



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Utenriksministeren

Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité
Stortinget
0026 Oslo

Oslo, 13. april 2012

Redegjørelse om Utenriksdepartementets tilskudd til oppstart av Senteret for Nordområdelogistikk.

Jeg viser til mitt brev til kontroll- og konstitusjonskomitèen av 20. mars og oversender med dette min redegjørelse om Utenriksdepartementets tilskudd til oppstart av Senteret for Nordområdelogistikk.

Jeg står til disposisjon til å svare utfyllende på de spørsmål komitèen måtte ha.

Med vennlig hilsen

Jonas Gahr Støre

Utenriksdepartementets tilskudd til oppstart av et senter for nordområdelogistikk

13. april 2012

Innhold

Innledning	2
Del 1. Habilitet	2
Mitt forhold til Felix Tschudi	3
Behandlingen av tilskuddssaken	4
Vurdering av habilitet i etterkant av en beslutning	6
Annet	6
Fremtidige saker som måtte berøre Felix Tschudis næringsinteresser	7
Del 2. Nærmere om beslutningsprosessen knyttet til tilskuddet til oppstart av et senter for nordområdelogistikk	7
Tilskuddsordningen Barents 2020	8
Skipsfart og logistikk i nord	9
Håndtering av dokumenter	11
Kronologisk oversikt over tilskudd til og utviklingen av et senter for nordområdelogistikk	11
Økonomistyring	18
Del 3. Vurderinger og erfaringer	18

Innledning

Tirsdag 20. mars 2012 ble det i Dagbladet reist spørsmål ved Utenriksdepartementets (UD) tilskudd til oppstart av et senter for nordområdelogistikk. Tilskuddet på 6 millioner kroner ble gitt høsten 2008 basert på en søknad fra Norges Rederiforbund. Et hovedspørsmål gjaldt min habilitet ved UD's behandling av et slikt tilskudd.

I lys av den betydelige oppmerksomheten saken fikk, varslet jeg samme dag lederen av Stortingets kontroll- og konstitusjonskomité om at jeg ville redegjøre for saken og oversende relevant dokumentasjon knyttet til behandlingen av tilskuddet. I medier er det senere fremsatt påstander og stilt spørsmål ved ulike sider av UD's håndtering av saken.

Jeg ønsker på denne bakgrunn å gi en utførlig fremstilling av UD's behandling av søknaden om tildeling av tilskudd til opprettelse av et senter for nordområdelogistikk, og viser til vedlegg med relevante dokumenter knyttet til saken.

Avgjørelsen om UD's støtte til prosjektet ble truffet i 2008. De siste ukene er det reist spørsmål om forhold som tilhører tiden etter at avgjørelsen ble truffet. Jeg ønsker i dette brevet å omtale spørsmål knyttet til min habilitet, herunder en beskrivelse av min relasjon til Felix Tschudi og bakgrunnen, konteksten og forutsetningene for at det i 2008 ble gitt tilskudd til oppstart av et senter for nordområdelogistikk, og håndteringen av selve søknaden fra Norges Rederiforbund. Jeg vil videre gjøre rede for UD's oppfølging av tilskuddet etter 2008. Prosjektet skal evalueres ved prosjektperiodens utløp i 2013. Jeg vil likevel omtale noen erfaringer UD har hatt i denne saken.

Del 1. Habilitet

Spørsmålet om min habilitet ved behandlingen av og innvilgelsen av søknaden fra Norges Rederiforbund må ta utgangspunkt i den situasjonen som forelå i forkant av og på beslutningstidspunktet høsten 2008.

Mye av oppmerksomheten har dreid seg om min habilitet sett i forhold til mitt vennskap med Felix Tschudi. Det er i mediene gitt ulike fremstillinger av hvorvidt vennskapet er av en slik karakter at det skulle gjøre meg inhabil i saker som direkte eller indirekte berører Tschudi og hans næringsvirksomhet.

Mitt forhold til Felix Tschudi

Felix Tschudi og jeg gikk i parallellklasse gjennom barne- og ungdomsskolen (1967-1976). I mediene er det fremstilt som om vi var nære barndomsvenner. Det er feil. Vi hadde ingen omgang gjennom disse årene. Vi gikk heller ikke på samme videregående skole.

Felix Tschudi og jeg ble venner da vi i 1979-80 gikk på samme kull på Marinens Befalskole, Sjøkrigsskolen. Etter endt militærtjeneste opprettholdt vi en viss kontakt gjennom studietiden da Tschudi studerte i London og jeg studerte i Paris.

Fra midten av 80-tallet har vi inngått i en vennekrets på 30-40 personer som møtes ved ulike sosiale anledninger og forsøker å samles en helg i året. Vi var gjester i hverandres bryllup og har deltatt ved feiringer av hverandres 40- og 50-årsdager. Også ved disse anledninger var et stort antall personer invitert. Våre ektefeller har tilsvarende relasjon som Felix Tschudi og undertegnede. Våre barn er ikke omgangsvenner.

Vi har ved fire anledninger vært til stede ved samme nyttårsfeiring på et høyfjellshotell i en utvidet krets av venner og bekjente på omlag 80 personer. I 2004 deltok vi med omlag 30 venner på en helgetur til St. Petersburg. I den utvidede vennekretsen arrangeres det fra tid til annen reiser til utlandet. Med unntak av den nevnte helgeturen til St. Petersburg har ikke min kone og jeg deltatt på disse reisene.

Vår omgangsform er med andre ord som del av en større krets. Vi har ikke sosial omgang alene eller kun med våre nære familier. Vi har heller ikke feriert sammen, verken alene eller med våre nære familier. Vi har ingen forretningsforbindelser og har aldri drevet næringsvirksomhet sammen.

I forbindelse med Felix Tschudis voksende næringsengasjement i nordområdene har vi ved et par anledninger deltatt på samme konferanser og faglige møter, og har møttes i den sammenheng.

I vår tid er vennebegrepet vidt definert og dekker i dagligtale alt fra løse til nære relasjoner. Jeg betrakter Felix Tschudi som en venn, men ikke en nær venn. Nærhet i vennskapet avgjøres etter min mening av graden av fortrolighet, og ikke av antall år vi har kjent hverandre. Vi har kjent hverandre siden rundt 1980, men jeg anser oss ikke for å være fortrolige venner i den forstand at vi har en særlig og spesielt tillitsfull relasjon.

Det har altså vært min vurdering at vårt vennskap ikke er så nært at det på generelt grunnlag utløser inhabilitet. Jeg har oppfattet praktiseringen av forvaltningslovens inhabilitetsregler slik at det i utgangspunktet skal mye til før vennskap i seg selv medfører inhabilitet.

Det tilligger den enkelte statsråd å vurdere sin egen habilitet. Ved tvil kan saken drøftes med den administrative ledelsen i UD eller forelegges Lovavdelingen i Justisdepartementet. Jeg har ved tidligere anledninger der jeg har vært i tvil om min egen habilitet bedt Lovavdelingen

om råd. Jeg opplevde ikke denne saken som et tvilsspørsmål, og følgelig ble den heller ikke lagt frem for Lovavdelingen.

