = 46, mens fasiten for 2013 synes å bli 71. Fra Hammerfest til f. eks Japan ligger det en tidsbesparelse på ca. 20 døgn i forhold til transitt via Suezkanalen. Det verserer forskjellige syn blant markedsaktørene på utfordringer og fordeler med seilas via Nordøstpassasjen. Noen er meget skeptiske, men andre ser et enormt potensiale. Forskere i Sør-Korea hevder at 25 % av trafikken mellom Asia og Europa allerede i 2030 kan skje via passasjen. Kineserne hevder at ca. 15 % av deres store containertrafikk ville kunne skje via passasjen i 2030. Uansett hvilket «ståsted» man har i forhold til dette spørsmål så vil en nedsmelting av isen i dagens tempo utløse nye transportveier som kan endre det tradisjonelle globale transportmønster i vesentlig grad. Imidlertid er det flere forhold som spiller inn for begge syn.

Transport av olje, gass, mineralforekomster og industrielt utstyr inn/ut – mot/fra Nordvestrusland vil også bidra til et endret transportmønster som vil kunne bidra til økt maritim aktivitet i nord.

Forhold som påvirker utviklingen er:

- Avtalen med Russland om delelinjen i Barentshavet ble ratifisert 7. juli 2011. Det viser seg at det er betydelig økning i aktivitetsnivået fra både norsk og russisk side etter dette.
- Statoils beslutning om å drifte sine nordområdeprosjekter ut fra Harstad.
- Etableringer av nasjonale og multinasjonale selskaper i Hammerfest, Tromsø, Harstad og Sandnessjøen/Helgeland.

Nord norske aktører er godt posisjonert for å ta del i de markedsmuligheter som vokser frem. Blant annet fordi vi i nord har større erfaring med å håndtere operasjoner i kaldt klima enn hva tilfellet er med de i sør. Her nevnes mørke og vintertid med over-ising av fartøy og utstyr mm. Naturkreftene byr ofte på nye utfordringer. Stadig flere aktører etterspør løsninger for å trosse nevnte utfordringer.

Aktiviteten i Barentshavet kan vise seg å bli den enkeltfaktor som får størst innflytelse på det Nord norske næringsliv noensinne. Blant annet derfor har MFN tatt initiativet til flere prosjekter innenfor følgende områder:

Miljø og sikkerhet må holde høy standard ved operasjoner i nord. Norsk maritim kompetanse er i verdensklasse når det gjelder kompliserte operasjoner og oppgaver i krevende omgivelser.

MFN er av den oppfatning at vi nå står overfor en epoke hvor muligheter og utfordringer innen maritim industri i nord er betydelige. MFN har derfor initiert, igangsatt og deltatt i følgende prosjekter:

8.1 Forstudie - maritime handelsknutepunkt i Nordområdene

Maritimt Forum Nord gjennomførte to forstudier (ett i 2012 og ett i år) knyttet til muligheter for utvikling av Nord norske stamnetthavner til å bli internasjonale maritime handelsknutepunkt. Vi har her vurdert dagens og morgendagens varestrøm gjennom Barentshavet og Den nordlige sjørute, i form av bl.a. råvarer, bearbejdede metaller, industrielle produkter og konsumvarer, opp mot kapasitet, strategier og utviklingsplaner i Nord Norge og Nordvest Russland.

Et hovedprosjekt, hvor vi ønsker å kjøre en prosess med relevante og interesserte aktører i Norge og Russland med mulig deltakelse fra andre europeiske land, er nå under forberedelse. Gjennom denne prosessen vil en både forankre prosjekteierskap i næringsliv og myndighetsnivå, samt utvikle en mer konkret plan for organisering og konseptualisering.

En realisering av prosjektet vil forutsette solid russiske støtte til en forretningsidé hvor en bygger opp et maritimt logistikksenter for bl.a. russisk næringsliv utenfor Russland. Så langt

er det betydelig interesse for prosjektet i Russland. Fra Russisk side ser en derfor ikke på dette tiltaket i konkurranse med, men tvert imot, som et samarbeid som vil bidra positivt til en utvikling på russisk side i nord.

Forstudiene er gjennomført i samarbeid med Barents-sekretariatet og Akvaplan-Niva AS.

