

RAPPORT

Evaluering av

Global Maritime Knowledge Hub



MENON-PUBLIKASJON NR. 16/2012

Av Sveinung Fjose, Erik W. Jakobsen og Rasmus Bøgh Holmen



MENON
Business Economics

Innhold

1.	Oppsummering	2
2.	Beskrivelse av GMKH, oppdraget og evalueringsmetode	5
2.1.	Bakgrunn for oppdraget.....	5
2.1.1.	Global Maritime Knowledge Hub – Et initiativ for styrking av langsiktig maritim konkurransevne	5
2.1.2.	Fremtidige satsninger	8
2.2.	Overordnet metode	8
2.2.1.	Evalueringskriterier	9
2.2.2.	Bruk av evalueringsverktøy	9
3.	Vurdering av GMKH basert på OECDs evalueringskriterier	10
3.1.	Er det sammenheng mellom strategi, aktivitet og offentlig politikk – Vurdering av relevans.....	10
3.1.1.	Er det sammenheng mellom aktiviteten og strategien?	10
3.1.2.	Er aktiviteten relevant for Regjeringens maritime strategi?	11
3.1.3.	Andre relevante politikkområder	13
3.2.	Hvilken effekt har satsningen – har man nådd målsetningene?.....	14
3.2.1.	Hvilke resultater har GMKH gitt ved NTNU?	15
3.2.2.	Hvilke resultater er oppnådd ved Høgskolen i Ålesund?.....	16
3.2.3.	Hvilke resultater er oppnådd ved Høgskolen i Stord/Haugesund?	17
3.2.4.	Hvilke resultater har satsningen gitt på BI?.....	17
3.2.5.	Hvilke resultater har satsningen på Centre for High North Logistics gitt?	18
3.3.	Kunne resultatene vært bedre med en annen innretting av støtten – Vurdering av effektivitet.....	20
3.4.	Er resultatene varige?	22
3.4.1.	Hva skjer når finansieringen utløper?	22
3.4.2.	Organisatorisk styrkning kan være nødvendig for å sikre fremdrift	23
4.	Appendiks	24
4.1.	Samfunnsøkonomisk analyse av økt offentlig satsning	24
4.2.	Vedlegg: Intervjuobjekter	25

1. Oppsummering

Global Maritime Knowledge Hub, også kalt huben eller forkortet GMKH, er antakelig den største satsningen på offentlig-privat samarbeid om næringsrettet forskning noen sinne i Norge. Den maritime næringen i Norge har gjennom initiativet stilt med mer enn 100 millioner kroner for å styrke den maritimt rettede forskningen. Initiativet og finansieringsviljen kan forklares med et ønske i næringen om å bruke kunnskap for å styrke internasjonal konkurransevne, samt en forståelse av at noe av kunnskapsgrunnlaget var i ferd med å forvitre.

Gjennom å finansiere professorater og utvalgte prosjekter ønsket næringen å styrke og gjøre den maritimt rettede forskningen mer relevant for næringslivet. En sentral faglig initiativtaker er professor Torger Reve ved Handelshøyskolen BI. Global Maritime Knowledge Hub har oppstått etter initiativ fra næringen ved Norges Rederiforbund og Oslo Maritime Nettverk. Disse paraplyorganisasjonene innehadde også organisatorisk lederansvar. Det Norske Veritas (DNV) har fra første stund vært den største giveren og en av de viktigste pådriverne for initiativet. De andre private bidragene kom fra Kongsberg Maritime, Rolls-Royce Marine, Tschudi Shipping, Bergen Rederiforening, Farstad Shipping, Island Offshore, Havila Shipping, Knutsen OAS, Østensjø Rederi, Eidesvik Offshore, Solstad Offshore, RESQ, Kristian Gerhard Jepsens stiftelse, Marintek, NCE Maritime, NODE, Olympic Shipping, STX Norway Offshore, Sparebanken Møre, Ulstein Group og Skipsreder Tom Wilhelmsen Stiftelse. I tillegg støttes initiativet av Nærings- og handelsdepartementet og Utenriksdepartementet.

Menon har fått i oppdrag å evaluere satsningen. Med utgangspunkt i at huben har virket i relativt kort tid, anser vi evalueringen for å være en midtveisevaluering. For å se langsiktige effekter av satsningen bør det vurderes å gjennomføre en ny evaluering når ordningen har virket over en lengre periode. Vi har valgt å bruke OECDs mal for evalueringer. I tråd med OECDs mal har vi valgt å evaluere initiativet etter evalueringskriteriene relevans, effekt, effektivitet og varighet. Med unntak av professoratene ved NTNU har lokalt næringsliv spilt en avgjørende rolle i finansieringen av de fleste professoratene.

Ved vurdering av **relevans** skal man ifølge OECDs mal vurdere hvorvidt arbeidet er relevant i forhold til dets målsetninger, samt i hvilken grad arbeidet er forankret i politiske styringsdokumenter. Vi finner i den sammenheng at det er nær sammenheng mellom målsetning og aktivitet, men at man med fordel kan rydde i målformuleringene, slik at man i større grad skiller mellom mål og virkemidler. Videre finner vi at GMKH i stor grad er relevant for nå målene i Regjeringens strategi for de maritime næringer, «Stø kurs». Etableringen av GMKH bidrar i stor grad til at Regjeringen kan nå målsetningene som er fastlagt i «Stø kurs». Samtidig har Regjeringen gjennom arbeidet med «Stø kurs» også bidratt med politisk støtte og økonomisk støtte til huben. Regjeringens styrkede innsats på det maritime området har dermed bidratt til at målsetningen med GMKH er nådd og at den har blitt en suksess. Deler av arbeidet med huben er relevant for å nå målene med Regjeringens Nordområdestrategi og støttes derfor også av Utenriksdepartementet.

Ved vurdering av **effekt** undersøker man i hvilken grad satsningen har hatt ønsket virkning. Man vurderer altså i hvilken grad målene er nådd. Målsetningene til GMKH inneholder klare aktivitets- og resultatmål. Aktivitetsmålene er knyttet til opprettelsen av professorater, mens resultatmålene er knyttet til styrking av kunnskapsnivået, samarbeidet mellom næringen og forskningen og evnen til å generere ny kunnskap. Kartlegging av aktivitet viser at aktivitetsmålene er bortimot nådd; det er opprettet fjorten professorater og to sentre gjennom satsningen. I tillegg er tre professorater i ansettelsesprosessen, og ytterligere fem er i forhandlingsfasen. Det er imidlertid enda viktigere å avdekke hvorvidt satsningen har ledet til en styrkning av kunnskap og bedre grunnlag for kunnskapsproduksjon. Intervjuer med de aktuelle utdanningsinstitusjoner viser

et nesten entydig bilde. Uten initiativet ville flere maritime fagområder blitt lagt ned, mens andre ikke ville blitt opprettet. Den norske maritime nærings kunnskapsmessige posisjon ville vært langt svakere uten satsningen på GMKH. Uten initiativet er det grunn til å tro at konkurranseevnen på lang sikt ville vært svakere. Effekten er sterkest der innsatsen har vært sterkest – ved NTNU og Høgskolen i Ålesund. Vi ser også betydelige effekter av satsningen på Center for High North Logistics og til dels også på BI. Innsatsen ved Høgskolen i Stord/Haugesund vurderes imidlertid av bedriftene å ha begrenset relevans. Samtidig er det grunn til å minne om at professoratet ved Stord/Haugesund vært besatt i kortere tid enn professoratene ved de andre høyskolene. Man har altså i Stord/Haugesund hatt relativt mindre tid til å «bevise» sin relevans, og bedriftenes tilbakemeldinger må ses i lys av dette. Ved Norges Handelshøyskole, Universitetet i Agder og Høgskolen i Vestfold har prosessen kommet for kort til at det er mulig å måle resultater.

Gjennom støtte til professoratene og sentrene har det til nå blitt utløst forskningsprosjekter for om lag 250 millioner kroner – altså mer enn dobbelt så mye som er gitt i støtte fra private givere gjennom GMKH. I tillegg er det utarbeidet søknader på prosjekter som i sum overstiger det som allerede er bevilget. Støtten til professoratene har altså en klar addisjonell effekt. Noen av de om lag 250 millionene som er bevilget ville blitt bevilget til maritim forskning også uten opprettelsen av GMKH. Samtidig kommer deler av midlene fra forskningsprogrammer som i utgangspunktet ikke er maritimt rettet. Dessuten har satsningen på professorater og sentre bidratt til å øke kapasitet til å utarbeide søknader og gjennomføre forskning på en god måte. Uten satsningen på GMKH ville den maritime forskningen vært mer begrenset.

For giverne har satsningen på GMKH vært fruktbar, fordi bidragene deres har bidratt til at samlet kunnskapsnivå hos utdannings- og forskningsinstitusjonene har økt. Det bidrar til at den relevante forskningen, som de benytter har blitt bedre og mer omfattende, samt at studentene, som til dels er deres fremtidige ansatte, får mer relevant undervisning. I forbindelse med samarbeid om professorater har flere av giverne spilt inn problemstillinger som de ønsker belyst. Disse problemstillingene har blitt besvart gjennom doktorgradsavhandlinger og masteroppgaver. Alle maritime bedrifter, også de som ikke bidrar til GMKH, nyter godt av at kunnskapsnivået er høyere enn det alternativt ville ha vært. De bedriftene som støtter initiativet får imidlertid en ekstra gevinst ved at de oppnår personlig kontakt med et relevant forskningsmiljø og ved at de får belyst spesifikke problemstillinger som bidrar til å utvikle inntektsbringende teknologi og løsninger.

Ved vurdering av **effektivitet** vurderer vi hvorvidt resultatene kunne vært bedre ved en annen innretting av støtten. Vi vurderer på dette punktet om man kunne oppnådd sterkere resultater om man i større grad hadde satset på prosjekter i stedet for professorater. Prosjektfinansiering er et godt virkemiddel for å styrke de beste fagmiljøene, mer egnet til å sikre fremdrift, samt et målrettet virkemiddel for å styrke de beste fagmiljøene. Centre for High North Logistics, som er en av nodene, har opplevd at prosjektfinansiering har vært et godt virkemiddel. På den annen side er fordelene ved finansiering av professorater at man i større grad bygger opp kapasitet til at utdannings- og forskningsinstitusjonen selv kan skaffe til veie midler til forskning. Gjennom professoratene og sentrene har det til nå blitt skaffet til veie om lag 250 millioner til maritim forskning. Beløpet ville trolig vært langt lavere uten en satsning på å bygge opp kapasitet. Finansiering av professorater og sentre kan således være et godt virkemiddel for å sikre langsiktig effekt av støtten. Resultatene ved alternativ finansiering ville trolig vært svakere.