Behandlingen av tilskuddssaken

Reglene om inhabilitet i forvaltningslovens kapittel II gjelder for en statsråd i egenskap av departementssjef. Bestemmelsene i forvaltningslovens § 6 første ledd omfatter absolutte inhabilitetsgrunner. Ingen slike foreligger her.

Eventuelle habilitetsspørsmål må derfor vurderes ut fra bestemmelsen i lovens § 6 annet ledd. I henhold til denne blir en offentlig tjenestemann inhabil "når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet". I denne vurderingen skal det blant annet legges vekt på om avgjørelse i en konkret sak som vedkommende forvaltningsorgan får til behandling, kan innebære "særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til". Det siste er heller ikke det eneste vurderingstemaet, og kravene til aktsomhet skjerpes dess nærmere den personlige tilknytningen er.

Utover det forhold at jeg på generelt grunnlag mener at mitt vennskap med Felix Tschudi ikke utløser inhabilitet, kommer i tillegg denne konkrete sakens karakter. Tilskuddsordningen Barents 2020 er ikke ment å være en økonomisk støtteordning for næringslivet. Tilskudd vil ikke være myntet på noen enkelt næringsaktør. Formålet og forutsetningen for dette tilskuddet var igangsettingen av en generell ordning med bidrag fra UD og næringslivet med sikte på å fremme et nasjonalt kunnskapsløft og internasjonale kontakter. Dette skulle skje basert på åpenhet og med støtte og forankring i akademiske institusjoner og næringsliv. Ordningen skulle få positive ringvirkninger for brede norske interesser og miljøer, og derved en stor personkrets.

Det fremgår av beskrivelsen av sakens bakgrunn og kontekst, at jeg ikke anså initiativet om å opprette et senter for nordområdelogistikk som en ordning som direkte eller indirekte ville favorisere noen enkelt næringslivsaktør. Det var heller ikke slik at UD valgte én aktør i næringslivet fremfor en annen. At en næringslivsaktør på oppfordring fra Norges Rederiforbund, og innenfor rammen av en bred diskusjon som UD hadde medvirket til, var villig til å gi et finansielt bidrag til dette formålet, endret ikke avgjørelsens generelle karakter.

I de innledende samtalene om initiativet for opprettelse av et senter for nordområdelogistikk hadde UD kontakt med Norges Rederiforbund. I lys av at Tschudi Shipping Company var det selskapet i næringen som svarte på Rederiforbundets initiativ om et kunnskapsløft for logistikk i nordområdene, var det av de tidligere nevnte grunner naturlig for UDs spesialrådgiver for nordområdene å ha kontakt også med selskapet.

Noen steder er det fremholdt at Tschudi var initiativtaker til prosjektet. Jeg registrerer at flere kjenner eierskap til ideen om en bred kunnskapssatsing på maritim logistikk i nord, og

deltok i idémyldring i ulike sammenhenger. Det er ikke i seg selv unaturlig, gitt at disse spørsmålene har stått sentralt i debatten om nordområdene gjennom flere år. Men gjennomgangen bekrefter at dette konkrete initiativet kom fra Norges Rederiforbund og akademiske institusjoner som Høgskolen i Bodø og BI, og at Tschudi Shipping Company på oppfordring fra Norges Rederiforbund tok del i oppfølgingen av initiativet. Når Tschudi høsten 2008 gikk inn i arbeidet med prosjektskissen, gjorde han det med engasjement og flere innspill. Jeg var orientert om samtalene der Tschudi i møter med UD bidro til å videreutvikle den opprinnelige prosjektskissen fra Norges Rederiforbund.

Selv om Tschudi Shipping Company påtok seg å bidra til medfinansiering av oppstarten av senteret, var det på ingen måte den eneste aktøren. Tilskuddsbrevet foreskrev at andre næringsaktører, norske og utenlandske, ville bli invitert med - og disse ble med i de etterfølgende år. Videre skulle kunnskapsinstitusjoner som Høgskolen i Bodø og BI utgjøre viktige komponenter av senteret fra oppstarten. Endelig bidro Norges Rederiforbunds deltakelse ikke alene med en sentral rolle for kvalitetssikringen av bidragsyterne og prosjektideen, men Rederiforbundet utgjorde også en reell og helt sentral aktør for UD.

Min beslutning høsten 2008 dreide seg altså om å behandle en søknad fremmet av Norges Rederiforbund, der forbundet gjennom sin posisjon som bransjeorganisasjon garanterte for søknadens innhold, oppbygging og utvelgelse av deltakere. At Tschudi Shipping Company var en sentral bidragsyter, endret ikke på dette forholdet. Det er ikke på noe tidspunkt bevilget penger til dette selskapet eller dets eier. Forholdet er snarere at selskapet selv stilte opp med midler. Berøringspunktet mellom UD og Tschudi Shipping Company var at begge bidro med midler til samme formål, et formål som ble fremmet gjennom tilskuddet, utenfor både UD og Tschudis eget selskap.

Jeg kunne heller ikke se at avgjørelsen fikk større konsekvenser for vedkommende aktør enn for en rekke andre som direkte eller indirekte skulle bli berørt av avgjørelsen. I bredeste forstand kan man si at hele nordområdesatsingen er ment å komme norsk næringsliv til gode. At en viktig norsk næringslivsaktør også aktivt ville delta med finansiell støtte og dele sin kompetanse med andre aktører innenfor prosjektets rammer, anså jeg verken som en ulempe for prosjektet eller som en mulighet for vedkommende til å skaffe til veie strategisk informasjon som ville bli forbeholdt vedkommende.

En helt sentral funksjon i prosjektet er å bidra til kunnskapsdeling. Deltakelse i og bidrag til prosjektet fører til ytterligere tilgjengeliggjøring og deling av informasjon. I nord møter vi raske endringer i internasjonale rammevilkår. Nettopp i en slik situasjon vil samarbeid og kunnskapsdeling mellom ulike miljøer, private og offentlige, være viktige bidrag til nytenkning og omstilling. Dette er ikke av mindre betydning i en norsk kontekst, der antallet aktører i et internasjonalt perspektiv kan fremstå som begrenset og den samlede størrelse beskjeden.

Til dette bildet hører også UD's generelle fremme av Norges interesser i utlandet, noe som i henhold til utenrikstjenesteloven også inkluderer råd og hjelp til norske statsborgere og institusjoner overfor utenlandske myndigheter, personer og institusjoner. Norske næringslivsaktører mottar i denne forbindelse råd og hjelp i forhold til utenlandsvirksomhet, uten at dette oppfattes som en favorisering eller særlige fordeler. Jeg kunne ikke se at støtte til igangsetting av den beskrevne kunnskapsdeling, i samsvar med kunngjorte strategiske prioriteringer og i full åpenhet, gikk ut over denne form for virksomhet.