8.2 Search and Rescue in Eastern Barents Sea (SEBS):

MFN har gjennom årene arbeidet med et prosjekt for kartlegging av russisk kapasitet og planer knyttet til SAR i det østlige Barentshavet. Hensikten har vært å få en samlet oversikt over den norske og russiske beredskapen i et havområde som i fremtiden vil bli gjenstand for stor petroleumsvirksomhet og økt maritim transport. Prosjektet som er finansiert av Barents-sekretariatet gjennomføres i samarbeid med Marintek og Akvaplan-Niva. I desember ble det gjennomført et vellykket arbeidsmøte i Murmansk, med deltakelse fra Hovedredningssentralen i Bodø, Kystverket og en rekke russiske organisasjoner innenfor beredskap. Dette vil bl.a. følges opp med vurdering av samarbeidstiltak knyttet til opplæring, øvelse og kapasitetsbygging, samt en tettere kobling av de russiske aktørene som deltar i SEBS opp mot SARINOR. En vil også gjennomføre en større felleskonferanse i Murmansk våren 2014, hvor også nasjonalt/føderalt nivå inviteres sammen med bl.a. Forskningsinstitusjoner og målgruppene for beredskap: rederier, oljeselskap og fiskeriaktører.

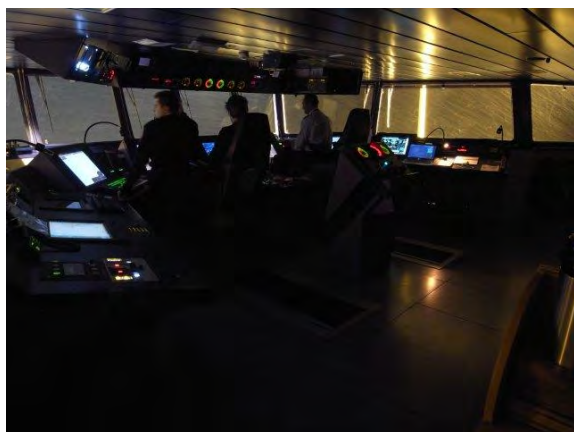


Foto: DNV-GL

Det vil også bli arbeidet tett opp mot prosjektet MARPART i regi av Nordområdesenteret ved Handelshøgskolen i Bodø, Universitetet i Nordland. I dette prosjektet skal en se nærmere på det operative samarbeidet mellom aktørene i det maritime beredskapsapparatet i nordområdene. Prosjektet er finansiert av Utenriksdepartementet og Nordland fylkeskommune og vil komplettere SARINOR når det gjelder å trekke inn samarbeidspartnere i alle våre naboland Russland, Island og Grønland, og å se på beredskap også knyttet til forurensing, havari/brann og terror. Maritimt Forum Nord er representert i en bredt sammensatt rådgivningsgruppe for prosjektet.

8.3 Arktisk Maritim Klynge (AMK)

Etter et grundig forarbeid, som bl.a. ble støttet økonomisk av Utenriksdepartementet, ble søknad om opptak i Arenaprogrammet levert i mars måned. Innovasjon Norge i Nordland fylke i Bodø bidro med kostnadsdekning i prosessen frem mot innlevering av søknaden. 7. juni mottok MFN beskjed om at søknaden var innvilget og at AMK var tatt opp i Arenaprogrammet.

Klyngen består av 8 rederier, 5 verft, 13 tjeneste- og utstyrsleverandører, 5 kunnskapsaktører og 4 samarbeidspartnere. Totalt 35 partnere som står overfor og / eller håndterer, eller vil håndtere, arktiske utfordringer i sin virksomhet. Gjennom samhandling og samarbeid i klyngen ønsker aktørene å utvikle og implementere utstyr, design og prosesser som gjør maritime operasjoner i arktisk klima mest mulig effektive, trygge og miljørobuste. Klyngens visjon er å ta en posisjon som det ledende maritime kunnskaps- og industrielle miljø i Norge knyttet til arktiske utfordringer.

Nåværende styre ble valgt på partnermøte 6. – 7. mars i Harstad. Styret består av 5 styremedlemmer med 3 varamedlemmer. Styrets leder er Stig Nerdal fra Transportutvikling AS.

I styret deltar i tillegg representanter fra Innovasjon Norge, Forskningsrådet og MFN som observatører med tale og forslagsrett.

Det er inngått avtale med Kunnskapsparken Nord i Harstad med bistand fra kunnskapsparken i Bodø om at disse skal ivareta prosjektledelsen.

MFN står som eier av prosjektet.

Pr. 31.12. er følgende konkrete prosjekter igangsatt:

- a) Nettverksprosjekt Nord-Vest Russland (v/Transportutvikling)
- b) Vinterisering fartøy (v/SMV Hydraulic)
- c) Konsept og fartøysutvikling for transport av fisk til kontinentet (v/Polarkonsult)

Det arbeides og planlegges fortløpende nye prosjekter.

