



En grønnere og mer
konkurransedyktig maritim sektor

Innspillsnotat fra dialogmøter
med maritim næring

Innledning

Norges maritime sektor har lenge vært en bærebjelke i nasjonal økonomi, og spilt en sentral rolle i verdiskaping, eksport og sysselsetting. Vi har en verdensledende maritim næring, med tunge kompetanse- og teknologimiljøer, som har en sentral rolle for bosted- og næringsutviklingen langs hele norskekysten.

Med globale utfordringer som klimaendringer, en urolig verden og økende konkurranse, kreves det at den norske posisjonen som en ledende maritim nasjon bevares og styrkes, og at vår innsats innen grønn maritim teknologi og bærekraft intensiveres.

Det blir viktig å sikre ivaretagelsen av det som i dag er en komplett næringsklynge og det komparative fortrinnet vi har i Norge, med gode koblinger i komplette verdikjeder hvor rederiene samarbeider med designerne, verftene, utstyrsleverandørene og tjenesteleverandørene, opp mot kundene. Klyngeegenskapene handler om at bedrifter og kunnskapsmiljøer kobles sammen gjennom bl.a. verdikjeder som medfører at beslutninger kan fattes enhetlig og koordinert. Jo flere og sterkere disse koblingene er, desto mer vil aktørene bidra til å styrke hverandres internasjonale konkurranseevne.

Denne klyngeegenskapen er den viktigste kilden til grønn omstilling, innovasjon og langsiktig konkurranseevne i den maritime næringen. Tette, uformelle og tillitsbaserte relasjoner, norsk samhandlingskultur i flate organisasjonsstrukturer og en klynge med internasjonalt konkurransedyktige verdikjeder har ført til raske, fleksible og innovative løsninger.

Ivaretagelsen av vår komplette maritime klynge innebærer å utvikle langsiktige og stabile rammebetingelser som sikrer like konkurransevilkår for vår norske næring og støtte investeringer i maritime løsninger og tjenester, samt lansere incentiver og ordninger som stimulerer til videre utvikling og vekst.

Det kommer store investeringer for et grønt skifte i alle de store økonomiene globalt. Det satses på lovgivning og finansiering for å følge opp omstillingene vi står overfor. USA er i full gang med å iverksette "Inflation Reduction Act" (IRA). EUs respons til IRA er en Green

Deal Industrial Plan og en netto nullutslippslov ("Net-Zero Industry Act"), og grønne maritime løsninger står helt sentrale. Verden ønsker mer gods og person over på sjø og mer nullutslippsløsninger. Det betyr at store deler av verdensflåten enten må fornyes eller ombygges til mer miljøvennlige fremdriftssystemer.

Norge har en unik mulighet til å lede an i utviklingen av nye maritime løsninger og denne grønne omstillingen. Vi er langt fremme i utvikling av nullutslippsferjer og hurtigbåter, avanserte offshore-ship, autonome fartøy m.m. Skal vi lykkes med denne utviklingen og nå de strenge nasjonale- og internasjonale klimamålene som er satt for næringen, haster det med at det blir tatt politiske beslutninger som sikrer gode incentiver for næringen til omstilling. Gjennom et godt samarbeid mellom og på tvers av næring, industri, akademia, virkemiddelapparatet og myndigheter, og med de riktige næringspolitiske tiltak, er det mulig å lykkes.

Med dette bakteppet som utgangspunkt har NHO og Norsk Industri, i samarbeid med Forskningsrådet og Innovasjon Norge, arrangert regionale innspillmøter med maritime bedrifter rundt om i landet, henholdsvis i Harstad, Bodø, Ålesund, Haugesund, Harstad og Horten. Gjennom disse møtene har vi fått signaler på hva næringen opplever som de største utfordringene nå og de mest nødvendige tiltakene for å sikre økt konkurransekraft og grønn omstilling.

Vi har i dette arbeidet identifisert hovedutfordringer og tiltaksområder som gjengis i følgende kapittel. Disse er ikke uttømmende, og bedriftene vi har møtt er kun et utvalg av et stort mangfold av maritime bedrifter langs hele kysten med ulike utfordringer. Forhåpentligvis vil innspillet bidra til å gi norske myndigheter et innblikk i hvilke grep som det er viktig at tas fremover, herunder i det pågående arbeidet med klimapartnerskapet for innenriks skipsfart og fiske.