Ulike medieoppslag har skapt inntrykk av at tilskuddet gikk til Felix Tschudi eller hans selskap. Dette medfører ikke riktighet. Tilskuddsbrevet ble undertegnet og vilkårene akseptert av lederen for Høgskolen i Bodø i 2008. Brorparten av midlene ble utbetalt umiddelbart deretter. Det skjedde til prosjektkoordinator, som var Høgskolen i Bodø. Det eksisterte for øvrig ingen stiftelse på dette tidspunktet. Fra 2009 fant det sted organisatoriske endringer, noe som vil bli berørt under et eget punkt nedenfor.

Vurdering av habilitet i etterkant av en beslutning

Det er de siste ukene blitt foreslått fra enkelte hold at jeg i lys av de spørsmålene som er reist om min habilitet burde få dette spørsmålet vurdert av Lovavdelingen i dag, nær fire år etter at beslutningen var tatt.

Jeg har respekt for at det kan herske ulike oppfatninger om hva som utløser habilitet. Jeg forstår også at det kan fremstå som ønskelig å få en sak som i ettertid er blitt gjenstand for debatt til å bli forelagt for Lovavdelingen til uttalelse. Lovavdelingen er en tilgjengelig og viktig ressurs for statsråder. Denne ressursen kan normalt anvendes i vurderinger som gjøres i forkant av en beslutning. Jeg har selv benyttet meg av denne ressursen, men jeg finner det ikke naturlig å bruke lovavdelingen som en instans som fire år i ettertid påkalles for å avsi vurdering over en statsråds skjønn.

En statsråd tar en lang rekke beslutninger. Noen av dem vil være omstridt. Men det følger av en statsråds virke at han eller hun må stå ansvarlig for sine beslutninger. Med andre ord; vurderingen av habilitet i forbindelse med søknaden og behandlingen av den i 2008 var min, og jeg står for den. Og jeg redegjør i denne fremstillingen etter beste evne for min begrunnelse.

Annet

Etter at det ble fokus på saken om tildeling av tilskudd til etablering av et senter for nordområdelogistikk der også Tschudi Shipping Company bidro finansielt, har jeg tatt initiativ til å gjennomgå hvorvidt UD har saksbehandlet andre saker som involverer Felix Tschudi eller hans selskap. Det har det ikke. Det har heller ikke vært saker oppe i regjeringen, innenfor de fagområder som jeg har ansvaret for, som har involvert Tschudi eller Tschudi Shipping Company.

Så vidt jeg har brakt på det rene, har regjeringen behandlet to spørsmål av relevans for Tschudis næringsinteresser. I tråd med fremstillingen om habilitet over, har jeg ikke vurdert mitt forhold til Tschudi av en slik karakter at det skulle tilsi at jeg trakk meg fra behandling av disse sakene i regjeringen.

Det ene spørsmålet, som også har vært omtalt i media, gjaldt vilkår og lokalisering for omlasting av gasskondensat i Bøkfjorden/Korsfjorden i Finnmark. Næringsutvikling i området berørte generelt det norsk-russiske forholdet, og hadde et sterkt engasjement fra lokalpolitisk hold.

Det andre spørsmålet gjaldt sletting av heftelse på eiendom i Sør-Varanger i forbindelse med oppstart av ny gruvedrift. Dette er Stortinget kjent med gjennom nysaldering i henhold til St.prp. nr 28 (207-2008), Innst. S. nr 105 (2007-2008), enstemmig vedtak 339.

Fremtidige saker som måtte berøre Felix Tschudis næringsinteresser

Siktemålet med habilitetsreglene er i størst mulig grad å forebygge at det treffes uriktige avgjørelser og forhindre en svekkelse av tilliten til at avgjørelser i forvaltningen treffes på en nøytral måte. Som det fremgår av dette brevet, har jeg på generelt grunnlag ikke ansett at mitt vennskap med Felix Tschudi er av en slik karakter at det gjør meg inhabil i forhold til behandling av saker som knytter seg til hans interesser. Likevel skal en statsråd være seg bevisst betydningen av den generelle tilliten til hans og hans departements avgjørelser.

I lys av medienes fremstilling av Senter for nordområdelogistikk og mitt forhold til Felix Tschudi, har jeg gitt uttrykk for at jeg vil vurdere min habilitet dersom det skulle komme saker til behandling i UD, eller der jeg uavhengig av dette skulle delta i behandlingen av saker i min stilling som regjeringsmedlem, der avgjørelsen skulle kunne innebære en særlig fordel for Tschudi.

Del 2. Nærmere om beslutningsprosessen knyttet til tilskuddet til oppstart av et senter for nordområdelogistikk

De mange meningene som er ytret om opprettelsen av Senter for nordområdelogistikk og ulike sider ved min habilitet gjør det nødvendig å sette hele denne saken inn i sin sammenheng. Det er viktig både for å forstå den situasjonen som ledet til søknaden og de politiske initiativene som motiverte min beslutning.

Min beslutning høsten 2008 må sees som en naturlig oppfølging av UD's tiltak for å fremme kunnskapsutvikling, næringsvirksomhet og internasjonalt samarbeid i nord, innenfor rammen av Stortingets bevilgningsvedtak og regjeringens nordområdepolitikk. Behandlingen av spørsmålet om et senter for nordområdelogistikk føyer seg inn i rekken av slike tiltak.

Nordområdene er siden 2005 regjeringens viktigste strategiske satsingsområde i utenrikspolitikken. Dette har nær sammenheng med de utfordringer Norge blir stilt overfor i forbindelse med nye globale trender som vil avgjøre fremtidens handels- og næringsmønstre. I dette bildet står utvikling av ny logistikk knyttet til handel og transport sentralt, og her fremstår Norge samlet sett som en relativt liten internasjonal aktør, men med en både viktig og utsatt strategisk posisjon.

Jeg har som utenriksminister et samordningsansvar for dette politikkområdet i regjeringen. Dette innebærer samordning med fagdepartementene sentralt og utstrakt kontakt og dialog med regionale myndigheter, Sametinget, kunnskapsmiljøer, næringsliv og andre aktører, inklusive nordområdedialoger med andre land.

I UD ble det i 2006 opprettet et eget nordområdeprosjekt for å følge opp dette prioriterte arbeidsfeltet. Prosjektet engasjerte ulike målgrupper og stimulerte til idédugnad om nordområdekunnskap. Et vesentlig siktemål var og er å bidra til samarbeid mellom norske og utenlandske kompetansemiljøer på relevante fagfelt.

Tilskuddsordningen Barents 2020

Tilskuddsordningen Barents 2020 er et av regjeringens virkemidler for å styrke kunnskapsgrunnlaget for å møte utfordringer og muligheter i takt med en rivende utvikling i nordområdene. I denne forbindelse har UD valgt ikke å forholde seg passivt eller avventende til nyskapende forslag fra norske aktører. UD har aktivt engasjert seg i dialog og kunnskapsformidling om nordområdene. Dette fagområdet har viktige internasjonale dimensjoner og kunnskapsformidling over landegrensene står derfor sentralt.