Innen evalueringskriteriet **varighet** vurderer vi hvorvidt oppnådde resultater er varige utover den perioden støtten gis. Det faktum at man gjennom professorater og sentre har lyktes i å skaffe til veie betydelige midler til maritim forskning tyder på at det er utviklet en evne til selvfinansiering. Evnen til selvfinansiering varierer imidlertid mellom de ulike nodene. Samtidig henger professoratenes evne til selvfinansiering sammen med i

hvor stor grad næringslivet anser forskningsaktiviteten som relevant, ettersom finansiering fra offentlige kilder i de fleste tilfeller fordrer finansielle bidrag eller bidrag i form av egeninnsats fra næringslivet. I den grad enkelte professorater ikke er selvfinansierende når avtalen om støtte fra næringen går ut, skal utdannings- og forskningsinstitusjonene som hovedregel overta finansieringsansvaret. Forsknings- og utdanningsinstitusjonene har som regel relativt presset økonomi, og det er uklart om de vil evne å på lang sikt finansiere professorater som ikke er selvfinansierende. Vår gjennomgang viser imidlertid at det er ytterst få professorater som ikke vil være selvfinansierende ved avtalens utløp. I tråd med drøftingen ovenfor reduseres trolig evnen til selvfinansiering om næringen ikke anser forskningen for å være relevant. Tapene ved en eventuell nedskalering av aktiviteten i et slikt professorat vil altså være begrenset, i alle fall sett fra bedriftenes ståsted.

Arbeidet med huben kan til nå karakteriseres som et dugnadsarbeid fra Norges Rederiforbund, Oslo Maritime Nettverk, Det Norske Veritas med flere. Et svært aktivt styre har bidratt til å skape resultater. Vår vurdering er at man må øke den organisatoriske innsatsen. Samtidig må en også fremover sikre aktiv involvering fra næringen gjennom styret, ettersom dette trolig er en av grunnene til de gode resultatene. Med utgangspunkt i de sterke positive effektene for næringen som helhet, markeds- og styringssviktene som kan hemme donasjoner til kollektive goder som forskning og utdanning, samt stor grad av sammenfall i målsetninger mellom GMKH og Regjeringens maritime strategi, bør Nærings- og handelsdepartementet vurdere å støtte driften.

Arbeidet med huben er tematisk noe sammenfallende med arbeidet til stiftelsen Marut. Det kan altså være synergieffekter av økt samarbeid. Økt samarbeid og koordinering kan være særlig relevant og kostnadsbesparende, dersom organisatorisk kapasitet skal styrkes.

2. Beskrivelse av GMKH, oppdraget og evalueringsmetode

Før vi begynner på selve evalueringen av Global Maritime Knowledge Hub vil vi gjennomgå bakgrunn for oppdraget og evalueringsmetoden. Vi begynner med å beskrive GMKH i delkapittel 2.1, før vi beskriver evalueringsmetoden i delkapittel 2.2.

2.1. Bakgrunn for oppdraget

I dette delkapittelet går vi gjennom relevant bakgrunnsstoff for evalueringen. Vi starter med å beskrive Global Maritime Knowledge Hub og bakgrunnen for initiativet i seksjon 2.1.1. Deretter gjennomgår vi initiativets fremtidige satsninger i seksjon 2.1.2. For øvrig viser vi til det metodiske rammeverket for evalueringen.

2.1.1. Global Maritime Knowledge Hub – Et initiativ for styrking av langsiktig maritim konkurranseevne

Global Maritime Knowledge Hub (GMKH) er et kunnskapsbasert samarbeidsprosjektet mellom norske forskningsinstitusjoner og norsk næringsliv innenfor maritim sektor. Huben har følgende målsetninger:

1. Å etablere gaveprofessorater og forskningssentre for å styrke kunnskapsmiljøene på områder definert av næringen.
2. Å bidra til utvikling av nasjonale forskningsprogrammer, policy og virkemidler for å sikre kunnskapsmiljøenes rammevilkår.
3. Å etablere felles møteplasser for næringsaktørene og forskningsmiljøene for å sikre gjensidig oppdatering av kunnskapsfronten.
4. Å gjennom profilering og informasjonsarbeid gjøre initiativet kjent, og styrke oppslutningen om initiativet og bidra til at norsk maritim næring fremstår som kunnskapsbasert, FoU-intensiv og fremtidsrettet.

Prosjektet tar sikte på å fremme, søke og skape kunnskap som er relevant for virksomheter innenfor maritime næringer. Intensjonen er at målet skal nås både ved ny kunnskap gjennom forskning og ved kunnskapsformidling av eksisterende kunnskap gjennom undervisning. På veien skal maritime forsknings- og undervisningsinstitusjoner styrkes, og fokus på maritime fag i forskning og undervisning skal understøttes. Det samme gjelder ny kommersiell og teknologisk kunnskap. I tillegg tar initiativet sikte på å bedre kommunikasjonstiltakene og øke bevisstheten om GMKH både innad og utad, slik at fundamentet for generering og anvendelse av kunnskap styrkes. Referansene til hub og klyngeeffekter er tuftet på ideen om at en koordinert og omfattende satsing vil kunne bidra til et høyere og mer næringslivsrettet kunnskapsnivå. Høyere nivå på både forskning og undervisning vil komme bedriftene som benytter kunnskap og utdannede personer i sin produksjon. Effektene av satsningen kommer altså hele næringen til gode, ikke bare de som støtter huben finansielt. De som støtter GMKH finansielt kan imidlertid oppnå en tilleggsgevinst ved at de får direkte kontakt med det relevante forskningsmiljøet, samtidig som de får belyst spesifikke faglige problemstillinger gjennom den påvirkning finansiering av professorater og sentre gir.

Global Maritime Knowledge Hub ble etablert juni 2008 etter initiativ fra Oslo Maritime Nettverk og Norges Rederiforbund. GMKH er basert på standardavtaler, der bedrifter i den maritime næring finansierer et eller flere gaveprofessorater knyttet til en bestemt forsknings- og utdanningsinstitusjon. Avtalene innebærer at hver professor får definert et fagfelt for sin forskning, men at den enkelte står fritt til å velge hva vedkommende

ønsker å forske på innenfor de gitte rammene. De har fleste professoratene er tilknyttet stipendiater og andre forskere. Inntil nå har målet vært 20 professorater. Per dags dato har det blitt realisert fjorten professorater og to forskningssenter. I tillegg er tre professorater i ansettelsesprosessen, mens ytterligere fem professorater er i forhandlingsfasen. Hvert professorat er finansiert for minimum fem år med en budsjetttramme på fem-seks millioner kroner og skal ledsages av to til tre doktorgradsstipendiater. Totalt ligger initiativets budsjettverdi på i overkant av hundre millioner kroner. En målsetning er at det offentlige vil ta over finansieringen av vellykkede GMKH-professorater etter endt budsjettperiode.

Global Maritime Knowledge Hub bør ses som et kollektiv initiativ tuftet på et ønske om en mer maritim kunnskap fra en samlet næring frontet av et knippe ildsjeler. GMKH ledes av et uformelt og selvvalgt styre og administreres av et sekretariat. Styrelederen er Lars Erik Hilsen ved Kongsberg Maritime. Giversiden er også representert ved de koordinerende paraplyorganisasjonene Norges Rederiforbund og Oslo Maritime Nettverk. Andre representanter fra giversiden kommer fra Det Norske Veritas, MARINTEK og Rolls-Royce. Videre representeres mottakersiden ved instituttleder ved Institutt for marin teknikk på NTNU og personen i professoratet på BI, Torger Reve, som har vært en av pådriverne for initiativet. Dessuten er de «Stø Kurs»-relaterte institusjonene Maritim21 og MARKOM2020 representert. Sekretariatet ledes av en vitenskapelig ansatt fra Høgskolen i Vestfold ved navn Tine Viveka Westerberg. I tillegg har nettverket en arbeidsgruppe for kommunikasjon ledet av en representant fra MARINTEK.

De klart største mottakerinstitusjonene er Institutt for marin teknikk ved Norges tekniske-naturvitenskapelige universitetet (NTNU) og Høgskolen i Ålesund. Stillingene ved NTNU er i all hovedsak forbundet med tekniske fag, mens professoratene ved Høgskolen i Ålesund både er knyttet til humane og tekniske fag. GMKH har bidratt til å opprettholde fagmiljøet ved Institutt for marin teknikk ved NTNU og har vært avgjørende i utviklingen av et vitenskapelig miljø i Ålesund med sterke bånd til Trondheim. Institutt for marin teknikk ved NTNU har i alt fått finansiert fem professorater og en professor II-stilling. I tillegg finansierer Rolls Royce et eget forskningssenter ved instituttet med navn University Technology Center (UTC). Professorater støttes imidlertid også utenfor Institutt for marin teknikk. NTNU får finansiering for et professorat knyttet til Institutt for bygg, anlegg og transport og et professorat knyttet til Institutt for produksjons- og kvalitetsteknikk. Høgskolen i Ålesund har per dags dato fire realiserte professorater og et femte i ansettelsesprosessen.

Høgskolen i Stord/Haugesund og Høgskolen i Vestfold har et GMKH-professorat hver innen humane fag med flere tilknyttede forskerstillinger. Ved Universitetet i Agder er et teknisk professorat i ferd med å opprettes. Når det gjelder økonomifaget mottar Norges Handelshøyskole og Høyskolen BI i Oslo finansiering for et professorat hver. Et uttalt mål av GMKHs styre er å bidra til opprettelsen av flere professorater, blant annet innen jus og økonomi. Foruten professoratene og forskningssentrene ved forsknings- og utdanningsinstitusjonene har det blitt opprettet forskningssenteret Center for High North Logistics (CHNL) i Kirkenes i regi av GMKH. Senteret forsker på logistikksystemer for offshore og skipsfart i Nordområdene.

Det Norske Veritas (DNV) utgjør den klart største sponsoren av GMKHs professorater gjennom helfinansiering av tre professorater og en professor II-stilling, og delfinansiering av et professorat og CHNL-senteret. Videre finansierer Kongsberg Maritim to professorater, mens Rolls Royce finansierer et professorat og UTC-senteret. De øvrige sponsorene har finansiert ett professorat hver eller har delfinansiert et professorat eller et senter. Rederiene dominerer blant de øvrige donorene, men også andre aktører innen maritim sektor er involvert. Med unntak av CHNL og NTNU på mottakersiden og DNV og statlige donorer på sponsorsiden er det en klar geografisk sammenheng mellom donorene og mottakerinstitusjonene. Den sterke lokale forankringen kan ses som et uttrykk for et ønske om å utvikle kunnskapsmessige klynger for næringsliv og akademia lokalt.

Statlige institusjoner er inne i deler av GMKH-satsningen. Nærings- og handelsdepartementet gir støtte til et professorat, mens Utenriksdepartementet gir støttet til CHNL. GMKH fikk en administrasjonsstøtte på 500.000 kroner fra Kunnskapsdepartementet i 2009. Dessuten bidro gaveforsterkningsordningen til offentlig «matching» av de private bidragene og bygget med det opp under donasjonene. Ordningen med gaveforsterkningsordning ble avviklet ved inngangen av 2012. I tillegg kommer finansiering av tilknyttede prosjekter og stipendiater.