Fem hovedutfordringer

I det følgende gjengis de fem mest fremtredende og gjennomgående utfordringene som utvalget av maritime aktører fra innspillsmøtene har løftet:

1. Behov for mer samarbeid: Gjennom innspillsrunden har behovet for tettere samarbeid og dialog vært gjennomgående. Den maritime næringen i Norge har gjennomgått store strukturelle og innholdsmessige endringer, og er i dag svært diversifisert med spredt aktivitet på en rekke ulike utstyr- og fartøysegmenter som betjener mange ulike havnæringer. Dette gjør at det er mange aktører i maritim sektor med et umettelig behov for å være koordinert for å bygge en mer enhetlig og sterk næring. Grønn omstilling som omfatter svært kompliserte problemstillinger for næringene, og som ikke kan løses av en aktør isolert, bidrar ytterligere til å skape et behov for samordning og samarbeid på tvers. Det er ikke bare et behov for samarbeid på tvers i næringen, men også et behov for samarbeid om aksene næring og politikk. For å bygge en enhetlig og sterk maritim næring er det viktig å se næringsutvikling og politiske prosesser i sammenheng. Dette krever et tett samarbeid mellom den maritime næringen og det politiske miljø både lokalt, regionalt og nasjonalt. Ansvarer ligger både hos næringen selv, næringslivsorganisasjonene og politiske myndigheter. Behovet for mer samarbeid understreker betydningen av å (re) etablere en møteplass/samarbeidsarena mellom politiske myndigheter og næringen.

2. Behov for politisk oppmerksomhet: Behovet for økt oppmerksomhet og politisk synlighet rundt maritimt spørsmål i det politiske miljøet har vært et gjennomgående signal fra næringen. Det er et ønske om maritime ambassadører fra politisk hold med systematisk og langsiktig engasjement for næringen, ikke bare for å oppnå økt synlighet rundt utfordringer for næringen, men også for å øke oppmerksomheten, forståelsen og interessent for næringens betydning og potensial. Kommende stortingsvalgkampen er et naturlig sted å starte et arbeid for å heve oppmerksomheten rundt den viktige rollen næringen spiller for norsk verdiskaping og velferd.

3. Behov for langsiktige og forutsigbare rammebetingelser: Den maritime klyngen har samlet sett krevende utfordring med å skaffe tilstrekkelig kapital til investering i overgangen til ny vekst og grønne løsninger. Menons verftstudie for Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) fra 2021 konkluderer med at vi er for tilbakelemt på konkurransebetingelsene for sektoren. Forutsigbare rammebetingelser, økt tilgang på risikokapital og garantiordninger, og kompetanse løftes som sentrale betingelser for å lykkes.

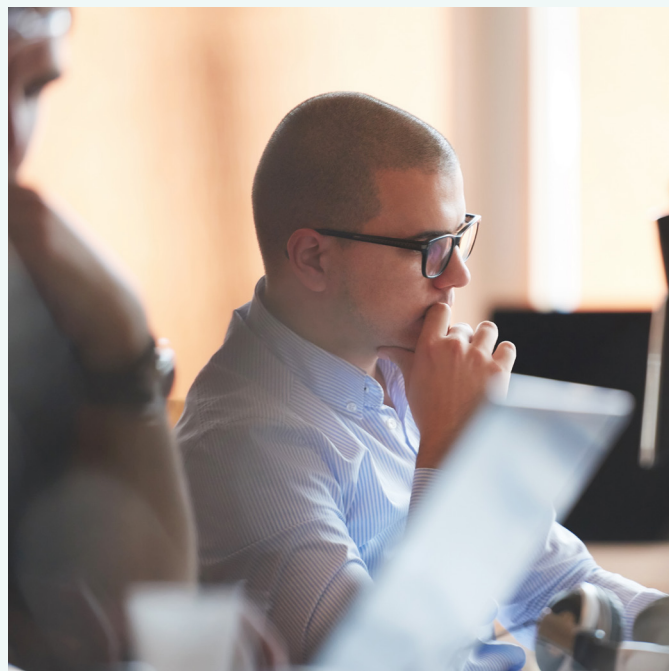
Vi får tydelige signaler i innspillsrunden om at i en tid hvor utenlandske oppkjøp av vekstbedrifter blir stadig mer fremtredende, er det viktig med gode rammebetingelser for norsk eierskap. Et norsk privat eierskap blir i lys av utenlandske oppkjøp desto viktigere for å bidra til å balansere de økonomiske fordelene med utenlandske investeringer med behovet for å bevare strategisk viktige maritime virksomheter. Vi får signaler om mangel på tilgang på risikokapital flere steder. Gode rammebetingelser på skatt vurderes som særskilt viktig for å sikre overskudd og verdiskapingen i Norge.