Åpenhet, gjennomsiktighet og behovet for å unngå favorisering eller forfordeling av enkelte næringslivsaktører har vært blant forutsetningene for UD's aktive rolle i forvaltningen av tilskuddsordningen Barents 2020. Felles for Barents 2020-initierte prosjekter er at de er generelle, kunnskapshevende tiltak som skal komme flere norske miljøer, og derved en bred krets, til gode.

Tilskuddsordningen Barents 2020 må ses som en såkalt såkornsordning for støtte til igangsetting av tiltak. Dette innebærer at UD ikke tar på seg ansvaret for gjennomføring av tiltakene, men at det på vanlig måte foretas en etterfølgende kontroll i samsvar med gjeldende regler for tilskuddsforvaltning med at tilskuddsmidlene anvendes i samsvar med forutsetningene i tilskuddsbrevet.

Siden oppstarten har Stortinget bevilget 313 millioner til Barents 2020, noe som har bidratt til nærmere 70 prosjekter. Hovedtyngden faller innenfor kategoriene forskning på ulike

fagområder, høyere utdanning og andre tiltak identifisert i Barents 2020-rapporten fra 2006¹.

Barents 2020 skal bidra til gjennomføring av *Regjeringens nordområdestrategi* (2006) og det senere strategidokumentet *Nye byggesteiner i nord* (2009) og Meld. St. nr. 7 (2011-2012) om *Nordområdene – Visjon og virkemidler*. Prioritering er gitt til større strategiske flerårige prosjekter, der offentlige, private og internasjonale aktører deltar og bidrar økonomisk.

Stortinget vedtar hvert år gjeldende prioriteringer for Barents 2020 i prop. 1 S, og ordningen er omtalt i alle UDs publikasjoner om nordområdesatsingen.

Gjennom bred omtale siden 2005 er det UD's vurdering at tilskuddsordningen Barents 2020 har vært godt kjent i relevante miljøer. Siden 2009 ligger informasjon om Barents 2020 ute på UD's hjemmesider som en del av oversikten over UD's tilskuddsmidler. UD har gjennom årene mottatt en lang rekke søknader om tilskudd fra ordningen. I tillegg har UD selv forsøkt å engasjere ulike miljøer til aktivitet ved å stille i utsikt mulighet for støtte fra Barents 2020 på de innsatsområder som har vært nedfelt i nordområdesatsingen.

Det har med årene også her utviklet seg privat-offentlige partnerskap der midler fra Barents 2020 utløser midler og engasjement fra private aktører. Gjennom dette partnerskapet utløses prosjekter som UD mener er i tråd med formålet for tilskuddsordningen og som departementet og private aktører går sammen om å finansiere. For ordens skyld presiseres at dette er noe annet enn ordninger som vanligvis er omtalt som offentlig privat samarbeid (gjerne forkortet OPS) for eksempel i forbindelse med utvikling av store infrastrukturprosjekter i regi av offentlig sektor. I sistnevnte tilfeller er siktemålet at staten eller kommuner definerer tjenester de ønsker, og private aktører får ansvaret for å levere disse tjenestene innenfor definerte standarder.

For å støtte UD i de strategiske prioriteringer i nordområdesatsingen ble det oppnevnt et bredt sammensatt og uavhengig ekspertutvalg for nordområdene i januar 2006. Det inngikk i utvalgets mandat å formulere konkrete forslag til prioriterte tiltak innenfor Barents 2020. Utvalget leverte sin sluttrapport i juni 2008. I denne rapporten løftes blant annet frem utfordringer og muligheter knyttet til Den nordlige maritime korridor. Utvalget mente det trengtes bevilgninger for å binde sammen havnene i korridoren og utvikle dem til logistikk-knutepunkter, og pekte på betydningen av samarbeid med både EU og Russland.

Skipsfart og logistikk i nord

I min tale 15. mars 2007 ved Høgkolen i Bodø i forbindelse med åpningen av nordområdesenteret for næringslivet, omtalte jeg de muligheter som temperaturendringene

¹ Arve Johnsen: *Barents 2020 – Et virkemiddel for en fremtidsrettet nordområdepolitikk*, september 2006

og ismeltingen kunne få for næringslivet i nord. Gjennom ismelting åpner nye trafikkarer slik at Nordøstpassasjen kan bli den korteste vei mellom Europa og Asia i fremtiden. Nordområdesenteret ved Høgskolen i Bodø engasjerte seg i disse spørsmålene helt fra opprettelsen i 2007.

Parallelt med dette er det registrert økende internasjonal oppmerksomhet om nye sjøruter over eller rundt Polhavet grunnet ismelting og åpning av nye farleder. Dette reiste behovet for å avklare de rettslige rammene rundt både forvaltning av ressurser og aktiviteter som skipsfart og annen næringsvirksomhet i Arktis. Et første ekspertmøte ble holdt på norsk initiativ i Oslo i oktober 2007, og samlet lederne for utenriksdepartementenes rettsavdelinger i kyststatene rundt Polhavet. Møtet la grunnlaget for et ministermøte av de fem kyststatene til Polhavet, USA, Canada, Russland, Norge og Danmark i Ilulissat, Grønland 28. mai 2008. Ministrene avga her en erklæring der de uttrykte enighet om at havretten angir et samlet rammeverk for aktivitet i Polhavet, blant annet med hensyn til miljøvern, forskning, fastsettelse av kontinentalsokkelens yttergrense og internasjonal skipsfart.

På ministermøtet i Ilulissat var det satt av tid til å drøfte utfordringer og nye muligheter knyttet til skipsfarten og tilknyttede aktører i Arktis. Russland redegjorde på møtet blant annet for planer om økt skipsfart langs Nordøstpassasjen og presenterte sin betydelige skipsfartskompetanse i arktiske farvann. Presentasjonen viste at det knytter seg særlig store oppgaver til fagområdet maritim logistikk.

Vi er nå kommet frem til forsommeren 2008. I oppfølgingen av møtet i Ilulissat og på bakgrunn av de tydelige behov for økt kunnskap om skipsfart og logistikk i nord, var jeg på dette tidspunktet opptatt av å bidra til økt forståelse for konsekvens eller virkninger ikke bare på det utenrikspolitiske området, men også for norske havner og logistikk i nordområdene. For UD var det naturlig å bidra aktivt til at relevante norske nærings- og kunnskapsmiljøer sammen utviklet kunnskap om skipsfart og logistikk i Arktis, med særlig vekt på et utvidet samarbeid med Russland. Det hører med i denne sammenheng at myndighetene både i Russland så vel som andre arktiske land aktivt vurderer rammevilkårene for fremtidens skipsfart.