Selv om de offentlige bidrag ikke dominerer GMKH-satsningen, har Regjeringens «Stø Kurs»-strategi med tilhørende institusjoner og satsninger likevel hatt en viktig symbolsk verdi, og fra et offentlig politikk-ståsted bør Global Maritime Knowledge Hub ses i sammenheng med denne, jamfør seksjon 3.1.2 og delkapittel 4.1.

Høgskolen i Ålesund og NTNU er toneangivende i GMKH-satsingen og har utviklet et tett samarbeid gjennom huben. Siden 2010 har det blitt arrangert en årlig konferanse, der alle GMKH-aktørene er invitert.

Nedenfor gis en skjematisk oversikt over de ulike professoratene, sentrene og de øvrige vitenskapelige stillingene knyttet til GMKH.

Tabell 1 – Oversikt over vitenskapelige stillinger tilknyttet Global Maritime Knowledge Hub. Kilder: Menon/GMKH (2012)

Mottakerinstitusjon	Vitenskapelig stilling	Sponsorer
NTNU – Institutt for marin teknikk	Professorat, marin hydrodynamikk	Det Norske Veritas
	Professorat, maritim logistikk	Det Norske Veritas
	Professorat, maritim kybernetikk	Kongsberg Maritim
	Professorat, konstruksjonsteknologi	Marintek
	Professorat, marintransport i Arktis	Nærings- og handelsdepartementet
	University Technology Center	Rolls-Royce Marine
	Professor II, konstruksjonsteknologi 18 stipendiater	Det Norske Veritas
Høgskolen i Ålesund	Professorat, maritim operativ ledelse	Det Norske Veritas, Farstad Shipping, Havila Shipping og Island Offshore
	Professorat, produkt- og systemdesign	NCE Maritime
	Professorat, grønn shipping	Olympic Shipping og SXT OSV
	Professorat, Internasjonal markedsføring	Sporebanken Møre
	Professorat, skipsdesign (ansettelsesprosess pågående) 5 stipendiater (flere vil ansettes)	Ulstein Group AS
Handelshøyskolen BI i Oslo	Professorat i strategi og industriell konkurransevne 3 stipendiater	Skipsreder Tom Wilhelmsens stiftelse
Høgskolen i Stord/Haugesund	Professorat, kvalitetssikring og risikostyring 1 forsker (intendert) 1 stipendiat (intendert)	Eidesvik Offshore, Knutsen O.A.S. Shipping, ResQ AS, Solstad Offshore og Østensjø Rederi

Høgskolen i Vestfold	Professorat, menneskelig faktorer 1 postdoktor 2 stipendiat (intendert)	Kongsberg Maritime
Norges Handelshøyskole	Professorat, samfunnsøkonomi (intendert) Antall stipendiater ikke spesifisert	Bergen Rederiforening
NTNU – Institutt for bygg, anlegg og transport	Professorat, ismekanikk 2 stipendiater	Det Norske Veritas
NTNU – Institutt for produksjons- og kvalitetsteknikk	Professorat, produksjons- og kvalitetsteknikk 2 stipendiater	Kr. Gerhard Jebsen Foundation
Universitetet i Agder	Professorat, mekatronikk (intendert) 2 stipendiater (intendert)	NODE
Center for High North Logistics i Kirkenes	Senter og stiftelse 2 administrativt ansatte	Det Norske Veritas, Norsk Rederiforbundet, Tschudi Shipping og Utenriksdepartementet

2.1.2. Fremtidige satsninger

Per dags dato er det realisert fjorten professorater og to sentre. Videre er tre professorater i ansettelsesprosessen, mens ytterligere fem er i forhandlingsfasen. De tre professoratene i ansettelsesprosessen tilhører Høgskolen i Ålesund, Norges Handelshøyskole og Universitetet i Agder. Målsetningen er 20 professorater; man er altså svært nær ved å nå målsetningen målt i antall professorater. Nedenfor følger en kort beskrivelse av de fire kommende professorater:

- Et nytt professorat ved Høgskolen i Ålesund er finansiert av Ulstein Group AS og vedrører skipsdesign.
- Høgskolen i Vestfold (HiVe) har mottatt GMKH-finansiering for et professorat ved Institutt for maritim teknologi, drift og innovasjon. Professoratet omhandler menneskelige faktorer i en maritim kontekst og er finansiert av Kongsberg Maritime. Stillingen er nettopp besatt. Med professoratet følger det to stipendiatstillinger og en postdoktor-stilling.
- Norges Handelshøyskole (NHH) har mottatt finansiering for et professorat fra Bergen Rederiforening innen samfunnsøkonomiske problemstillinger knyttet til maritim sektor. Stillingen er foreløpig ikke besatt, og NHH har ikke presisert antallet tilknyttede stipendiater.
- Universitetet i Agder (UiA) har mottatt finansiering for et professorat av NODE innen mekatronikk. Ansettelsesprosessen er i gang. UiA stiller med to stipendiater med muligheter for tredje, dersom professorens evne til å knytte til seg stipendiater er god.

2.2. Overordnet metode

For å gjennomføre oppdraget har vi basert oss på OECDs evalueringsmodell.¹ Modellen er spesielt godt egnet for overordnede evalueringer, hvor fokuset er politikrealisering. Videre er modellen vidt anvendt i offentlige evalueringer. Gjennom å bruke modellen får man belyst flere aspekter ved måloppnåelse og fremtidige utfordringer, samtidig som evalueringen gjennomføres i overensstemmelse med en av de mest anvendte og

¹ Kort presentasjon av OECD-modellen kan leses på: <http://www.oecd.org/dataoecd/42/6/49756382.pdf>

anerkjente evalueringsmetodene. Dette bidrar, ved siden av et faglig godt fundert valg av evalueringsverktøy, til å gi evalueringen nødvendig legitimitet. Vi vil nå gjennomgå evalueringskriteriene i seksjon 2.2.1 og anvendelse av evalueringsverktøy i seksjon 2.2.2.

2.2.1. Evalueringskriterier

I tråd med OECDs evalueringsmodell vil vi evaluere måloppnåelse i henhold til følgende evalueringskriterier:²

- **Relevans:** På dette punktet vurderes det hvorvidt gjennomførte tiltak og politikk har forankring i sentrale styringsdokumenter. Vi vil altså vurdere i hvilken grad GMKH er tuftet på de viktigste styringsdokumentene. Hensikten med denne analysen er å vurdere hvorvidt påviste resultater og aktiviteter er i tråd med overordnede målsetninger.
- **Effekt:** På dette punktet vurderer man hvilken effekt innsatsen har gitt. Vi vurderer her om målsetning med GMKH er nådd.
- **Effektivitet:** På dette punktet vurderes i hvilken grad man kunne oppnådd tilsvarende eller bedre resultater om arbeidet var organisert eller innrettet annerledes.
- **Varighet:** På dette punktet vurderer man om resultatene er langsiktige og har virkning utover den perioden hvor det gis støtte, eller hvorvidt resultatene vil opphøre så snart satsningen er over. På dette punktet vurderes også hvilke tiltak som må gjennomføres for å sikre fortsatt måloppnåelse.

2.2.2. Bruk av evalueringsverktøy

I gjennomføringen av evalueringen vil vi benytte to ulike evalueringsverktøy:

- Dokumentstudier: Gjennomgang av all relevant litteratur, herunder:
 - Stiftelsesdokumenter
 - Offentlige styringsdokumenter som Statsbudsjettet, «Stø kurs» med mer
 - Års- og resultatrapporter
 - Informasjon på hjemmesider med mer
- Dybdeintervjuer med:
 - Ledelsen i GMKH
 - Saksbehandlere og ledere i Nærings- og handelsdepartementet og saksbehandler i Utenriksdepartementet
 - Administrativt og vitenskapelig ansatte på relevante utdanningsinstitusjoner
 - Bedrifter i de maritime klyngene

² I OECDs evalueringskriterier inngår også mål- og virkemiddeleffektivitet. I disse kriteriene vurderer man hvorvidt man kunne oppnådd tilsvarende eller bedre resultater ved annen innretning av støtten. Under dette punktet vurderer man om en annen organisering eller andre bruk av virkemidler enten kan gi besparelser eller økt gevinst. Vår vurdering er imidlertid at vurdering av dette går utover det som etterspørres i evalueringen. En belysing av effektivitet fordrer en omfattende analyse som også tidsmessig går utover den ramme som er satt i evalueringen.

3. Vurdering av GMKH basert på OECDs evalueringskriterier

I dette kapitlet vil vi vurdere GMKH basert de evalueringskriterier som ble vist i forrige kapitel. Vi starter med å gjennomgå sammenhengen mellom Global Maritime Knowledge Hubs aktivitet, strategi og offentlig politikk i delkapittel 3.1, før vi går over på måloppnåelsen for de konkrete nodene i delkapittel 3.2. Deretter diskuterer vi finansiering gjennom professorater kontra finansieringen gjennom prosjektstøtte i delkapittel 3.3, før vi avslutter med en vurdering av varighet og den fremtidige utviklingen i delkapittel 3.4.

3.1. Er det sammenheng mellom strategi, aktivitet og offentlig politikk – Vurdering av relevans

Vi starter dette delkapittelet med å gjennomgå sammenhengen mellom aktiviteten og strategien i seksjon 3.1.1. Deretter vurderer vi politikkrelevans og overensstemmelse med offentlige styringsdokumenter med hovedfokus på Regjeringens maritime strategi, «Stø Kurs» i seksjon 3.1.2. I seksjon 3.1.3 diskuterer vi andre relevante politikkområder.

3.1.1. Er det sammenheng mellom aktiviteten og strategien?

Vi vil i denne delen av evalueringen vurdere hvorvidt aktivitetene som er gjennomført er relevante i forhold til den strategi og den målsetning som styret har formulert for huben. Hensikten med en slik vurdering er å avklare:

- 1) I hvilken grad strategien er godt formulert og fungerer som et styringsverktøy.
- 2) I hvilken grad strategien er fulgt.

Vi ønsker i den sammenheng å fremheve at målsetningene, slik de er vist i kapittel 2, i noen grad synes å blande sammen aktivitets- og resultatmål. Dette illustreres nedenfor, hvor vi har markert målsetninger med rødt og virkemidler med blått:

1. Etablere gaveprofessorater og forskningsentre for å styrke kunnskapsmiljøene på områder definert av næringen.
2. Bidra til utvikling av nasjonale forskningsprogrammer, policy, og virkemidler for å sikre kunnskapsmiljøenes rammevilkår.
3. Etablere felles møteplasser for næringsaktørene og forskningsmiljøene for å sikre gjensidig oppdatering av kunnskapsfronten.
4. Gjennom profilering og informasjonsarbeid ved å gjøre initiativet kjent, og styrke oppslutningen om initiativet og bidra til at norsk maritim næring fremstår som kunnskapsbasert, FoU intensiv og fremtidsrettet.