4. Behov for mer målrettede tiltak for grønn omstilling og digitalisering: En betydelig utfordring for næringen er knyttet til overgangen til mer miljøvennlige drivstoff og teknologier. Dette inkluderer implementering av elektriske og hybride fremdriftssystemer, hydrogenbrenselceller og alternative drivstoff som ammoniakk. Teknologi og digitalisering er også blitt sikkerhetspolitikk, og den høye endringstakten gir nye sårbarheter. Digitaliseringen av sektoren krever investeringer i avanserte datasystemer og cyber-sikkerhet for å effektivisere driften og forbedre sikkerheten til skip og infrastruktur. Sikkerhets- og beredskapsutfordringen knytter seg også til innfasingen av nye drivstofftyper.

Å opprettholde konkurransekraften på samme tid som man omstiller seg i en grønnere retning er en krevende utfordring for næringen, og vil kreve konkrete initiativer som støtter en sikker utviklingen av nullutslippsløsninger og grønn omstilling.

Avgifter og statlige støtteordninger er sentrale i dagens virkemiddelbruk for å redusere utslipp, men disse dekker ikke alene det samtidige behovet for kostnads- og investeringsavlastning for utviklingen av lav- og nullutslippsløsninger. Både utvikling og implementering av teknologi for bruk, økte driftskostnader for nytt drivstoff og produksjon/ distribusjon av drivstoff-infrastruktur - må utvikles parallelt og ses i sammenheng om vi skal lykkes. Næringen står selv for flåtefornyelsen. Det offentlige må bidra med kostnads- og investeringsavlastning til energiomlegging, renseteknologier og energieffektivisering fra eksisterende insentivmekanismer som muliggjør realiseringen av en grønn omstilling. Videre må det offentlige bidra med å sikre at grønn infrastrukturvikling, kraft- og nettkapasitet, samt effektive havner holder tritt med utviklingen.

5. Behov for mer kunnskap og kompetanse: Gjennom flere år har det vært uro knyttet til global handel, energiforsyning, råvarepriser, renter og inflasjon. Investeringene går ned og usikkerheten øker. Det blir mindre handlingsrom for ekspansive tiltak og investeringer i grønne løsninger, og konkurransen skjer ikke nødvendigvis på like vilkår. Det er behov for å etablere en felles kompetanse og forståelse for situasjonen vi står overfor globalt og hvordan dette påvirker forholdene for næringen nasjonalt. I en åpen økonomi som Norge er det viktig å sikre tilgangen på nok arbeidskraft med riktig kompetanse. Det vil kreve internasjonalt samarbeid i mye større grad enn i dag om man skal lykkes med omstilling av en næring som er veldig global. Dette er et viktig bakteppe når tiltak skal identifiseres og følges opp. Den geopolitiske spenningen skaper usikkerhet og store utfordringer for økonomien og bedriftene. I en tid med voksende proteksjonisme er det viktig med tiltak som sikrer forutsigbarheten til maritime bedrifter som skal eksportere og etablere seg ute. I lys av et urolig verdensbilde er det en klar forventning om at tiltakene som knytter seg til maritim sektor i regjeringens eksportreform «Hele Norge eksporterer» følges opp.



Satsingsområder og konkrete tiltak

Flere innspill fra den maritime næringen omhandler behov for rammevilkår som bidrar til økt konkurransevne slik at bedriftene lykkes med grønn omstilling og eksport. Det aller viktigste for utviklingen av næringen er stabilitet rundt de grunnleggende rammebetingelsene som skatt, tilgang til risikovillig kapital og garantiordninger, forsknings- og innovasjonspolitik, bruk av offentlige anskaffelser og en aktiv kompetansepolitikk. For eksempel har deler av verftsindustrien - etter en krevende periode - utfordringer med å skaffe kapital og har behov for å sikre driften med kredittfasiliteter/lån i overgangen til ny vekst.