Jeg så det derfor som riktig at UD som koordinator for nordområdepolitikken og forvalter av Barents 2020-ordningen tok på seg oppgaven med å fremme en mer helhetlig norsk satsing på dette området.

På forsommeren 2008 fikk nordområdeprosjektet i UD i oppdrag å kartlegge mulighetene for en slik satsing. Jeg var opptatt av at vi i tråd med nordområdepolitikken arbeidsform burde være åpne for å stimulere til et offentlig-privat partnerskap med sikte på kunnskapsdeling på grunnlag av såkornmidler fra Barents 2020 og med økonomiske bidrag også fra private aktører. Det ble i den forbindelse tatt en rekke kontakter med ulike aktører innenfor

akademiske institusjoner og næringsliv. For et nyskapende tiltak som dette, valgte UD å gå aktivt ut i de relevante miljøer for å gjøre såkornsmidlene kjent.

Håndtering av dokumenter

I arbeidet med denne redegjørelsen er det foretatt en omfattende gjennomgang av dokumenter i saken fra UD's arkiv, samt samtaler med sentrale personer i og utenfor UD som på den tiden var i befatning med saken.

Når det gjelder håndtering av dokumenter, journalfører UD alle inngående og utgående dokumenter som er gjenstand for saksbehandling og har verdi som dokumentasjon. Det er opp til den enkelte medarbeider å foreta denne vurderingen, som alltid vil ha et element av skjønn. Tilskuddssaken er godt dokumentert i UD's arkiver. Samtlige dokumenter som utgjorde premissgrunlaget for saksbehandlingen av søknaden, ble journalført og arkivert.

Jeg har merket meg synspunkter i medier om hvorvidt et utkast til prosjektbeskrivelse fra Norges Rederiforbund skulle ha vært arkivert eller ikke. I 2008 ble det foretatt en vurdering av om dette dokumentet ble ansett å ha verdi som dokumentasjon. Vurderingen bygget i stor grad på et skjønn, og ligger fire år tilbake i tid. UD's vurdering var at et slikt tidlig utkast ikke var arkivverdig. Realiteten er at dokumentet ikke finnes i UD's arkiv. Da dette dokumentet ble omtalt i medier 30. mars ble UD gjort oppmerksom på at utkastet til prosjektbeskrivelse fantes hos Norges Rederiforbund og forbundet gjorde umiddelbart dokumentet offentlig.

Kronologisk oversikt over tilskudd til og utviklingen av et senter for nordområdelogistikk

2008

Jeg vil nå gå over til å beskrive saksgangen for UD's tilskudd til etableringen av et senter for nordområdelogistikk. Som beskrevet ovenfor var UD's nordområdearbeid godt kjent i ulike miljøer blant annet gjennom utstrakt dialog med næringsliv, regionale politiske myndigheter, bransjeorganisasjoner og kunnskapsinstitusjoner.

Nordområdene har gjennom flere år vært et satsingsområde for Norges Rederiforbund.

Norges Rederiforbund sonderte sommeren og høsten 2008 interessen for å bidra til å identifisere relevante kunnskapsbehov og bidra med finansiering. Dette skjedde gjennom Global Maritime Knowledge Hub som er et samarbeidsprosjekt mellom Norges Rederiforbund og Oslo Maritime Nettverk og som siden opprettelsen juni 2008 har finansiert over 20 professorater på universiteter og høyskoler i Norge.

UD forsto at denne sonderingen resulterte i villighet hos selskapet Tschudi Shipping Company til å bidra finansielt til utvikling og formidling av ny kunnskap om logistikk i

nordområdene, og hos Høgskolen i Bodø og BI Shipping til å delta som sentrale deltakende institusjoner.

For UD var det naturlig å forholde seg til Norges Rederiforbund i utviklingen av dette initiativet. Forbundet er representativt for det norske maritime miljø, og er på vegne av en bred medlemskrets med over 160 bedrifter, engasjert i maritim nyskaping innenfor en bransje med hard internasjonal konkurranse.

For UD har det vært en forutsetning at støtte til kunnskapsdeling med midler fra Barents 2020 måtte komme brede kretser til gode. Den var videre basert på prinsipper om åpenhet og bredt innsyn, og kunne ikke forbeholdes eller innebære særlige fordeler for noen enkelt næringsaktør. For å sikre dette ble det lagt vesentlig vekt på vurderinger foretatt i Norges Rederiforbund og av relevante akademiske aktører, herunder Nordområdesenteret i Bodø.

Ut fra tilsvarende hensyn ble det også ansett som vesentlig at Norges Rederiforbund sto for koordineringen av aktørene innenfor næringen og de ulike bidrag. Dialogen mellom nordområdeprosjektet og Norges Rederiforbund må forstås i lys av dette, også når det gjelder hvilke krav som måtte gjelde for at et prosjekt eventuelt kunne vurderes for støtte fra Barents 2020. I dialogen tydeliggjorde UD sine forutsetninger for å kunne vurdere en slik støtte, og anga realistiske rammer for et eventuelt økonomisk bidrag.

Etter at Tschudi Shipping Company hadde vist sin interesse overfor Norges Rederiforbund hadde også UD kontakt med selskapet med sikte på informasjonsinnhenting. 1. september 2008 fant det sted et møte mellom UDs spesialrådgiver for nordområdene, Jostein Mykletun, og Felix Tschudi samt Tschudi Shipping Companys administrerende direktør, Jon Edvard Sundnes. Temaet for møtet var mulighetene for finansiering av et professorat (såkalt "chair") for maritim logistikk i nord.

Kontakten ble fulgt opp med nytt møte i UD 25. september 2008, med Norges Rederiforbund, der også Felix Tschudi deltok. UD's vert for dette møtet var daværende statssekretær Elisabeth Walaas med ansvar for blant annet forholdet til Russland, nordområdene og Arktis. På dette tidspunkt var det på grunnlag av samtalene felles forståelse for hvordan et offentlig-privat initiativ kunne igangsettes.

I denne perioden hadde Norges Rederiforbund, Høgskolen i Bodø, BI Shipping og Tschudi Shipping Company utviklet prosjektidéen fra å begrense seg til å omfatte et professorat til å bli et nettverksbasert prosjekt med opprettelsen – på sikt – av et senter for nordområdelogistikk i Kirkenes. UD fant denne nettverkstilnærmingen relevant og interessant.

10. oktober 2008 sendte Norges Rederiforbund en søknad om tilskudd til oppstart og etablering av et framtidig senter for nordområdelogistikk over Barents 2020-ordningen. I søknaden ble det lagt opp til at Nordområdesenteret ved Høgskolen i Bodø skulle bidra med

administrative ressurser. Videre skulle Nordområdesenteret være prosjektkoordinator, og derved mottaker av midlene.