En sammenblanding av mål og virkemidler kan være uheldig, ettersom det lett kan lede til at organisasjoner blir aktivitets snarere enn resultatorientert. For å vurdere måloppnåelse, samt i hvilken grad en annen innretting av støtten kunne ledet til bedre resultater, må vi skille mellom mål og virkemidler. Ved å rydde og skille mellom målsetninger og virkemidler, får vi følgende mål- og virkemiddelformulering:

Tabell 2 – Reviderte målsetninger og virkemidler for GMKH. Kilde: Menon (2012)

Målsetning	Virkemidler
Bidra til at den norske maritime næring er verdensledende på kunnskap. Sikre at kunnskapen stadig utvikles og er relevant for bedriftene i næringen.	Etablere gaveprofessorater og forskningsparker
	Utvikle nasjonale forskningsprogrammer
	Etablere felles møteplasser mellom forskningsmiljøer og næringen

Basert på beskrivelsen av gjennomførte aktiviteter i kapittel 2 finner vi at aktivitetsmålene er nådd. De aktiviteter som er gjennomført er altså forankret i strategien. I kapittel 3.2 vurderes det hvorvidt målsetningene med aktiviteten er nådd.

3.1.2. Er aktiviteten relevant for Regjeringens maritime strategi?

Målsetningene med Regjeringens maritime strategi «Stø kurs» og målsetningene med GMKH er svært sammenfallende. I begge strategier legges det opp til at kunnskap skal danne grunnlag for fremtidig konkurransevne, og at vilkårene for kunnskapsproduksjon dermed skal bli bedre. Satsningen på GMKH er nevnt i dokumentet «Stø kurs – 2 år etter», som er et dokument av NHD for status for implementering av «Stø kurs» i 2009.

I Soria Moria-erklæringene fra 2007 og 2011 peker Regjeringen ut maritime næringen som en av Norges viktigste næringsområder og understreker at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon som leverer de mest innovative og miljøvennlige løsningene for fremtiden. «Stø Kurs» innbefatter mål og tiltak innenfor fem segmenter; 1) globalisering og rammevilkår, 2) miljøvennlige maritime næringer, 3) maritim kompetanse, 4) maritim forskning og innovasjon, og 5) nærskipfart. Regjeringens ønske om å satse på «maritim forskning og utdanning» og «maritim kompetanse» er direkte i overensstemmelse med intensjonen bak GMKH. Gjennom forskning og utdanning kan GMKH indirekte også bidra til å nå de øvrige Stø Kurs-målsetningene.

I Stø Kurs-sammenheng bør GMKH ses i sammenheng med andre initiativer innen maritim næring, deriblant Maritim21. Maritim21 er navnet på Regjeringens forsknings- og innovasjonsstrategi for næringene. Strategien er utarbeidet av næringene selv i 2010 på oppdrag fra Nærings- og handelsdepartementet. Strategiens intensjon er at økt internasjonal konkurransevne skal nås gjennom satsning på innovasjon og kunnskap. Maritim21s mål for 2020 er at Norge skal være «den mest attraktive lokaliseringen for globalt, kunnskapsbasert og miljørobust maritimt næringsliv». Denne visjonen skal nås gjennom sju prioriterte innsatsområder; 1) kunnskapsnav og infrastruktur, 2) maritim politikk og rammebetingelser, 3) maritim innovasjon og forretningsutvikling, 4) effektiv og miljøvennlig energiutnyttelse, 5) LNG – distribusjon og bruk, 6) krevende maritime operasjoner, derunder skipsdesign, skipsutstyr, skipsproduksjon og drift, og 7) transport og operasjon i Nordområdene. Kunnskapsnav og infrastruktur utgjør kjernevirksomheten i Maritim21, mens maritim politikk og rammebetingelser bestemmer mulighetene for de øvrige områdene.

Andre Stø Kurs-institusjoner inkluderer MARKOM2020, MAROFF og MARUT. MARKOM2020 er et samarbeidsprosjekt for maritim profesjonsutdanning. Utdanningsprosjektet finansieres av Regjeringens Stø Kurs-satsning og omfatter Høgskolen i Ålesund, Høgskolen i Stord/Haugesund, Høgskolen i Tromsø og Høgskolen i Vestfold. GMKH og MARKOM2020s styrking av maritim utdanning i Norge kan ha heldige synergieffekter. MAROFF var et forskningsprogram om maritim virksomhet tuftet på privat-offentlig samarbeid.

Programmet administreres av Norges Forskningsråd og har fellestrekk med GHMK på forskningsfronten når det gjelder målsetninger, selv om virkemidlene er annerledes. MARUT ble etablert som en stiftelse i 2004 med Nærings- og handelsdepartementet som initiativtaker. Stiftelsens mål er å sikre maritim utvikling gjennom mer koordinert og målrettet innsats i samarbeid mellom næringene, forskningsmiljøene, virkemiddelapparatet og myndighetene. MARUT drives og styres av Nærings- og handelsdepartementet, Norges Rederiforbund og Norsk Industri med Norges Forskningsråd, Innovasjon Norge, MARINTEK, Det Norske Veritas og LO som andre sentrale partnere. Bakgrunnen for MARUT er en oppfatning om at det fins et betydelig uutnyttet potensial i et tettere klyngesamarbeid innen maritim forskning og innovasjon. Dette er i direkte i overenstemmelse med bakgrunnen for opprettelsen av huben.

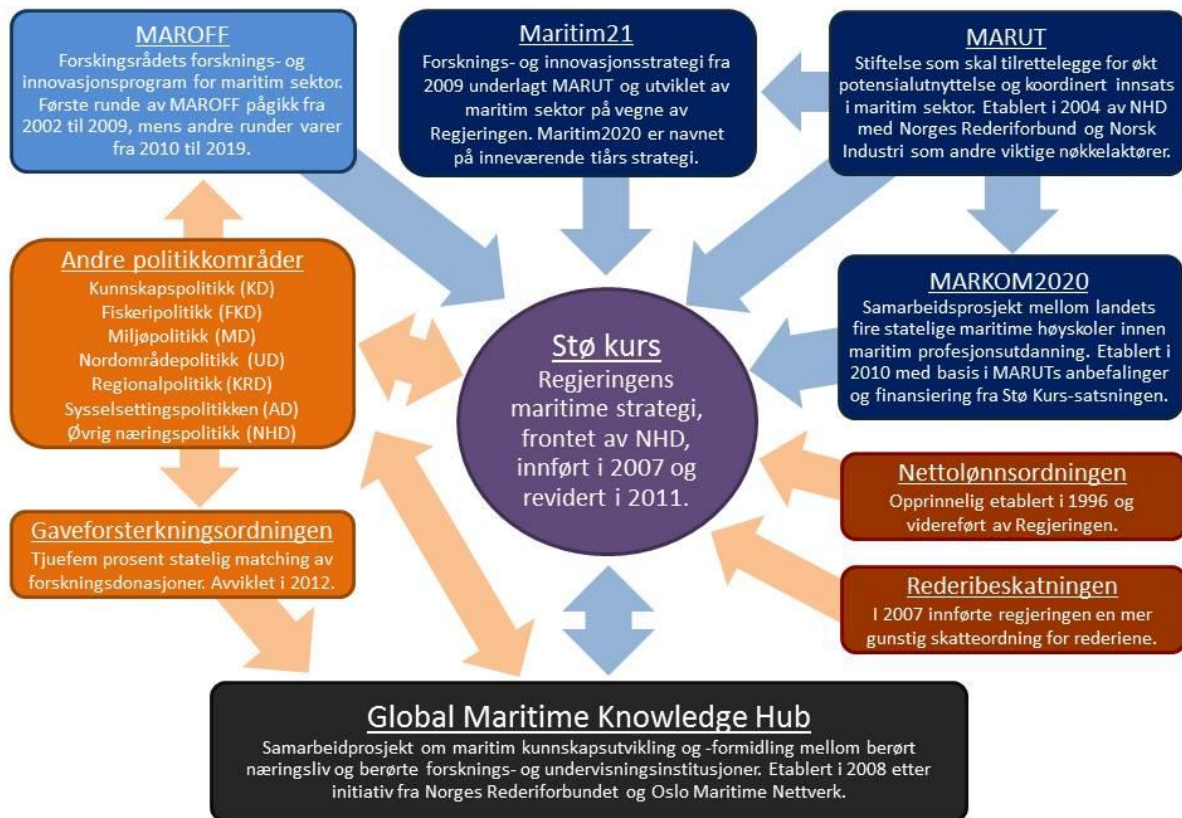
Satsningene på Stø Kurs-institusjonene bør ses i sammenheng med en generell vilje til å satse på næringen fra Regjeringens side, blant annet ved innføring av en mer gunstig rederibeskatning og videreføring av nettolønnsordningen. I første omgang gagnar disse politiske tiltakene først og fremst rederiene, men i neste instans kan de medføre positive synergieffekter for hele næringen.

Kunnskapsdepartementet bidro med 500.000 kroner til administrasjonsstøtte i 2009. I 2009 kom Nærings- og handelsdepartementet på banen med et gaveprofessorat ved NTNU i forbindelse med Norsk Rederiforbunds 100-årsjubileum. Samme år var Utenriksdepartementet med på å finansiere Center for High North Logistics i Kirknes. Både professoratet og senteret vedrører maritim logistikk i Nordområdene. Statens gaveforsterkningsordning på tjuefem prosent understøttet tidligere donorenes bidrag, men ordningen ble avviklet ved inngangen av 2012.

Avviklingen av ordningen ses på som et skudd for baugen for å overkomme markedssvikt relatert til forskning, undervisning og donasjoner og tilrettelegging for næringsrelevant forskning. Statlig finansierte høyskoler og universiteter skal i utgangspunktet finansiere to til tre stipendiater for hvert professorat, avhengig av professorenes evne til å tiltrekke seg kompetanse. GMKH-professor kan også søke støtte til konkrete prosjekter, blant annet fra det offentlige. Ut over dette har staten ikke støttet opp under GMKH finansielt på et overordnet nivå. Ved frafall av gaveforsterkningsordning ligger dermed det offentlige bidraget til GMKH an til å bli vesentlig lavere i årene fremover.

Stø Kurs har bidratt til å underbygge de maritime næringene og har hatt en viktig symbolverdi for GMKH. Samtidig er det viktig å påpeke at GMKH også har vært med på å løfte Stø Kurs. Kort oppsummert omfatter og ivaretar GMKH ulike deler av Stø Kurs-institusjonenes virkeområder og målsetninger. Den nære sammenhengen mellom GHMK og Stø Kurs-institusjonene, og GHMKs vilje til å samarbeide med disse institusjonene illustreres av at en representant for Maritim 21 og en representant for MARKOM2020 er invitert inn i hubens styre. Jevnt over vurderer vi addisjonaliteten mellom GHMK og Stø Kurs som høy.

Figur 1 – Oversikt over «Stø Kurs»-institusjonene og GMKHs tilknytning til disse. Kilde: Menon (2012)



3.1.3. Andre relevante politikkområder

Det er naturlig å se Global Maritime Knowledge Hub i sammenheng med Stø Kurs og næringspolitikken for maritim sektor. Likevel er det viktig å presisere at GMKH også er relevant for flere andre politikkområder. For det første sammenfaller initiativet med målet i kunnskapspolitikken om at forskning og undervisning skal bidra til verdiskapningen i næringslivet. Kunnskapsdepartementets bidrag på 500.000 kroner til administrasjonsstøtte kan ses i lys av dette.