Det er videre avgjørende at det samlede skattetrykket innrettes på en slik måte at det ikke svekker investeringsviljen og innsatsen på forskning og utvikling. Mange bedrifter i den maritime næringen i Norge er familieeide selskaper. Disse må selv stå for en vesentlig del av investeringene og være konkurransedyktige med internasjonale selskaper.

Verden beveger seg raskt, spesielt innen grønne teknologier, og konkurransen er stor internasjonalt, noe både USAs og EUs kraftfulle tiltak viser. Derfor er det behov for handlekraft og framdrift og nye ordninger som understøtter introduksjon av nye produktet i krevende eksportmarkeder, som eksempelvis differansekontrakter. Forskning og utvikling er et viktig premiss for fremtidig grønn omstilling og eksport.

Gjennom den regionale møteserien har vi identifisert følgende tre satsings-/tiltaksområder om for å møte utfordringene og som utdypes i kommende avsnitt:

- **Skreddersøm og totalleveranse av avanserte løsninger**
- **Sammenhengende verdikjeder for alternativ drivstoff**
- **Innovasjonstakt, skalering/industrialisering og eksport**



Satsingsområde 1

Skreddersøm og totalleveranse av avanserte løsninger

Norges komplette maritime klynge muliggjør leveranse av større oppdrag og totalløsninger. Vi må sikre at våre maritime bedrifter kan levere slike oppdrag både nasjonalt og internasjonalt nivå, og dermed bidra til næringens vekst og bærekraft. Maritim leverandørindustri har tradisjon for å ligge i front i utviklingen av nye løsninger og har betydelige markedsandeler i tidlig fase, men taper markedsandeler når teknologien modnes.

Et sentralt spørsmål er hvordan vi kan beholde og styrke markedsandelene fra tidlig fase over i modne løsninger. I det følgende skisseres noen sentrale tiltak.

a) Økt benyttelse av det EØS-rettslige handlingsrommet

For å sikre konkurransekraft gjennom leveranse av maritime totalløsninger til havnæringene nasjonalt og internasjonalt må norske myndigheter benytte det EØS-rettslige handlingsrommet ved offentlige anskaffelser av fartøy bedre. Utredningen til Menon Economics og Arntzen de Besche Advokatfirma om det EØS-rettslige handlingsrommet for maritime offentlige anskaffelser konkluderer med at det er en relativt vid adgang innenfor EØS- og anskaffelsesregelverket, for offentlige oppdragsgivere til å sette saklige og forholdsmessige krav og kriterier, så lenge formålet ikke er rent proteksjonistisk. Dette gjelder blant annet krav og kriterier forankret i miljø og bærekraft. Utredningen viser at alle land med en betydelig skipsbyggingsindustri tildeles majoriteten av anskaffelsene til nasjonale aktører. Aller klarest gjelder dette i Frankrike og Italia. I Frankrike har samtlige 91 offentlige oppdrag gått til leverandører i Frankrike. For Norge er andelen nasjonale tildelinger i direkte anskaffelser 68 pst (andel av samlet kontraktsverdi), noe som er lavere enn gjennomsnittet i Europa som helhet (79 pst).

Utover leveransens egenskaper, som tekniske spesifikasjoner, standard for utforming og utstyr, er det til en viss grad mulig å vektlegge forhold på produksjonsstedet og nærhet til leverandørene. Det er også adgang til å vektlegge kvalitet over pris i den enkelte anskaffelsen. I tillegg til pris og kvalitet, kan

tildelingskriteriene eksempelvis vektlegge leveringstid, oppdragsforståelse, fleksibilitet i oppdragsfasen og arbeidsmiljø.