I lys av ovenstående dialog med Norges Rederiforbund, Felix Tschudi og andre aktører, var UD følgelig forhåndsorientert om hovedelementer i forslaget som lå i søknaden fra Norges Rederiforbund og dialogen hadde medvirket til at søknaden var målrettet i forhold til UDs krav og realistisk i forhold til økonomiske rammer. Dette er for øvrig ikke en uvanlig arbeidsform i tilskuddssaker. I mitt foredrag ved Nordområdesenteret ved Høgskolen i Bodø 14. oktober omtalte jeg dette initiativet. Jeg viste blant annet til at det her ble lagt opp til en 50/50 deling mellom UD og næringen, representert ved Tschudi Shipping Company. Jeg presiserte at UD måtte gå grundig inn i søknaden i tråd med vanlig saksbehandling.

Søknaden ble så behandlet i UD på vanlig måte. Beslutningen om støtte ble fattet 7. november 2008 på basis av at tiltaket skulle bidra til å utvikle kunnskap om logistikk, industriell utvikling og næringslivsmuligheter i nordområdene. Det fremgikk av beslutningen at prosjektet skulle bidra til samhandling mellom norske og russiske kunnskapsmiljøer, både innenfor academia og næringslivet, for å utvikle ny kunnskap innen prosjektets tematiske hovedfokus. Tilskuddsbrevet presiserte at det i første omgang skulle opprettes et professorat og ansettes en prosjektleder, og at aktiviteten skulle koordineres og administreres fra Nordområdesenteret ved Høgskolen i Bodø. Det ble presisert at målsettingen på sikt var å etablere et senter i Kirkenes som kunne koordinere virksomheten. Det ble også satt som en forutsetning at minst 50 prosent av finansieringen måtte komme fra det private næringslivet.

Tilskuddsbrevet om støtte til initiativet ble sendt til Norges Rederiforbund 7. november 2008. I tilskuddsbrevet presiserte UD at prosjektet skulle utføres som beskrevet i søknaden og i samsvar med forutsetningene i brevet.

Lederen for Nordområdesenteret ved Høgskolen i Bodø, Frode Mellempvik, undertegnet og aksepterte vilkårene i tilskuddsbrevet 12. november 2008. Fra UD ble 4,5 millioner kroner (75 prosent av det totale støttebeløpet på 6 millioner kroner) utbetalt til Høgskolen i Bodø konto 18. november 2008.

Initiativet til et samarbeid om opprettelsen av et senter for nordområdelogistikk ble formelt lansert 26. november 2008 under et arrangement i Barentssekretariatets lokaler i Kirkenes. Presentasjonen ble ledet av Ansgar Gabrielsen som leder av sekretariatet for ovennevnte "Global maritime knowledge hub." Felix Tschudi redegjorde som finansiell bidragsyter om næringens engasjement og undertegnede redegjorde for bakgrunnen for støtten fra Barents 2020.

UDs avgjørelse var knyttet til søknad om tilskudd i 2008. UD var ikke forutsatt å inngå som en deltaker i utviklingen av senteret. Forutsetningene for bruk av tilskuddsmidlene var at dette

skulle være såkornmidler som sammen med bidrag fra privat sektor ville legge grunnlag for aktiviteter og kunnskapsutvikling i prosjektperioden frem til 2013.

2009

27. mai 2009 ble den allmennyttige stiftelsen Senter for nordområdelogistikk (CHNL) opprettet. Stiftelsen var formelt eier av aksjeselskapet Centre for High North Logistics AS, for å kunne inngå de nødvendige avtaler med senterets eksterne kontrahenter. Styret i stiftelsen ble ledet av Felix H. Tschudi (Tschudi Shipping Company) med Tom Tjomsland (Norges Rederiforbund), Frode Mellemvik (HiB) og Jon Rysst (DNV) som styremedlemmer. Formålet med å organisere seg som en allmenngyldig stiftelse som eier et aksjeselskap var å synliggjøre uavhengighet, i tillegg til å få fritak for merverdiavgift.

I mediene har stiftelsen blitt omtalt som "Tschudis stiftelse", andre steder er det påstått at UD's midler "gikk rett til Tschudis stiftelse". Slike påstander er feilaktige og det kan være på sin plass kort å omtale hva en slik stiftelse er. En stiftelse er et uavhengig rettssubjekt, som er regulert av egen lovgivning. Stiftelser har verken eiere eller medlemmer. Stiftelser inngår derfor ikke i virksomheten til selskap eller andre rettssubjekter. Oppretteren mister også rådigheten over innskutte eiendeler. Poenget er at dette blir en selveiende formuesmasse, som skal forvaltes i samsvar med det uavhengige formålet som er definert i vedtektene. Hvorvidt en stiftelse er alminnelig eller næringsdrivende har ingen betydning i forhold til disse kravene, som til sammen skal sikre uavhengighet. I tillegg til å være revisjonspliktige, er stiftelser derfor også underlagt særlige krav til forvaltning, kontroll og tilsyn av Stiftelsestilsynet.

Da det i prosjektet var en komplisert organisasjonsstruktur, med senteret CHNL som egen enhet, Norges Rederiforbund som mottaker av tilskuddsbrevet og Høgskolen i Bodø som mottaker av tilskuddsmidlene, vurderte UD det som viktig å følge utviklingen av prosjektet nøye for å påse at aktivitet og virksomhet fant sted i tråd med forutsetningene. I tillegg kom at samarbeidsstrukturene i prosjektet var lite utprøvd og representerte et viktig nybrottsarbeid, som var blitt muliggjort av et offentlig-privat partnerskap når det gjaldt den innledende finansiering. På et møte 17. juni 2009 med deltakelse fra UD, Norges Rederiforbund, Tschudi Shipping Company og CHNL ble UD gitt tilgang til styret som observatør, uten stemmerett, i tillegg til kontakten med daglig leder i CHNL.

Som ledd i kontroll med etterlevelse av tilskuddets forutsetninger, ba UD 3. august 2009 om korte statusrapporter fra prosjektpartnerne. Den 18. august 2009 sendte Høgskolen i Bodø en statusrapport med prosjektrekskap til UD. Høgskolen rapporterte om gjennomført forskningsarbeid, opprettelse av stipendiatstilling innen nordområdelogistikk og kurs for russiske studenter. Det ble også redegjort for samarbeid med andre kunnskapsmiljøer, næringsliv og russiske institusjoner.

18. oktober 2009 sendte stiftelsen en statusrapport til UD der det ble meddelt at stiftelsen ved daglig leder overtok koordineringsansvaret overfor UD. Resterende midler ble ønsket overført fra Høgskolen i Bodø til stiftelsen.

På dette tidspunktet opplyste stiftelsen at den hadde fått med flere andre bidragsytere. Det norske Veritas bidro med minst 500 000 kroner i form av kunnskap og ekspertise, StatoilHydro skulle bidra med 1 million kroner. Det ble også gitt beskjed om at Innovasjon Norge bidro med midler til prosjektet "Shipping in Arctic Waters" som var et samarbeid mellom CHNL og forskningsinstituttet Ocean Futures. Senteret meldte også at Norges Rederiforbund stilte Tom Tjomsland til disposisjon for senteret i ett år.