For det andre har GMKH potensielt en sentral rolle for regionalpolitikken ved at initiativet underbygger lokale forsknings- og undervisningsinstitusjoner, og synergieffektene dem i mellom. Dette understrekes gjennom den sterke lokale forankringen i samarbeidet mellom næringslivet og academia.

For det tredje spiller GMKH en rolle i Regjeringens satsning på og omfavning av Nordområdene som viktige strategiske områder i blant annet Regjeringens strategi for helse, miljø og sikkerhet for Barentshavet, kjent som Barents 2020. På dette feltet ser vi den klareste områderelaterte offentlige satsningen på GMKH; som nevnt i seksjon 3.1.2 er både Nærings- og handelsdepartementet og Utenriksdepartementet involvert i satsning på logistikk i Nordområdene gjennom finansiering av henholdsvis et NTNU-professorat og forskningssenteret Centre for High North Logistics i Krikenes. Videre vil deler av forskningen og undervisningen som foretas i relasjon til GMKH ha relevans for miljøformål og dermed også miljøpolitikken. Sist, men ikke minst, vil den maritime næringspolitikken interagere med fiskeripolitikk og den øvrige næringspolitikken.

3.2. Hvilken effekt har satsningen – har man nådd målsetningene?

Satsningen på huben har gitt forskjellige resultater for givere og mottakere. Giverne understreker at hensikten med deres støtte har vært at den maritime forskningen skulle styrkes og gjøres mer relevant for dem. Flere av bedriftene som støtter GMKH er verdensledende på sitt felt. Lederskapet er utviklet av bedriftene selv, gjerne i samarbeid med andre bedrifter i næringen, men også med bakgrunn i den kunnskapsproduksjon som skjer i forsknings- og utdanningsinstitusjonene. Styrking av den maritime forskningen er derfor klart i deres egeninteresse. Gjennom å støtte professorater ved universiteter og høyskoler har bedriftene oppnådd:

- 1) Å øke omfanget av den maritime forskningen og hindre et varslet fall i aktiviteten som følge av et generasjonsskifte.
- 2) Å gjøre den maritime forskningen mer relevant. Gjennom interaksjon har bedriftene fått belyst en rekke spesifikke problemstillinger av professorenes og sentrenes forskning. Disse er også analysert gjennom både masteroppgaver og doktorgradsavhandlinger.
- 3) Å øke og gjøre kunnskapen hos studenter, næringens fremtidige ansatte, mer relevant.

GMKH bidrar til kunnskapsutveksling og kunnskapsformidling mellom maritime aktører. Videre har søknadsmengden til maritime studier jevnt over økt. Således styrkes tilfanget av god kompetanse fra læringsinstitusjonene. Indirekte er huben en av flere faktorer som har bidratt til større fokus på maritime utdannelser.

Det er betydelig grad av såkalt kunnskapsmigrasjon i maritim næring. Det vil si at kompetente medarbeidere gjennom jobbskifter beveger seg mellom de ulike delene av næringen.³ Økt kunnskapsnivå i næringen vil være positivt sett fra bedriftenes side på flere måter:

- 1) Produkter som utvikles i samarbeid vil ha høyere kunnskapsinnhold.
- 2) Den arbeidskraften de henter fra samarbeidspartnere, academia eller konkurrenter vil være mer spesialisert.

Nedenfor vil vi drøfte hvilken effekt satsningen på GMKH har gitt i form av økt kunnskap. Vi finner det da naturlig å ta utgangspunkt i konkrete effekter satsningen har gitt på de enkelte kunnskapsinstitusjonene:

- Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
- Høgskolen i Ålesund
- Høgskolen i Stord/Haugesund
- Centre for High North Logistics
- Handelshøyskolen BI

Evalueringen av disse institusjonene foretas i seksjonene 3.1.1-3.2.5. Det er viktig å understreke at NTNU og Høgskolen i Ålesund utgjør de klart mest involverte institusjonene i GMKH med til sammen 12 av 17 professorater og ett av to sentre. Disse institusjonenes relative størrelse i GMKH-sammenheng har betydning for vurdering av resultat. Positive eller negative resultater ved disse institusjonene teller relativt sett mer enn positive eller negative resultater hvor antall professorater er lavere.

³ Jamfør Jakobsen, E.W. & Espelien, A. (2011): «En kunnskapsbasert maritim næring», Menon Business Economics. Kan oppdrives her: <http://menon.no/upload/2011/10/04/eknmaritimv2menon-rapportnr10.pdf>.

Ved Norges Handelshøyskole, Universitetet i Agder og Høgskolen i Vestfold har initiativet kommet for kort til at det er mulig å vurdere resultater. Slik påpekt innledningsvis er derfor denne evalueringen å anse som en midtveiseevaluering. En kort deskriptiv beskrivelse av de planlagte satsningene ved disse institusjonene står å lese i seksjon 2.1.2.

3.2.1. Hvilke resultater har GMKH gitt ved NTNU?

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) er Norges nest største universitet. Institutt for marin teknikk er NTNU-instituttet som er tyngst inne i GMKH. Gjennom GMKH får instituttet finansiering for fem professorater, en professor II og et forskningscenter ved navn «University Technology Center». Instituttet stiller selv med atten stipendiater. De primære forskningsområdene er maritim konstruksjonsteknologi og maritim logistikk. Instituttet ble i 2007 tildelt et senter for fremragende forskning (SFS) av Forskningsrådet ved navn «Centre for Ships and Ocean Structures». Etter gode resultater i midtveiseevalueringen ble det klart at senterets SFS-finansiering blir videreført ut tiårsperioden.

To andre NTNU-institutter er inne i GMKH med et professorat og to til tre stipendiatstillinger hver. Disse er Institutt for bygg, anlegg og transport, der professoren tilknyttet GMKH forsker på ismekanikk, og Institutt for produksjons- og kvalitetsteknikk, der professoren tilknyttet GMKH forsker på produksjons- og kvalitetsteknologi. Ferdsel i Nordområdene er et GMKH-relatert forskningstema ved både Institutt for marin teknikk og Institutt for bygg, anlegg og transport. Foruten Marintek er GMKH-giverne ikke lokale. Alle de tre instituttene er underlagt Fakultet for ingeniørvitenskap og teknologi ved NTNU.

Ved NTNU viser intervjuene at satsningen på maritime fag i flere tilfeller ville blitt avvirket eller sterkt redusert, dersom det ikke hadde vært for tilførsel av nye midler gjennom initiativet. Dette bekreftes både av nåværende og tidligere ledelse ved fakultetet. Videre viser en evaluering av instituttet at det nå scorer høyt forskningsmessig på svært mange av sine fagområder mens de tidligere hadde mer varierende resultater (NTNU, 2011).⁴ Også gode forskningsresultater som ikke er knyttet til SFS-senteret trekkes frem som et resultat av satsningen på huben.

NTNU og MARINTEK utgjør Norges ledende miljø innen teknisk maritim forskning. En nedleggelse eller kraftig nedbygging av flere fagområder ville bidratt til at noe av fundamentet for kunnskapsproduksjonen hadde forsvunnet. Utvikling av ny kunnskap og teknologi er en forutsetning for internasjonal konkurransevne. En nedbygging av det viktigste forsknings- og utdanningsmiljøet i Norge ville således bidratt til å svekke grunnlaget for konkurransevne i den norske maritime næring.

I evalueringer er det ofte naturlig å tegne kontrafaktiske baner for å belyse effekten av tiltak. Den kontrafaktiske banen ved NTNU ville vært en nedleggelse eller svekkelse av flere fagområder. En slik situasjon står i kontrast til situasjonen i dag, hvor flere fagområdene opplever vekst personalmessig og i form av tilgang til prosjektmidler.

Finansiering av professorater har gitt NTNU økt mulighet for å søke på og gjennomføre relevante forskningsprosjekter. I eller i nær tilknytning til professoratene er det nå igangsatt forskningsprosjekter for i overkant av 200 millioner kroner. I tillegg er det utarbeidet en rekke søknader som er under behandling. Beløpet kan dermed øke ytterligere. Deler av disse midlene ville uansett ha tilfalt maritim forskning ved NTNU,

⁴ Vi henviser til evalueringen: NTNU (2011): Faculty of Engineering and Technology Science, Research Group Evaluation.

ettersom det er midler øremerket for denne forskningen. Dessuten bidrar SFS-sentret direkte med over ti millioner årlig. Like fullt er det grunn til å understreke at man ved innføringen av GMKH var ved et generasjonsskifte ved Institutt for marin teknikk, samtidig som instituttet fikk redusert sine budsjetter vesentlig, som følge av at en stor andel av studentene ikke gjennomførte utdannelsen. Det er således ikke gitt at NTNU hadde maktet å gjennomføre deler av forskningsaktiviteten, selv om finansiering til denne hadde vært tilgjengelig gjennom søkning. Samtidig har professoratene også hentet midler til maritim forskning fra forskningsprogrammer som ikke er maritimt rettet. På denne måten har satsningen på professorater hatt en addisjonell effekt. Denne addisjonelle effekten og evne til selvfinansiering bidrar til å styrke levedyktigheten til professoratene også etter at finansieringen fra private givere opphører. Denne problemstillingen behandles mer inngående i kapittel 3.4.

I evalueringer vurderes et tiltaks suksess ut fra dets addisjonalitet. I belysning av addisjonalitet bruker en ofte en femdelte skala:

1. Prosjektet/aktiviteten hadde blitt gjennomført i samme skala og tidsskjema (lav addisjonalitet)
2. Prosjektet/aktiviteten ville blitt gjennomført i samme skala, men på et senere tidspunkt (middels addisjonalitet)
3. Prosjektet/aktiviteten hadde blitt gjennomført i begrenset skala, men til samme tid (middels addisjonalitet)
4. Prosjektet/aktiviteten hadde blitt gjennomført senere og i mer begrenset skala (høy addisjonalitet)
5. Prosjektet/aktiviteten hadde ikke blitt gjennomført (høy addisjonalitet)

Basert på intervjuene og vår egen vurdering finner vi at satsningen ved NTNU oppnår fire til fem i addisjonalitet.

3.2.2. Hvilke resultater er oppnådd ved Høgskolen i Ålesund?

Høgskolen i Ålesund (HiÅ) er en av Norges fire statlige maritime høyskoler. HiÅ har fått GMKH-finansiering for fem professorater og stiller selv med vel ti stipendiater. Fire av professoratene er tilknyttet avdeling for maritim teknologi og operasjon. Disse professoratene vedrører maritim operativ ledelse, miljøvennlig shipping, skipsdesign og produkt- og systemdesign. Det siste professoratet er underlagt Avdeling for internasjonal markedsføring og handler om maritim markedsføring internasjonalt. Giverne er stor grad aktører fra det lokale maritime næringslivet.