Regjeringen har fulgt opp anbefalingene og vedtatt en ny forskrift om offentlige anskaffelser hvor hovedreglene er pliktig vektning av klima- og miljøhensyn med minimum 30 pst i tildelingskriteriene. Dette kan gi et viktig løft i måloppnåelsen og være en måte å holde tritt med EU- og norske myndigheters ambisiøse regelverksarbeid innenfor klima- og miljø. Det er viktig at dette handlingsrommet tas ut innenfor maritime næringer.

b) Styrkede insentiver for skipsbygging i Norge

Norske verft utgjør en viktig grunnstamme langs kysten vår gjennom sysselsetting, verdiskaping, bosetting og eksport. Innovasjonskultur etablert gjennom tett og tydelig kommunikasjon mellom underleverandører, verft og reder under bygging gjør verftene til navet i de maritime næringskjedene. Utfordringen er at nybyggingsverftene har en stram økonomi, og har utfordringer med kapitaltilgangen. De har ikke alltid muligheten til å bære risikoen ved innovasjoner, og sitter heller ikke igjen med eierskap til løsningene som utvikles. Før et nytt skip er operativt, er det mange elementer som skal på plass, og hele verdikjeden møtes hos verftene som på mange måter blir laboratorier for utstysleverandørene og rederiene.

Menon Economics verfts-undersøkelse (2022) viser at norske verft har konkurranseulempen knyttet til blant annet manglende standardisering, begrenset kapitaltilgang og utfordringen med bedre økonomiske rammevilkår/støtteordninger i andre land.

Maritim FoU for verftene må styrkes slik at det omfatter både produksjons- og produktinnovasjon, det må utvikles flere eller bedre ordninger for finansiell risikoavlastning fra virkemiddelapparatet, samt forbedrede garanti- og incentivordninger.

c) Miljøavtale om CO2-reduksjon og teknologiimplementering

Norske myndigheter kan stimulere til utvikling og implementering av grønn teknologi. Et virkemiddel som næringen lenge har etterlyst, og som er anbefalt i Maritim21 (strategi for forskning, utvikling og innovasjon for den maritime næringen), er å benytte helt eller delvis fritak fra CO2-avgift med tilhørende innbetalinger til tiltaksrettede fondsløsninger administrert av næringslivet selv og som bedriftene kan benytte som risikokapital til grønne investeringer, innovasjon og prosjekter.

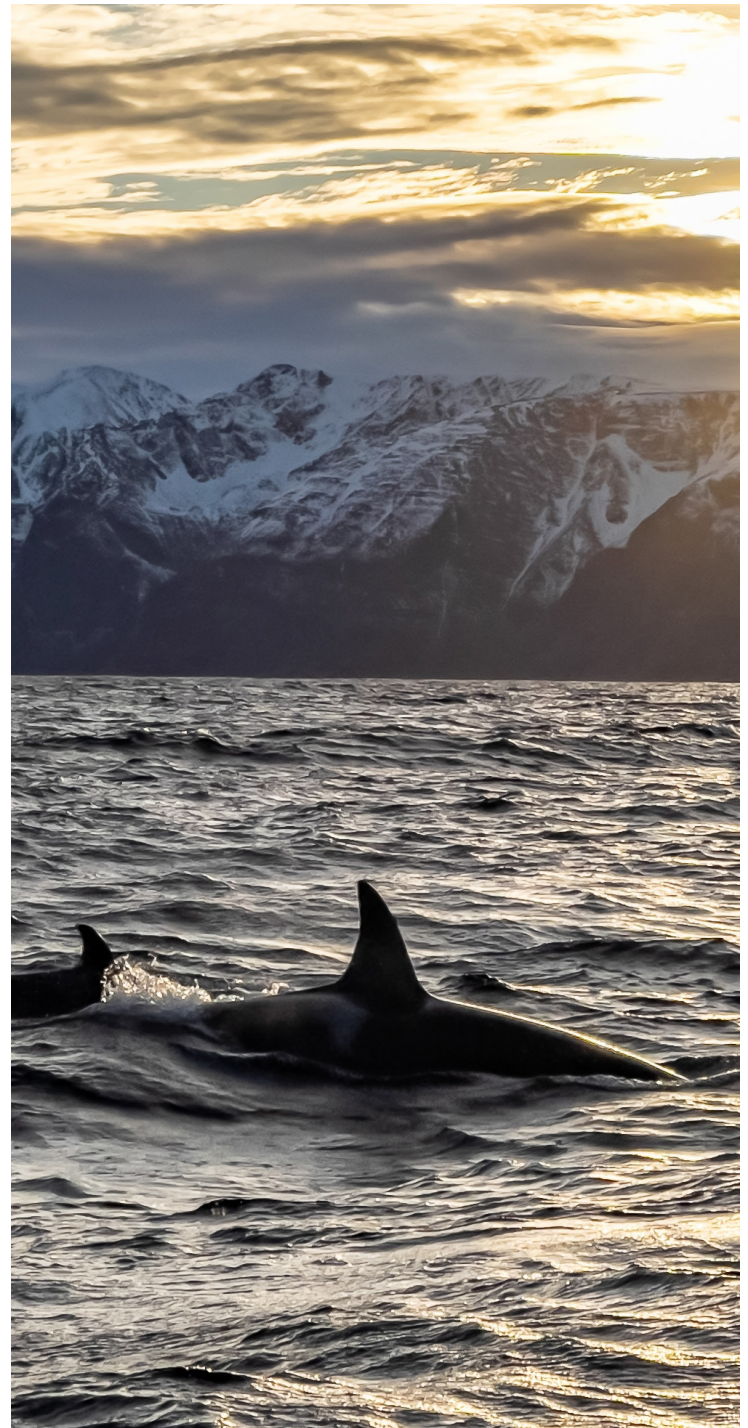
En bindende miljøavtale mellom næringslivet og myndighetene for CO2-reduksjon og teknologiimplementering med et tilhørende fond, etter mønster av NOx-avtalen, kan være et egnet virkemiddel for å stimulere teknologiskifte og utslippsreduksjoner fra maritim transport.