22. oktober 2009 informerte stiftelsen UD om at det foreløpig ikke var ønskelig å opprette et professorat tilknyttet én bestemt institusjon. Isteden ønsket CHNL å innlede et samarbeid med sikte på kunnskapsutvikling på tvers av fagdisipliner med flere universiteter og høyskoler (en virtuell lærestol). Denne endringen ble drøftet som forutsatt i tilskuddsbrevet, og ble funnet å ligge innenfor de rammer som fulgte av tilskuddsbrevet.

2010

Etter anmodning fra Riksrevisjonen som reviderer regnskapet til Høgskolen, bad Høgskolen i Bodø 8. januar 2010 om en skriftlig bekreftelse fra UD på at resterende midler kunne overføres fra høyskolen til stiftelsen. UD bekreftet sin godkjenning av dette i brev av 15. januar 2010, da det ikke kunne ses at dette berørte forutsetningene i tilskuddsbrevet.

Den 12. februar ble det avholdt et informasjons- og koordineringsmøte i UD mellom CHNL, andre relevante departementer og Barentssekretariatet. Siktemålet var å informere og sikre mest mulig synergi og samordning mellom ulike initiativer som berørte logistikkutvikling i nordområdene. Et oppfølgingsmøte fant sted 1. mars 2011, hvor også andre aktører engasjert i skipsfart i nordområdene deltok DnV, Ocean Futures, Rederiforbundet, Maritim Forum Nord og Barentssekretariatet.

16. februar 2010 sendte stiftelsen en statusrapport for arbeidet til UD, i tråd med krav til framdriftsrapportering i tilskuddsbrevet. Senteret informerte videre om at styret var blitt utvidet med ett medlem, Mikko Niini fra selskapet Aker Arctic. I rapporten bad stiftelsen også om at resterende prosjektmidler i samsvar med tilskuddsbrevet ble overført til stiftelsens konto.

Under henvisning til ovennevnte statusrapport skrev UD 12. mai 2010 at det fra UD's side var planlagt å overføre restmidlene i 2013, etter at prosjektet var avsluttet. Det ble imidlertid pekt på at det fra UD's side var viktig at tilskuddsmidlene skulle bidra til gjennomføring av prosjekter i regi av senteret, og at dette igjen kunne utløse midler fra privat sektor. På denne

bakgrunn ble det besluttet at restmidlene kunne overføres etter mottak av neste statusrapport den 15. februar 2011.

Etter anmodning fra stiftelsens revisor bad CHNL 6. juni 2010 om en skriftlig bekreftelse på at UD hadde godkjent at CHNL ble en stiftelse. Det ble også bedt om en oversikt over restmidler fra Høgskolen i Bodø. UD bekreftet i brev 22. juni 2010 sin godkjennelse av at CHNL var organisert som en stiftelse og at restmidlene var overført fra Høgskolen i Bodø til CHNL. Slik godkjenning ble gitt revisor som anmodet, da det ikke forelå grunnlag for å ha noen merknader til prosjektets organiseringsform, så lenge tilskuddets forutsetninger ble ivaretatt gjennom den uavhengighet og åpenhet for innsyn som en stiftelse gir.

Utviklingen av senter for nordområdelogistikk var nybrottsarbeid. UD registrerte at det pågikk en løpende diskusjon blant de deltakende parter om den mest hensiktsmessige organisasjonsformen. UD inntok i utgangspunktet en tilbakeholden posisjon men fokuserte på at virksomheten i hovedsak samsvarte med de mål som var nedfelt i tildelingsbrevet.

I e-post av 14. oktober 2010 bad daglig leder i CHNL om UD's syn på en mulig omorganisering av senteret. En mulighet som ble nevnt, var å avvikle CHNL og gå over til en form for prosjektorganisering hvor stiftelsen kunne omgjøres til en forskningsdel av Tschudi Shipping Company. Selv om UD som nevnt ikke deltok aktivt i diskusjonene om organisasjonsform var dette et forslag det var naturlig å avvise. UD fant avvikling av senteret som uforenelig med konseptet og premissene i tildelingsbrevet. Dette ble tatt til etterretning.

I løpet av november 2010 drøftet styret muligheten for å optimalisere organiseringen av stiftelsen. På oppdrag fra styret utarbeidet rådgivningsselskapet Ernst & Young AS et notat om organisering av virksomheten for Senter for nordområdelogistikk. Ernst & Young skrev blant annet at "[...] det både skatte- og avgiftsmessig kunne være hensiktsmessig å samle virksomheten CHNL i én enhet". Notatet reiste imidlertid enkelte spørsmål ved eventuelle framtidige aktiviteter i senterets regi innenfor stiftelsens formål, og mulige skatterettslige konsekvenser av slike aktiviteter.

Innenfor rammen av tilskuddets forutsetninger og for øvrig i samsvar med stiftelseslovens krav til selvstendighet for stiftelsen, ble det ikke ansett at det tillå UD å ta stilling til slike spørsmål. Det kunne heller ikke ses at slike drøftelser i regi av styret om eventuelle framtidige aktiviteter endret forutsetningene for tilskuddet. Dette gjaldt blant annet så lenge stiftelsens selvstendige formål og virksomhet lå innenfor tilskuddets forutsetninger og gjaldt utvikling og deling av ny kunnskap for de relevante kunnskapsmiljøer innenfor academia og næringsliv, og det ble sikret en fortsatt transparent organisering som åpnet for innsyn.

På et styremøte i CHNL 9. desember 2010 vedtok styret å omorganisere stiftelsen til en næringsstiftelse. Dette ble godkjent av Lotteri- og stiftelsestilsynet i vedtak av 5. januar 2011.

2011

9. mars 2011 sendte stiftelsen en statusrapport for 2010, der senteret redegjorde for aktiviteter i perioden. Senteret bad i rapporten om at de resterende 1,5 millioner ble overført fra UD til stiftelsen. Midlene skulle gå med til utvikling av en web-basert kunnskapsportal om logistikk i nordområdene. 15. mars 2011 forelå årsberetning for 2010 og årsregnskap for 2010.

På grunnlag av statusrapport og regnskap for 2010 utbetalte UD 1. april 2011 restbeløpet på 1,5 mill. kr. av tilskuddet på 6 mill. kr. UD anså dette som en gjennomføring av prosjektstøtten i tilskuddsbrevet fra november 2008. I henhold til UD's elektroniske prosjektforvaltningssystem var kontonummeret til Høgskolen i Bodø blitt programmert inn alt fra første utbetaling inne. Dette forklarer hvorfor midlene ble overført til Høgskolen den 1. april 2011. Høgskolen overførte imidlertid straks beløpet videre til stiftelsen.