Prosjektledelsen er den viktigste funksjon for at man skal lykkes med å nå prosjektets målsetting.

8.4 Strengthening the knowledge dimension in maritime industry

Den petromaritime næringsklyngen med sine 235.000 ansatte er Norges klart største og mest lønnsomme næring. Mindre enn 15.000 av disse befinner seg i Nord-Norge. Petroleumsvirksomheten i Barentshavet har skapt store forventninger om at det nå er Nord-Norges tur. Uten betydelige investeringer i kompetanse og infrastruktur i Nord-Norge er det vanskelig for Nord-Norge å få en rimelig andel av de verdier som skapes i nord. MFN har fått økonomisk støtte på kr 1.985.000 fra Utenriksdepartementet for å utrede og fremme forslag til tiltak for å styrke ringvirkningene fra petroleumsvirksomheten til Nord-Norge både i form av varig sysselsetting og verdiskaping. Prosjektet som løper over 2 år skal ferdigstilles i april 2014.

Viktige forhold som skal ivaretas er:

- Styrking av ingeniørkompetanse
- Styrking av maritim utdanning
- Styrking av maritim infrastruktur
- Rekrutteringsarbeid

Som en del av nevnte arbeid la MFN frem en omfattende rapport i august måned som beskriver verftsindustrien og deler av mekanisk virksomhet i Nord Norge.

Se: <http://maritimt-forum.no/nord-norge/verftsindustrien-nord-norge>

8.5 Cold Tech

MFN deltar i ColdTech prosjektet «Sustainable Cold Climate Technology» som Norut Narvik leder. Prosjektet omhandler is-mekanikk og is-krefter, atmosfærisk og sjøsprøyt ising, teknologi anvendt i områder med kaldt klima og snø- og vinddrift. Det er i prosjektet gjennomført flere forskningstokt med «KV Svalbard» - det siste vinteren 2013. Man har bla utført is-målinger på første års skrugarder, samlet inn større mengde data samt gjennomført is-kollisjonstester med skipet. Prosjektet som har 22 partnere er det største teknologiprojektet innen kaldt klima i nord. Man samarbeider med internasjonale miljøer som Luleå Tekniske Universitet og The Canadian Hydraulic Center. Industrielle deltagere er blant annet Norske Shell, Total, DNV med flere. Prosjektets fremdrift skjer i henhold til planen.



Foto: DNV-GL



8.6 Cetia – Coastal environment, technology and innovation in the Arctic

Prosjektet er ledet av Universitet i Tromsø og omhandler miljøspørsmål knyttet til de arktiske områdene og løper i perioden fra 2011 til 2014. Prosjektet skal avsluttes medio 2014. MFN har vært tilknyttet prosjektet som nasjonal rådgiver.

8.7 Barents Watch (BW)

BW er et prosjekt som eies av fiskeri- og kystdepartementet, men som forvaltes av Kystverket. Formålet er å etablere en informasjonskanal/portal for all offentlig tilgjengelig informasjon knyttet til nordatlantiske hav- og kystområder.

Et eget brukerpanel har deltatt i utviklingen av portalen. I dette arbeidet har MFN v/Tor Husjord deltatt på vegne av Norges Rederiforbund. Prosjektet ble ferdigstilt med «kick off» i Tromsø den 30. mai 2012. Prosjektet er under fortløpende utvikling. Brukerpanelets medlemmer ble derfor spurt om å fortsette sin funksjon. MFN v/Tor Husjord har bekreftet fortsatt deltagelse.

8.8 Environmental Waste Management (EWMA)

EWMA er et tverrfaglig forsknings- og utdannings- prosjekt ledet av UIT. Prosjektet som startet opp i 2010 har en økonomisk ramme på ca. kr 67 millioner over en periode på 5 år. ENI Norge støtter prosjektet med kr 20 mill. og fra forskningsrådet er tildelt en bevilgning på ca. kr 47 mill.

Hovedmålet er å utvikle en kompetanse gruppe innen avfallsbehandling i petroleum- og shippingbransjen. Gjennom forskning og undervisning skal EWMA bygge ny kunnskap om hvordan avfall fra denne industrien kan behandles på en mer bærekraftig måte i polare strøk og kalde omgivelser.