I 2016 anbefalte regjeringens eget "Ekspertutvalg om grønn konkurransekraft" å fremforhandle en forpliktende miljøavtale med transportnæringene basert på et CO2-fond. Miljødirektoratet slo i den forbindelse fast at et CO2-fond for næringstransporten ville kutte klimagassutslippene fra omfattede virksomheter med 25-30 prosent innen 2030. Stortinget har pekt på et CO2-fond som en løsning ved flere anledninger. I 2019 valgte regjeringen heller å etablere en støtteordning i ENOVA med øremerket bevilgning over statsbudsjettet - det såkalte nullutslippsfondet. Regjeringen varslet da at størrelsen på bevilgning til fondet skulle sees i sammenheng med fremtidige økninger i CO2-avgiften. Det siste synes ikke å være fulgt opp.

Skipsfarten kommer til å bli innlemmet i EUs kvotehandelssystem (ETS) fra 2024 og under arbeidet med klimapakken "Fit-for-55" har Europaparlamentet argumentert for en fondsstruktur for maritim sektor (Ocean Fund). I EU er det enighet om å kanalisere inntekter fra kvotehandelen til maritim sektor gjennom EUs innovasjonsfond, og at en større andel går til grønne tiltak i medlemslandene. I Norge kan kvoteinntekter fra skipsfarten benyttes til å finansiere maritime klimaomstillingstiltak dersom regjeringen åpner for det.

Det bør etableres en miljøavtale med myndighetene hvor bedriftene forplikter seg til utslippskutt, kombinert med et CO2-fond til finansiering av tiltak. Dette vil bidra til å oppnå våre felles klimaambisjoner og akselerere utvikling av grønne

løsninger og energiomstillingen i maritim sektor. Tiltaket vil bidra til utslippsreduksjon på verdensbasis og gi økte eksportmuligheter for grønne maritime løsninger fra Norge. I tillegg kan Norge benytte sine kvoteinntekter fra skipsfarten (ETS) til å finansiere maritime klimaomstillingstiltak.