Selv om maritime fag ved Høgskolen i Ålesund i utgangspunktet ikke var truet av nedleggelse, var situasjonen for fagområdet heller ikke lys ved innføringen av GMKH. Intervjuer med representanter for næringen viser at de ikke anså høyskolen å ha tilstrekkelig høyt kunnskapsnivå til at de kunne brukes ved utvikling av ny teknologi. Ved teknologiutvikling spilte derfor næringslivet i regionen i stor grad på fagmiljøet på NTNU, mens Høgskolen i Ålesund først og fremst ble ansett for å være en relevant utdanningsinstitusjon. GMKH bidro imidlertid til at høyskolen kunne styrke seg på forskning og sette av dedikerte personalressurser til dette. I utgangspunktet hadde ikke høyskolen tilstrekkelig kompetanse til å kunne utdanne PhD-kandidater og utføre en del forskning. For å avhjelpe dette ble det inngått et mer omfattende samarbeid med NTNU.

Intervjuene med næringen tyder på at høyskolen nå anses som en langt mer interessant samarbeidspartner også når det gjelder utvikling av ny teknologi. I tilknytning til professoratene er det til nå innhentet

forskningsprosjekter for om lag 40 millioner kroner. I likhet med NTNU er det grunn til å tro at deler av disse midlene hadde tilfalt maritim forskning uansett. Uten GMKH er det imidlertid mindre trolig at forskningen hadde skjedd ved Høgskolen i Ålesund.

Et styrket fagmiljø har også ifølge intervjuene gitt seg utslag i økt søkning til maritime fag. Mens de før innføringen av GMKH hadde 1-2 søkere per plass på de maritime fag, er de nå nær fem søkere per plass. Den økte søkningen henger naturlig vis sammen med at lønnsomheten i maritim næring har økt de senere år, og at et yrke i næringen således fremstår som mer attraktivt. Den faglige styrkingen av Høgskolen i Ålesund har imidlertid bidratt til at det er mer attraktivt å studere maritime fag her. Intervjuene, samt vår vurdering av disse, tyder på at addisjonaliteten ligger mellom 4 og 5 i Ålesund. Den styrking vi har sett ved høyskolen ville altså trolig ikke ha forekommet uten GMKH.

3.2.3. Hvilke resultater er oppnådd ved Høgskolen i Stord/Haugesund?

Høgskolen i Stord/Haugesund (HSH) er en av Norges fire statlige maritime høyskoler. HSH har mottatt finansiering for et GMKH-professorat fra det lokale maritime næringslivet. Professoratet har «kvalitetssikring og risikostyring» som forskningsområde og har bidratt til å øke forskningsaktiviteten på nautikkfeltet ved HSH. Professoratet er lokalisert i Haugesund, er tilknyttet en stipendiat og er underlagt Avdeling for tekniske, økonomiske og maritime fag. Professoratet har særlig fokusert på maritim sikkerhet og ledelse. Satsningen har bidratt til samarbeid med Universitetet i Bergen, Universitetet i Aberdeen og Forsvarshøgskolen i Sverige. Gjennom professoratet har Høgskolen i Stord/Haugesund fått finansiert et forskningsprosjekt på til sammen sju millioner. Prosjektet utføres blant annet i samarbeid med Universitetet i Bergen.

Intervjuer med rederiene viser at disse i liten grad anser den forskningsaktivitet som foregår gjennom professoratet for å være relevant eller å ha verdi for dem. Flere har uttrykt at de selv ligger lenger fremme enn forskningen på de tema som ønskes belyst både gjennom professoratet. Ved Høgskolen i Stord/Haugesund kan det altså se ut til at man gjennom finansiering av et professorat har styrket forskningskapasiteten ved høyskolen. Næringslivet i regionen har imidlertid hatt noe begrenset utbytte av satsningen. En av hovedhensiktene med opprettelse av professoratet synes altså ikke å være nådd. Samtidig er det grunn til å minne om at professoratet kun har vært besatt i mindre enn ett år. Man har altså ved professoratet i Stord/Haugesund hatt mindre til å bevise sin relevans enn ved de andre høyskolene. Bedriftenes tilbakemeldinger må ses i lys av dette. Med bakgrunn i manglende oppnådd resultat finner vi det vanskelig å vurdere addisjonalitet, utover den styrkingen HSH har fått gjennom forskningsprosjekter knyttet til professoratet.

Med bakgrunn i at rederiene oppfatter den forskningsaktivitet som bedrives som lite relevant, uttrykker de skepsis til å være med på å finansiere aktiviteten, utover det de allerede har bidratt til. De er fremdeles svært opptatt av å bidra til et økt kunnskapsnivå i den maritime næringen i regionen, men stiller de seg avventende og tvilende til at finansiering av professorater er et hensiktsmessig virkemiddel. Bidraget kan likevel ses som en del av en større nasjonal satsning, der andre deler av satsningen kan gagne givere i andre regioner.

3.2.4. Hvilke resultater har satsningen gitt på BI?

Handelshøgskolen BI er Norges største privateide forsknings- og undervisningsinstitusjon. BI mottar finansiering for et professorat om maritim konkurranse av Wilh. Wilhelmsen Group ASA gjennom Tom Wilhelmsens Stiftelse. Professoratet er besatt av Torger Reve og har tre tilknyttede stipendiatstillinger. Stillingen er lagt under Institutt for strategi og logistikk og er geografisk lokalisert i Oslo.

Den viktigste effekten av finansiering av professoratet på BI er at Reve i stor grad er frikjøpt fra undervisning og i større grad kan konsentrere seg om forskning. Hans kunnskap om utfordringene i næringen og relasjon til sentrale bedrifter bidro til at disse var villige til å bidra finansielt til å opprettholde og styrke kunnskapsnivået.

Intervjuer med flere aktører i næringen viser at flere er noe skuffet over at den maritime forskningen på BI ikke er sterkere. Aktørene hevder at høyskolens satsning har vært begrenset og at fagområdet faktisk var sterkere før opprettelsen av GMKH. Aktørene uttrykker også en viss skuffelse over at prosesser som kunne ledet til flere professorater på høyskolen av ulike grunner har gått i stå.

BI deler imidlertid ikke oppfatningen om at den i dag har en svakere satsning på maritim næring enn tidligere. Konfrontert med påstanden fremhever Reve følgende:

1. Det er etablert et eget BSc program i shipping og logistikk
2. Det er etablert et eget EMBA program i shipping, offshore og finance i samarbeid med Nanyang Technological University i Singapore.
3. BI underviser et MSc program i maritime studies ved Nanyang Technological University,
4. Hele kullet av BSc studenter i maritime studies fra Nanyang Technological University tilbringer et helt semester ved BI.
5. Det er utviklet Executive program i Innovation management i samarbeid med UC Berkeley som startet med WW Academy og som nå tilbys for NCE NODE og NFR.
6. Det er en betydelig maritim profil på BIs ulike MBA program i Kina, Vietnam og Singapore.

BI fremhever altså at de har en global ekspansjon og ikke bare en betjening av det norske marked. BI fremhever videre at hele den teoretiske tilnærmingen fra GMKH er brukt som grunnmodell i det store forskningsprosjektet «Et kunnskapsbasert Norge», som er et av de største forskningsprosjektene som noen gang er gjennomført ved BI. Det hadde ikke vært mulig for Reve å gjennomføre denne aktiviteten om han ikke hadde blitt frikjøpt med et professorat. Vi vurderer addisjonaliteten ved BI til fire.

Uansett om man finner at satsningen på maritim næring var sterkere eller svakere enn tidligere, synes det å være liten tvil om den sentrale rolle Torger Reve har spilt for opprettelsen av GMKH. Ifølge Torger Reve selv hadde ikke hans satsning på maritim næring kunnet vært så sterk om han ikke hadde blitt frikjøpt.

3.2.5. Hvilke resultater har satsningen på Centre for High North Logistics gitt?

Stiftelsen Centre for High North Logistics (CHNL) er et internasjonalt forsknings- og kunsskapscenter, opprettet i 2008 av Det Norske Veritas, Norges Rederiforbund, Tschudi Shipping Company og Utenriksdepartementet. CHNL er et femårig prosjekt og har som formål å være “The preferred knowledge network for creating and developing efficient and sustainable logistic solutions for the High North through research projects based on the practical approach in interaction with businesses, academic institutions, organizations and public authorities”.

Utenriksdepartementet støtter senteret med seks millioner kroner over fem år. I tillegg har andre offentlige og private bidragsytere bidratt med cirka 9,5 millioner kroner. Blant bidragsyterne er oljeselskapene ENI og Statoil, Tschudi Shipping, DNV, Innovasjon Norge og Barentssekretariatet.

CHNL ble opprettet fordi man hadde et ønske om:

- Å bidra til å utvikle kunnskap om logistikk, industriell utvikling og næringslivsmuligheter i Nordområdene.
- Å bidra til at ulike kunnskapsmiljøer fra institusjoner i Norge og Russland, både innenfor akademia og næringslivet, samhandler for å utvikle og formidle ny kunnskap innenfor prosjektets tematiske hovedfokus, transport og logistikk, samt den tilknyttede infrastruktur med særskilt fokus på å sikre samhandling og samarbeid med russiske og andre relevante internasjonale partnere innenfor akademia og næringsliv i Nordområdene.

CHNL er lokalisert i Kirkenes og har to administrative ansatte, foruten en rekke tilknyttede forskere.

Da CHNL ble opprettet, var det betydelig mindre interesse for Nordområdene. Initiativtakerne bak CHNL ønsket å bidra med kunnskap og kompetanse slik at flere skulle få interesse for Nordområdene og de logistikkbehov som ville komme i forbindelse med næringsutvikling i Nordområdene.

Siden har det vist seg at både interesse og aktiviteter i de nordlige farvann har økt, og i dag er det et uttrykt ønske om at Den norske stat og norsk maritim næring skal ligge i front i denne utviklingen.

Det internasjonale energibyrådet (IEA) antar at det finnes betydelig olje- og gassressurser offshore i Nordområdene. IEA trekker frem området som det mest lovende for nye funn. Økt kunnskap om logistikk i nordområdene kan generere ny kunnskap om den nordlige sjørute ved transport til og fra Østen. Denne kunnskapen kan bidra til utvikling av effektive og bærekraftige logistikk-løsninger i forbindelse med olje- og gassaktivitet i Nordområdene.

Det er gjennom tidene blitt utført mye forskning innenfor fagområdet "maritim logistikk i Nordområdene". En utfordring er imidlertid at forskningen i liten grad er blitt gjort kjent for og blitt nyttiggjort av næringen. En annen utfordring er å få tilgang på praktisk maritim informasjon og data fra russiske myndigheter, som for eksempel:

- I hvilken grad ville russiske myndigheter legge til rette for transport.
- Hvor høyt kostnadsnivået er, inklusive kostnadene til isbrytere.
- I hvilken grad det eksisterer nødhavner langs ruten.

Informasjon og avklaring om disse forholdene er avgjørende for å redusere risiko for næringsaktørene.