Prosjektet er satt sammen av 8 arbeidspakker og tilbyr flere kurs, hvor innføring i arktisk marin biologi er utviklet for næringslivet. I 2012 ansatte prosjektet en professor som skal kvalitetssikre den faglige delen av aktiviteten, og engasjerte, med mobiliseringsmidler fra VRI (NFR), en fra petroleumsnæringen for å utvikle næringslivstilpassede studier.

I 2012 gikk ENI Norge inn med nye midler i EWMA for å gjennomføre en studie av historisk utslipp av «borekaks» i Barentshavet (BARCUT). Dette er et forsknings- og overvåkningsprosjekt som i første omgang skal gå i fem år fra februar 2013.

I juni måned ble det klart at NFR vil støtte EWMA for 3 år ekstra, det vil si totalt 8 år med avslutning i 2018. ENI Norge erklærte samtidig at de ville forlenge sin støtte av prosjektet tilsvarende. Styret i EWMA satte da i gang en prosess fort å evaluere alle gjeldende arbeidspakker samt oppdatere alle prioriterte oppgaver gjennom 4 siste år. Det ble enighet om at næringslivets forsknings- og utdanningsbehov skulle vektlegges sterkere. Arbeidet er i gang og arbeidsplanen ble sendt NFR i januar 2014.

Det vil også bli etablert et prosjekt der man ser på «Life Cycle Assessment» for off shore boreaktiviteter. Likeså vurdering av miljøeffekter ved bruk av ulike typer brensel ved maritim transport i Nordområdene. Basert på kursene etablert som en del av EWMA vedtok UIT i slutten av året å etablere et eget studium for kandidater som ønsker å utdanne seg innen olje og miljøproblematikk.

Prosjektets hjemmeside: <http://site.uit.no/ewma/> gir en presentasjon av prosjektet, aktiviteter og partnere pr 2013. I prosjektstyret deltar MFN v/Tor Husjord på vegne av Norges Rederiforbund.

8.9 SARiNOR (søk og redning i nord)

Som nevnt i forrige årsberetning ledet MFN et forprosjekt for søk og redning som fikk navnet SARINOR. Forprosjektet ble videreført inn i et hovedprosjekt hvor:

Målsettingen er:

- Å skape en arena for samarbeid innen søk og redning mellom relevante private og offentlige aktører som skal bidra til utvikling og testing av nye prosesser/metoder som kan øke redningseffektiviteten og –kapasiteten.

Visjonen er:

- Norge skal være verdensledende i planlegging, koordinering og gjennomføring av søk- og redningsaksjoner til havns i Nordområdene.

Hovedprosjektets innhold og leveranser er definert i åtte arbeidspakker med et budsjett på kr 20 millioner over tre år.



Foto: (Venstre) DNV-GL

Den 18. april lanserte styringsgruppen prosjektforslaget hos Norges Rederiforbund med rundt 100 personer fra hele landet til stede. Lanseringen ble avsluttet med en åpen diskusjon om innhold og alternative finansieringsløsninger. Justis- og Beredkapsdepartementet og Utenriksdepartementet som begge deltok i diskusjonen ytret stor vilje til samarbeid. Etter flere oppfølgingsmøter med departementene og Nordland fylkeskommune ble MFN, som prosjekteier, oppfordret til å søke om del finansiering fra Barents 2020-programmet. Etter søknad til Utenriksdepartementet og Nordland fylkeskommune mottok MFN i oktober måned tilsagn på omsøkte beløp med hhv vis kr 8 og 2 millioner. Prosjektledelsens lokalisering ble grundig diskutert hvoretter styringsgruppen besluttet at denne skulle legges til Nordområdesenteret v/Handelshøyskolen i Bodø Universitetet i Nordland. Lokaliseringsvalget ble fattet fordi Hovedredningssentralen, Politihøgskolen, Forsvarets Operative Hovedkvarter, Universitetet i Nordland med flere, som alle er lokalisert i Bodø, også har nære bånd knyttet til søk & redning, beredskap og sikkerhet

Etter mottatte tilsagn om økonomisk støtte startet umiddelbart arbeidet med utarbeidelse av prosjektdokumenter som styringsgruppen ved første møte skulle ta stilling til. Her må

Norske Shell berømmes som sterkt medvirket og bidro i dette arbeidet. Likeså intensiverte man startet arbeidet med innhenting av egenkapital som skal utgjøre kr 10 millioner (50 % av prosjektets totale ramme).