Satsingsområde 2

Sammenhengende verdikjeder for alternativt drivstoff

Norge har gode forutsetninger til å bidra til å bygge et marked for alternativt drivstoff gjennom produksjon, løsninger for bruk og leveranse av utstyr. Det vil kreve tøffe prioriteringer og store investeringer i starten, med påfølgende store markedsmuligheter for bedriftene, arbeidsplasser og betydelig klimaeffekt. Innfasingen av energibærere som hydrogen, elektrisitet og ammoniakk som kan erstatte sluttbruk av fossil energi og bidra til å løse klimautfordringen, vil kreve at det etableres sammenhengende verdikjeder for alternativt drivstoff i den maritime næringen.

a) Differansekontrakter for fremme av produksjon og bruk av alternativt drivstoff

De største barrierene for investeringer i en sammenhengende verdikjeder for alternativt drivstoff i dag er høye investeringskostnader og høy grad av usikkerhet knyttet til tilgangen på alternativt drivstoff. For å redusere risiko og usikkerhet knyttet til omstillingen vil differansekontrakter være et effektivt virkemiddel. I den grønne omstillingen av maritim næring er differansekontrakter et viktig verktøy som kan fremme produksjon og bruk av alternativt drivstoff. Slike kontrakter, hvor næringen får dekket prisdifferansen mellom fossile drivstoff og lavutslippsalternativer, bærer staten risikoen for pris under eller over tersklene (minimum og maksimumspris).

For å realisere verdikjeder med lavutslippsalternativer i maritim næring må de første store prosjektene bli lønnsomme, slik at produksjon kan skaleres og kostnadene falle. Dette betyr at både den økonomiske risikoen og dagens merkostnader på både investering og drift må reduseres, samt at det må være en del storskalaproduksjon for å oppnå skaleringseffekter og tilstrekkelige volum til industrielle aktører.

Hydrogen er en av energibæreren som kan erstatte bruk av fossil energi og bidra til å løse klimautfordringen i næringen. Norge har gode forutsetninger til å bidra til å bygge et hydrogenmarked gjennom produksjon, løsninger for bruk og leveranse av utstyr. Det vil kreve tøffe prioriteringer og store investeringer i starten, med

store markedsmuligheter for bedriftene og betydelig klimaeffekt om få år. LO og NHO har sammen med en rekke bedrifter og organisasjoner fra ulike deler av hydrogen-verdikjeden, laget et felles forslag til en norsk hydrogenstrategi.

Differansekontrakter vil være et tiltak som fremmer produksjon og bruken av hydrogen og andre lavutslippsalternativer, og bidra både til å utvikle et hjemmemarked for grønne maritime løsninger og fremme eksport.

b) Grønne maritime korridorer, infrastruktur og havner

Investere i og utvikle nødvendig infrastruktur, inkludert produksjonsanlegg, lagringsfasiliteter og bunkringsstasjoner for alternativt drivstoff står sentralt i byggingen av helhetlige verdikjeder. Utvikle integrerte systemer og nettverk som effektivt knytter sammen produksjon, lagring, distribusjon og bruk av alternativt drivstoff krever samarbeid på tvers mellom næringene og at det offentlige investerer i infrastruktur som gir operatører, knutepunkter og vareeiere insentiver til å investere i lav- og nullutslippsløsninger for passasjer og varetransport.

Etableringen av grønne maritime korridorer blir avgjørende for å akselerere overgangen til nullutslipps drivstoff og bidra til avkarbonisering av skipsfarten. De vil fungerer som katalysatorer for bruk av nullutslipps drivstoff ved å tilrettelegge for tidlig adopsjon, utover det som kreves av eksisterende reguleringer og insentiver. Grønne korridorer kan også bidra til å overvinne barrierer som risiko, kostnader og tilgjengelighet av drivstoff på en håndterbar skala, og dermed akselerere overgangen til nullutslipps drivstoff.

Det bør etableres en pilot i regi av Grønt skipsfartsprogram og Grønt landtransportprogram hvor det hentes erfaringer fra havner og havneområder som har lyktes, og som rederiene har god erfaring med. Målet må være å utvikle grønne korridorer hvor havnene utgjør grønne energihuber, med god tilgang på lade- og fyllinfrastruktur, tilknytningsveier og omlastning.

Sammen med tilstrekkelig utbygd infrastruktur for lading og fylling er tilgang på elektrisk kraft og nettkapasitet av de største barrierene for å lykkes med grønn omstilling i transportsektoren. For å møte utfordringen kreves utbygging av nettinfrastruktur og økt tilgang på kraft, herunder til lading av fartøy i næringsvirksomhet langs kysten.

c) Offentlige anskaffelser som et verktøy for å drive etterspørsel etter grønne drivstoffløsninger

Det er viktig å få etablert insentiver for offentlige anskaffelser av grønne sjøtransportløsninger for alle typer fartøy. Statens Vegvesen har allerede gått foran og satt krav til fergekonsesjoner og har i tillegg miljøvekting i større veiprosjekter. Insentivene gjør at rederiene får kunder til grønne skip, og dermed blir i stand til å bygge nye, grønne skip tidligere enn de ellers ville gjort.