På styremøte den 15. april 2011 ble den islandske forskeren Bjørn Gunnarson introdusert som ny daglig leder i CHNL.

Utover høsten 2011 mottok styret, inkludert UD som observatør, flere statusrapporter fra daglig leder om aktiviteten i CHNL i forhold til en rekke pågående prosjekter.

2012

15. mars 2012 etterspurte UD statusrapport og regnskap for 2011 i tråd med krav om rapportering i tilskuddsbrevet. Dette forventes mottatt kort tid etter påske.

2012 er ellers siste prosjektår i prosjektets første fase. Etter denne tid forventes prosjektet å drive videre på selvstendig basis, i tråd med forutsetningene i Barents 2020-ordningen om at UD's tilskudd skal være såkornmidler med sikte på iverksetting av tiltak som senere kan videreføres uten midler fra UD.

I henhold til tilskuddsbrevet skal sluttrapport og revisorbekreftet regnskap sendes til UD så snart som mulig og senest tre måneder etter prosjektets avslutning. På basis av disse dokumentene vil UD foreta en evaluering av prosjektet. Dersom evalueringen viser at tilskuddsmottakeren ikke har opptrådt i samsvar med forutsetningene for tilskuddet, kan UD på det tidspunkt kreve hel eller delvis tilbakebetaling av utbetalte midler.

Økonomistyring

UD har forholdt seg til mottatte skriftlige statusrapporter og regnskap for prosjektet. Regnskapene til Høgskolen i Bodø revideres av Riksrevisjonen og UD har gjennomgått regnskapet knyttet til tilskuddet. UD har i samsvar med forutsetningene i tilskuddsbrevet mottatt revisorbekreftede regnskaper fra perioden stiftelsen ble opprettet, dvs. revisorbekreftelser for regnskapet for 2009 og 2010. UD venter på rapporten for 2011 og har etterlyst denne. Det er stiftelsens styre som er ansvarlig for stiftelsens regnskaper. UD begrenser seg til å gjennomgå revisorbekreftelser og økonomirapportering knyttet til tilskuddet.

Del 3. Vurderinger og erfaringer

Senter for nordområdelogistikk skal evalueres ved prosjektets slutt (2013). Basert på aktiviteter og initiativ til nå mener jeg at virksomheten allerede har bidratt til å tette kunnskapshull i nord, noe som er i tråd med intensjonene i tilskuddsordningen Barents 2020 (se vedlegg for oversikt over de viktigste resultatene til nå).

Det har blitt lagt vekt på å gjøre kunnskapsutviklingen bredt tilgjengelig. Det har blant annet funnet sted en videreutvikling av kontaktnettet med russiske studenter på høgskole- og universitetsnivå og med aktører innenfor russisk skipsfart. De foreløpige vurderinger peker i retning av at det samlet sett er ytt et betydelig bidrag til kunnskap om logistikk i nordområdene, som vil komme samfunnet til gode. Modellen med offentlig-privat finansiering for å etablere et senter for nordområdelogistikk har i så fall vært utløsende for å oppnå disse resultatene. En nærmere analyse bør avvente en samlet evaluering.

I dette prosjektet har vi erfart at kompliserte samarbeidsstrukturer med flere aktører kan skape utfordringer knyttet til oppfølging av tilskuddet. Erfaringene fra etableringen og organiseringen av Senteret for nordområdelogistikk vil UD ta med når nye prosjekter med støtte fra offentlige og private aktører skal behandles.

Det er et mål i nordområdesatsingen å videreutvikle flere prosjekter der offentlige og private aktører går sammen for å gjennomføre konkrete tiltak på områder som har strategisk betydning for Norge. UD legger derfor til grunn et fortsatt behov for å kunne stimulere til slike samarbeidsløsninger også i fremtiden i samsvar med forutsetningene i Meld. St. 7 (2011-2012) *Nordområdene. Visjon og virkemidler*.

Som redegjort for i Prop. 1 S (2011-2012) har UD satt av midler for gjennomføring av eksterne evalueringer av tiltak under Nordområdemidlene. Støtten til senteret for

nordområdelogistikk vil være et av flere prosjekter under tilskuddsordningen Barents 2020 som vil inngå i evalueringen når prosjektet er avsluttet i 2013.

Vedlegg: Prosjekter gjennomført av eller i regi av Senter for nordområdelogistikk (CHNL)

Under følger en oversikt over noen utvalgte større prosjekter som CHNL har gjennomført og/eller igangsatt. Listen er ikke uttømmende.

- **Rapporten Shipping in Arctic Waters**, en helhetlig gjennomgang av betingelsene for skipsfart i arktiske farvann. Finansiert av CHNL, gjennomført av forskningssenteret Ocean Futures.
- **ARCTIS-databasen**: CHNL er pt. i ferd med å utarbeide en søkbar database for skipsfart i arktiske strøk. Stammen i databasen vil være den oppdaterte Shipping in Arctic Waters-rapporten, men det legges også opp til at andre forskningsmiljøer kan publisere artikler. Målsettingen er at databasen skal bli det fremste formidlings- og søkeverktøyet for forskere, næringsliv, studenter, forvaltning og andre som er interessert i betingelsene for skipsfart i nordområdene. Databasen utvikles i samarbeid med IT-selskapet CognIT.
- **Etablert et logistikk- og informasjonskontor i Kirkenes (LiO)**: Kontoret ble opprettet sommeren 2011. Kontoret gir praktisk rettet informasjon om maritim transport i nord i nært samarbeid med russiske myndigheter og forvaltning.
- **Kompetanse relatert til olje- og gassvirksomhet i nord (MARCO-prosjektet)**: Et samarbeidsprosjekt mellom Det norske Veritas, CHNL og med støtte fra ENI Norge. Prosjektet identifiserer de sosiale og politiske virkemidlene som er nødvendige for å bygge opp lokal kompetanse i Nord-Norge i forhold til støttetjenester for petroleumsvirksomheten.
- **Bidrett til å bygge opp universitetsstudier i logistikk ved russiske universiteter**: Dette har skjedd med finansiell støtte fra Statoil og i nært samarbeid med Nordområdesenteret ved Universitetet i Nordland.
- **Organisert en rekke seminarer om skipsfart i nordområdene**. Den seneste var en konferanse i Murmansk 14. februar 2012 om skipsfart gjennom nordøstpassasjen. Flere land var representert, herunder en større delegasjon fra Sør-Korea.
- **To masteroppgaver ved Høgskolen i Bodø (nå UiN) innenfor fagområdet logistikk**; Stipendiatstilling ved Høgskolen i Bodø knyttet til nordområdelogistikk.

I tillegg får CHNL i dag mange henvendelser fra konferanser i inn- og utland som ønsker foredrag. Det er også utstrakt møtevirksomhet med maritime miljøer i nord og i Russland. Videre CHNL opplever stor pågang om informasjonsmøter fra ulike delegasjoner som besøker Kirkenes. Senteret får også mange henvendelser fra studenter.