Det ble derfor besluttet å opprette en senter i stedet for et professorat ved en enkelt høyskole eller et universitetet. Senteret er organisert som en frittstående stiftelse.

For å gjøre informasjon om transport i langs den nordlige sjørute tilgjengelig har senteret etablert et informasjonskontor som utarbeider en informasjonsplattform (ARCLIO). ARCLIO vil bli lansert i slutten av april 2012 i Helsinki med følgende målsetninger:

- Å øke interaksjonen mellom næringsliv og forskning. Senteret utarbeider en forskningsformidlingsdatabase (ARCTIS), der forskning og kunnskap gjøres søkbart og ikles en språkdrakt som gjør den enklere å forstå og anvende for næringslivet. Arbeidet med databasen vil bli ferdigstilt i løpet av 2012.
- Senteret har samlet inn informasjon og hatt seminarer om de praktiske utfordringene ved transport langs den nordlige sjørute, noe som har bidratt til at CHNL i 2010 gjennomførte en gjennomseiling,

hvor hensikten blant annet var å samle inn data og erfaringer. Seilingen viste at det faktisk er mulig å bruke sjøruten også for ikke-russiske aktører. Foruten denne gjennomseilingen ble flere gjennomført av russisk-eide skip. I 2011 ble det gjennomført 34 gjennomseilinger i Nordøstpassasjen.

Oversikten viser at opprettelsen av CHNL og aktivitetene CHNL har bidratt til, har lyktes med sin målsetning om å samle inn og distribuere forskning, kunnskap og informasjon om Nordområde-logistikk på en slik måte at flere maritime aktører har fattet interesse for nordområdene og logistikk behovet som området har. Aktiviteten har bidratt til at den nordlige sjørute er mer aktuell som et internasjonalt kommersielt alternativ i dag, enn den var i 2008. En forutsigbar og godt politisk forankret vilje, tilgang på nødvendig informasjon og utvikling av bærekraftig logistikk og infrastruktur i Nordområdene, vil gi et solid fundament for besparelser for vareeiere, bedre marginer for transportørene og reduserte utslipp. I tillegg vil landene i arktisk kunne nyttiggjøre seg de olje, gass og mineralforekomster områdene besitter.

Samlet sett har CHNL tilegnet seg forsknings- og utredningsoppdrag for til sammen tre millioner kroner. Senteret har bidratt til å koordinere forskningsinnsatsen mot Nordområdene. Vi vurderer addisjonaltet ved CHNL til fire.

3.3. Kunne resultatene vært bedre med en annen innretting av støtten – Vurdering av effektivitet

Vi vil i denne delen av evalueringen vurdere hvorvidt man kunne oppnådd bedre eller tilsvarende resultater ved en annen innretting av støtten, altså om de virkemidler man har benyttet er effektive for å nå målet. Vår vurdering er prosjektfinansiering kunne vært et alternativ til finansiering av professorater. Dette kunne ha hatt flere positive effekter:

- Prosjektfinansiering sikrer at midler knyttes til prosjekter som anses som viktige for næringen. Næringen har altså god styring av hvilke prosjekter som prioriteres.
- Gjennom å selv styre når prosjekter utlyses, kan næringen selv ha bedre kontroll med når prosjektene igangsettes. Dette kan i neste instans bidra til å forhindre en uheldig lang implementeringsperiode.
- Gjennom en viss konkurranse mellom ulike tilbydere bidrar prosjektfinansiering til at man kanalisere midler til de miljøene som presumptivt er best.

Et viktig motargument mot prosjektfinansiering er imidlertid at det krever administrativ kapasitet til å utlyse og følge opp prosjektene. Flere av de givene vi har vært i kontakt med fremhever at de ikke hadde denne kapasiteten. Denne finansieringsformen ble derfor i mange tilfeller valgt bort til fordel for en finansiering av professorater. En finansiering av professorater har følgende fordeler:

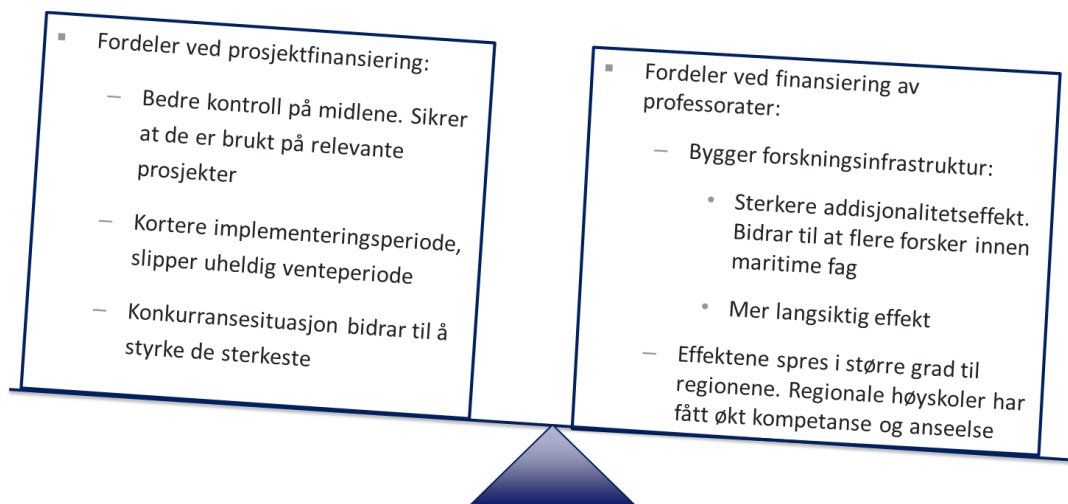
- Bygger forskningsinfrastruktur. Professoren arbeider selv med å skaffe til veie midler til egen forskning. Finansiering av professorater har dermed en sterkere addisjonell effekt.
- Gitt at man lykkes med innhenting av forskningsmidler kan dermed effekten ved professorater være mer langsiktig.
- Professoratene kan gi styrket undervisnings og forskningskompetanse på de regionale høyskolene. Det kan altså være lettere å styre effektene geografisk enn om man velger en mer konkurransepreget prosjektfinansieringsform.

Dersom man hadde valgt prosjektfinansiering snarere enn finansiering av professorater, er det grunn til å tro at man i dag hadde igangsatt en rekke relevante prosjekter for næringen. Den lange implementeringsperiode man har opplevd ved Norges Handelshøyskole og på Høyskolen i Stord/Haugesund ville da vært unngått. Den frustrasjon og påfølgende reservasjon som enkelte givere har gitt uttrykk for ville da trolig vært unngått.

Tilgang til prosjektmidler bidrar imidlertid ikke ifølge våre intervjuer til at høyskolene tør å satse i form av nyansettelser. Effekten i form av oppbygging av forskningskompetanse og påfølgende økt status som vi har sett ved Høyskolen i Ålesund ville da trolig ikke forekommet. Likeledes ville en ved NTNU og Høyskolen i Stord/Haugesund trolig ikke ha klart å foreta den personellmessige styrking som har skjedd i forbindelse med professoratene. Gjennom den personellmessige styrkingen styrkes undervisnings- og forskningskapasitet ved høyskolene. Satt på spissen kan det altså hevdes at finansiering av prosjekter bidrar til å opprettholde kapasitet mens professorater bidrar til å styrke kapasiteten. Den styrkede kapasiteten har ved høyskolene blitt brukt til selv å skaffe tilveie forskningsmidler. Finansieringsformen har dermed en sterkere addisjonell effekt.

Skissemessig kan styrkene fremstilles som i figuren nedenfor:

Figur 2 – Fordeler med prosjektfinansiering og finansiering av professorater. Kilde: Menon (2012)



Som det fremgår av figuren, er det vår generelle vurdering at effektene av finansiering av professorater er sterkere enn finansiering av prosjekter. Utslagsgivende for denne vurderingen er langsiktighet og addisjonell effekt. Det kan likevel tenkes at prosjektorganisering ville være mer hensiktsmessig i enkelte tilfeller, for eksempel der det er vanskelig å tiltrekke seg en tilstrekkelig relevant professor eller der man er usikker på om universitetet eller høyskolen vil bidra med langsiktig satsing på forskningsområdet.

Ved Center for High North Logistics valgte man å finansiere prosjekter snarere enn professorater. Bakgrunnen for dette er en vurdering om at det allerede var mye forskning på området, og at utfordringen i stor grad besto i å gjøre forskningen tilgjengelig for næringslivet. Vel så viktig var imidlertid en vurdering ved daværende Høyskolen i Bodø om at det ville være svært utfordrende å rekruttere en professor med rett kompetanse til stillingen. Høyskolen hadde opplevd rekrutteringsutfordringer tidligere og mente at rekruttering til denne type stilling ville skape store utfordringer. Ved satsning på prosjekter snarere enn professorater unngikk man altså

ved CHNL de rekrutteringsutfordringene man har opplevd ved Høyskolen i Stord/Haugesund og Høyskolen i Ålesund. Satt på spissen kunne valg av en professoratordning ved CHNL bidratt til at man etter en lengre periode med søk etter kandidater fikk en ytterligere kunnskapsproduksjon som ikke ble tilgjengeliggjort for næringslivet. I så tilfelle ville trolig ikke testseilingen ha funnet sted. Vi finner på denne bakgrunn at en professoratordning ved CHNL trolig kunne gitt svakere resultater enn de faktiske.

Med bakgrunn i ovenstående finner vi at det er gjort hensiktsmessige valg om finansieringsform. Resultatene ville trolig vært svakere ved en alternativ finansieringsform.

3.4. Er resultatene varige?

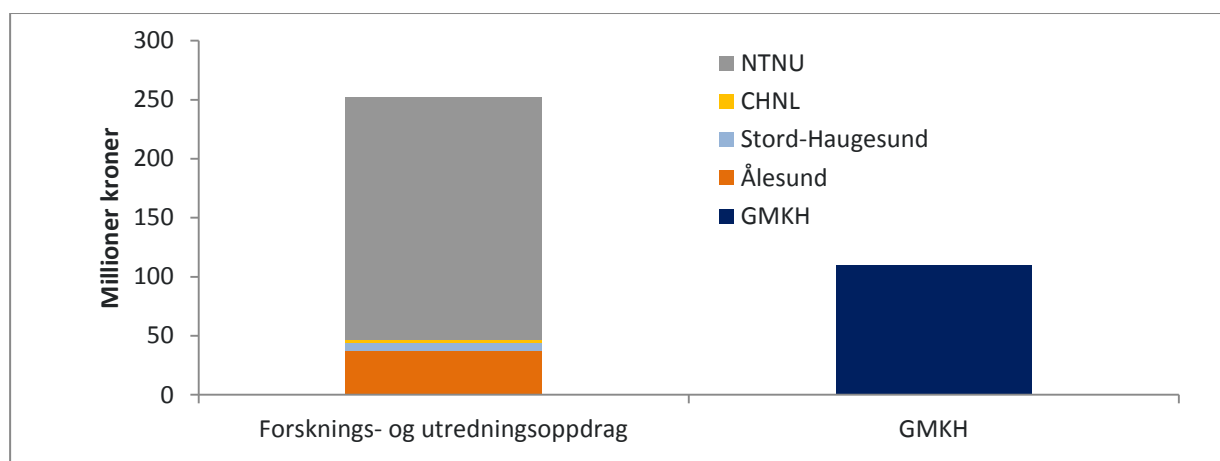
I dette delkapittelet vil vi drøfte i hvilken grad de resultater vi har dokumentert har varighet utover den perioden den mottar støtte fra private givere. Hva som skjer ved finansierings utløp blir behandlet i seksjon 3.4.1, mens anbefalte tiltak for fremdrift er gitt i seksjon 3.4.2.