Første møte i styringsgruppen ble avholdt 16. desember hvor nødvendige formelle beslutninger og vedtak ble besluttet. Det ble bla besluttet å kalle inn alle relevante aktører til en samling i Oslo ultimo februar/primus mars 2014. Likeså «satte man kurs» for prosjektets videre gang.

Bedrifter som har bidratt finansielt til hovedprosjektet så langt er:

- Norske Shell,
- ConocoPhillips,
- Det Norske Veritas,
- ENI Norge,
- Norwegian Hull Club,
- Kystverket,
- Statoil
- Maritimt Forum Nord SA.

Ved årets utgang var det tegnet kr. 6.250.000.

SARINOR har blitt presentert ved flere konferanser gjennom året. Her nevnes:

- UDs innspills konferanse for «Økt skipsfart i Polhavet», Oslo, 16.januar
- Nordområdekonsferanse ved Høyskolen i Narvik, Narvik, 30-31/1
- «Store maritime muligheter i Nord», Bodø 19. februar
- Maritim innovasjonsdag, Oslo 18.oktober
- The Narvik Conference, 24. October
- Arctic projects today and tomorrow, Arkhangelsk 31.oktober
- Maritimt Forum Midt-Norge, 2. desember

Programleder i Maritim21 har sterkt bidratt til god markedsføringen av prosjektet.

9. Andre saker

I tillegg har man konsentrert arbeidet innenfor følgende områder:

- Short Sea Promotion / Nærskipsfart
- Nasjonal Transportplan
- Profilering av det maritime miljø
- Faglig utvikling og nettverksbygging
- Næringspolitiske forhold
- Informasjonsarbeid / folkeopplysning om den maritime næring
- Innovasjon

For MFN er det å drive folkeopplysning om den maritime næring en viktig del av arbeidet. MFN har etter beste evne søkt å påvirke næringspolitikken slik at nærings- og miljøinteressene kan samarbeide om de planlagte petroleumsaktivitetene her i Nord.

MFN mener at en konsekvensutredning av Lofoten og Vesterålen burde vært gjennomført. Imidlertid vil ikke dette skje innen nåværende stortingsperiode.

10. Planlagte aktiviteter for 2014

- Prioriterte saker for Maritimt Forum Nord er:
- Utvikling av SARINOR
- Utvikling av «Arktisk Maritim Klynge» – Arena
- Strengthening the knowledge dimension in maritime industry/Petromaritim Klynge
- Nettverksbygging
- Næringspolitikk og næringspolitiske forhold
- Nasjonal transportplan
- Nærskisparten
- Utdanning, opplæring og rekruttering av maritimt og teknisk personell
- Ocean Talent Camp
- Maritime miljømessige krevende operasjoner i nord
- Miljøspørsmål
- Sikkerhet og beredskapsspørsmål
- Nordområdespørsmål
- Refusjonsordningen for sjøfolk /Nettolønnsordningen
- «Arctic Frontier» i Tromsø i Januar. MFN har deltatt aktivt i utviklingen programmet. MFN leder en av de vitenskapelige komiteene (Søk og redning i nordområdene) Likeså har MFN deltatt i utviklingen av programmet for «Næringskraft i Nord»

For å påvirke den politiske «dagsorden» er det viktig at det drives kontinuerlig folkeopplysning om den maritime næring. Næringen må synliggjøres i sterkere grad enn det som er tilfellet i dag. Budskapet må være faktabasert hvor bl.a. næringens størrelse og omfang må inngå som en viktig del. MFN vil rette spesiell oppmerksomhet mot dette området i tiden fremover.



Vi ser fremover!



En takk til våre støttespillere

Styret retter avslutningsvis en takk til alle personer, organisasjoner, kommuner, fylkeskommuner og Departementer som har støttet MFN gjennom 2013. Et betydelig dugnadsarbeid er utført gjennom året, både av styret, medlemmer, organisasjoner og enkeltpersoner.

Narvik, . januar 2014.

Styret i Maritimt Forum Nord

Tor Husjord
Styrets leder

Tor Husjord

Brita Christiansen
Styremedlemmer:

Geir Lundberg
Brita Christiansen

Johnny Hansen
Geir Lundberg

Oddvar Rundereim
Johnny Hansen

Jan Oddvar Olsen
Jan Oddvar Olsen

Hilde Kjærstad
Tor Andersen

Halvar Pettersen
Oddvar Rundereim

Rune Arnøy

Hilde Kjærstad
Hilde Kjærstad

Odd Jarl Borch
Odd Jarl Borch

Halvar Pettersen
Halvar Pettersen