3.4.1. Hva skjer når finansieringen utløper?

I utgangspunktet er kunnskap er varig ressurs. For at den skal være relevant og danne grunnlag for konkurransefortrinn, må den imidlertid videreutvikles. Om resultatene skal vare må det altså være forskningsaktivitet i professoratene også etter at avtalen om finansiering fra private givere opphører. Professoratenes evne til å tilegne seg forskningsprosjekter sier derfor mye om deres evne selvfinansiering og evne til å opprettholde aktivitet fremover.

Gjennom professoratene har forsknings- og utdanningsinstitusjonene til nå tilegnet seg forskningsmidler for om lag 250 millioner kroner.

Figur 3: Addisjonell effekt i form av finansiering av forskningsaktivitet. Kilde: Menon (2012)



Sett under ett har satsningen på professorater og sentre altså hatt en klar addisjonell effekt i form av evne til å tiltrekke seg forskningsmidler. I denne sammenheng er det viktig å understreke GMKH fremdeles er under implementering og at enkelte professorater og sentre har virket i relativt kort tid. Selvfinansieringsevnen vil derfor trolig ta seg opp mot slutten av perioden.

Selvfinansieringsevnen vil imidlertid variere fra professorat til professorat og fra senter til senter. Det er grunn til å anta at finansieringsgraden fremover vil være avhengig av i hvilken grad bedriftene anser aktiviteten som relevant, ettersom finansiering gjennom ulike programmer i forskningsrådet som oftest forutsetter involvering av bedrifter enten gjennom egne bidrag eller finansielt.

I utgangspunktet skal forsknings- og utdanningsinstitusjonene videreføre initiativene under egne budsjetter når avtalen om privat finansiering opphører. Forsknings- og utdanningsinstitusjonene har imidlertid tradisjonelt noe presset økonomi, og det er derfor usikkert i hvor stor grad disse kan bidra på lang sikt om professoratene ikke er tilstrekkelig selvfinansierende. Vår gjennomgang tyder på at det er ytterst få professorater som ikke vil være selvfinansierende ved avtalens utløp. Som vist i figur 3 ovenfor reduseres trolig evnen til selvfinansiering om næringen ikke anser forskningen for å være relevant. Tapene ved en eventuell nedskalering av aktiviteten i et slikt professorat vil altså være begrenset; i alle fall sett fra bedriftenes ståsted.

3.4.2. Organisatorisk styrking kan være nødvendig for å sikre fremdrift

Arbeidet med huben kan karakteriseres som et dugnadsarbeid hvor Norges rederiforbund, Oslo maritime nettverk og et svært aktivt styre har bidratt til å skape resultater. Resultatet av denne organiseringen har vært meget godt – det er etablert en rekke professorater og disse har bidratt til å styrke kunnskapsposisjonen til den maritime næringen i Norge. For å opprettholde trykket og samtidig sikre at høyskolene faktisk holder sine løfter om å overta finansieringsansvaret, kan det være nødvendig å styrke organisasjonen noe. Økt koordinering og samarbeid med andre aktører som Marut kan bidra til å realisere synergieffekter og bør vurderes.

En styrking av administrativ kapasitet må imidlertid ikke gå for mye på bekostning av en aktiv involvering fra styret, som jo er en av forklaringene på den suksess som er oppnådd i huben.

4. Appendiks

I dette appendikset drøfter vi de samfunnsøkonomiske begrunnelsens for initiativet og betraktningene rundt offentlig involvering i delappendiks 4.1. Deretter gjengir vi en oversikt over intervjuobjektene intervjuet i forbindelse med evalueringen i delappendiks 4.2.

4.1. Samfunnsøkonomisk analyse av økt offentlig satsning

I dette delkapittelet i appendikset vil vi diskutere utfordringer med kunnskapsinvesteringer fra et samfunnsøkonomisk ståsted og behovet for koordinerende institusjoner. De viktigste markedssviktene og styringskomplisasjonene vedrører gratispassasjer problematikken ved kollektive goder, evne til risikohåndtering, kritisk masse ved næringsklynger, fravær av ønskelige nettverkseffekter, vedvarenhet og «crowding»-effekter. Det offentlige vil ofte kunne spille en viktig rolle i situasjoner der gevinstene fra en satsning er spredt over mange individer og forbundet med risiko. Maritim forskning og utdanning er henholdsvis kunnskaps generende og appliserende, og fungerer som kollektive goder for hele sektoren.

Dersom en donor finansierer et professorat eller andre deler av en forskningssatsning, innebærer det at vedkommende påtar seg en kostnad, der de tilhørende gevinstene tilfaller en større del av næringen. Hver enkelt næringsdrivende har dermed insentiv til å bidra mindre til forskning og undervisning enn hva som ville ha vært ønskelig fra et kollektivt ståsted. Aktører vil også ha et insentiv til å være gratispassasjerer i den forstand at de nyter godt av satsningene som andre betaler uten å satse selv. Begge disse effektene taler for at det er en underinvestering i forskning og utdanning med relevans for næringslivet. Hvis de reelle og potensielle donorene fullt ut hadde oppført seg filantropisk, ville de lagt de samlede gevinstene til grunn for sine donasjoner. Private næringsdrivende driver imidlertid primært for å sikre lønnsomt drift, og det er både urealistisk og urimelig å forvente at de hver for seg skal være drevet av filantropiske motiver. I beste fall bidrar positive omdømmeeffekter og delvis filantropiske motiver blant givernes eiere til å løfte donasjonsnivået mot nivået som ville vært kollektivt ønskelig ut i fra et kostnad-nytte-perspektiv. I tilfellet GMKH er den største donor, Det Norske Veritas, tuftet på allmenntilgynnsomme målsetninger, selv om stiftelsen på mange måter fungerer som en ordinær bedrift. Generelt vil det være urealistisk å forvente at privateide bedrifter skal sette næringens utviklingshensyn for egne partielle profittensyn. Samarbeid og drahjelp fra det offentlige og paraplyorganisasjoner er derfor avgjørende for å stimulere til satsning på forskning og utdanning.

I vellykkede klyngesatsinger er det også viktig at man når kritisk masse, slik at forsknings- og utdanningsinstitusjonene kan tiltrekke seg tilstrekkelig med kompetanse og oppnå et dynamisk kunnskapsmiljø med tilhørende synergieffekter. Målet bør være at gevinstene fra forskning og utdanning blir store nok til at satsingen kan videreføres. Det handler ikke om å videreføre enhver satsning, men å tilrettelegge for at de kan bli bærekraftige og hindre at kritisk masse skal sette stopper for satsningen. I tillegg kan en koordinert satsing medføre ønskelige nettverkseffekter, nye kommunikasjonskanaler, samt samdrifts- og stordriftsfordeler i forskningen. Videre vil det offentlige i et dynamisk perspektiv ha langt bedre forutsetninger til å håndtere usikkerhet og usystematisk risiko i forbindelse med forskningsresultater. Det offentlige kan dermed gjennom finansiell involvering og risikospredning bidra til at risikoaversjon ikke forringer de samfunnsøkonomiske gevinstene. Dessuten spiller det offentlige en rolle for vedvarenheten og konsekvensene av at den midlertidige finansieringen til professorater løper ut. Koordinerende institusjoner har også stor betydning i tilrettelegging for at kritisk masse nås ved potensielt verdiskapende initiativer og at prosjektene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme videreføres. Rederiforbundet, Oslo Maritime Nettverk og Det Norske Veritas i spissen fortjener

honnør for å ha gått sammen og lang på vei løst problemene med gratis passasjer-atferd og kritisk masse på en god måte. Likevel kan offentlig støtte bidra til å bygge opp under synergieffektene og vedvarenheten.

I en hver offentlig involvering på finansieringssiden vil det fra et offentlig ståsted være interessant å se på «crowding in»-effekter av offentlig bidrag når man fastsetter nivået på bidragene. Ved forskningsdonasjoner vil mindre og moderate offentlige bidrag typisk kunne oppmuntre næringsdrivende og andre private givere til større bidrag ved at støtten kan oppfattes som et signal for profesjonalitet og kritisk masse for bærekraftighet lettere kan nås. Dersom de offentlige bidragene blir veldig store, kan vi få en «crowding out»-effekt ved at finansieringen oppfattes som et offentlig ansvar, men dette er ikke tilfellet ved gaveforsterkningsordninger og vil heller neppe utgjøre noe problem her. Trolig er veien å gå gaveforsterkningsordninger, der det oppmuntres til å støtte, samt støtte til de koordinerende organene i samfunnsøkonomisk lønnsomme forskningsklyngesamarbeid på et mer overordnet nivå. Samtidig er det viktig å erkjenne at næringen oftest kjenner sine egne behov best, og at det er viktig at det offentlig ikke tar for sterk kontroll utover ordinære regulering- og tilsyn. Det vil også være «crowding»-effekter mellom private givere. Fra et kollektiv ståsted er det ønskelig å hindre «crowding out»-effekter. Siden næringsrettet kunnskap på grunn av overnevnte markedssvikt typisk er underforsynt, handler det heller om å underbygge «crowding in»-effekter og sikre addisjonalitet.

4.2. Vedlegg: Intervjuobjekter

Nedenunder følger en liste over intervjuobjekter. Intervjuobjektene er valgt ut fra relevans og tilgjengelighet.

Tabell 3 – Intervjuobjekter i evalueringen av Global Maritime Knowledge Hub. Kilde: Menon (2012)

Intervjuobjekt	Institusjon
Torger Reve	Handelshøyskolen BI
Sverre Steen	NTNU
Per Erik Dalen	NCE Maritim
Jan Fredrik Melhing	Eidesvik Offshore
Harald Ellingsen	NTNU
Øyvind Endresen	DNV
Lars Erik Hilsen	Kongsberg Maritime
Stig Berge	NTNU
Henrik Hoel	Nærings- og handelsdepartementet
Villmar Æsøy	Høgskolen i Ålesund

Tore Ulstein	Ulstein Group
Helle Oltedal	Høyskolen i Stord-Haugesund
Johan Rokstad	Østensjø
Ingrid Janne Overå	Østensjø
Øystein Meland	Wikborg-Rein
Felix Tchudi	Tchudi Shipping
Tore Forsmo	Norges Rederiforbund
Frode Mellemvik	Universitetet i Nordland
Per Stange	Solstand Offshore
Else Kveinen	Utenriksdepartementet
Tine Tine Viveka Westerberg	Sekretariatet GMKH