Et hjemmemarked for de innovative løsningene er som regel en forutsetning for skalering og eksport. Offentlig sektor bør i større grad vektlegge miljøkrav ved innkjøp av maritime løsninger. Offentlige pilotprosjekter som har resultert i innovative, bærekraftige maritime løsninger

bør dessuten tas i bruk av flere offentlige aktører med tilsvarende behov. Slik blir offentlige oppgaver løst på mer miljøvennlig og samfunnsøkonomisk god måte, samtidig som bedriftene får mulighet til å skalere opp og eksportere.

I behandlingen av Meld. St. 10 (2020-21/ Innst. 38S) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring, ba en samlet næringskomité regjeringen om å opprette en ekspertenheter for offentlige anskaffelser. Enheten skal blant annet ha EØS-rettslig kompetanse, og kunne bistå kommuner, fylkeskommuner og offentlige aktører med vurderingen av hvordan handlingsrommet i ulike regelverk kan utnyttes ved offentlige anskaffelser.

Kommuner, fylker og andre offentlige aktører vil kunne ha behov for bistand til å gjennomføre anskaffelsen på riktig måte, i tillegg til veiledning om tilgjengelige løsninger, teknologi, støtteordninger og kostnader.

Det er viktig at NFD følger opp stortingsvedtaket om etablering av egen ekspertenheter for offentlige anskaffelser.



Satsingsområde 3

Økt innovasjonstakt og skalering /industrialisering

Norsk maritim sektor har en stor styrke i avanserte løsninger som skal brukes til krevende operasjoner i vanskelige forhold. Sektoren har ligget i forsknings- og innovasjonsfronten. Den har utviklet verdensledende produkter og tjenester, hvor kompetanse- og forskningsmiljøer har jobbet tett sammen med industrien og den maritime klyngen.

For å styrke konkurransekraften og øke innovasjonstakten ytterligere, samt bidra til grønn omstilling og eksport i maritim industri, må virkemidler for forskning og utviklingen av nye maritime produkter og tjenester styrkes betydelig. Videre er det viktig å sikre at den norske maritime industrien har incentiver som bidrar til effektiv skalering og industrialisering av innovative maritime teknologier og løsninger.

a) Økt satsing på maritim FOU

Det er behov for en økt satsing på forskning, utvikling og innovasjon rettet mot grønne maritime løsninger og teknologier.

Maritim21-strategien skal bidra til forskning, utvikling og innovasjon som bidrar til bærekraftig vekst og verdiskaping, økt konkurranseevne og eksport fra maritim næring, og realisering av det maritime potensialet i utviklingen av grønn skipsfart og digitale løsninger. I strategien ble betydningen av at støtteordninger i virkemiddelapparatet bidrar til verdiskaping og sysselsetting i Norge påpekt. Samarbeid og deltakelse fra næringsorganisasjoner og næringsaktører i utvikling av den nasjonale forskningsstrategien har gitt oss en næringsrelevant og fremtidsrettet strategi. Det er viktig at denne strategien følges opp med konkrete krav og handlinger.

Forskningsrådet og Innovasjon Norge har flere ordninger som støtter oppom næringslivets FoU og innovasjonsområder svært relevante for maritim næring, blant annet MAROFF, Miljøteknologiordningen og Innovasjonstilskudd, EU-programmene, Innovasjonskontrakter og Innovasjonspartnerskap. Disse ordningene bør styrkes og i større grad prioritere utvikling av produkter og tjenester

som bidrar til digital- og grønn omstilling har et eksportpotensial. Ordninger som finansierer forsknings-, innovasjons- og demonstrasjonsaktiviteter er sentrale for å akselerere fasen fra innovasjon til ekspansjon av null- og lavutslippsteknologi (MaritimeZero 2050 og MAROFF) og bør styrkes med 100 mill. kr.

b) Økt satsing på skalering, industrialisering og markedsintroduksjon av maritime løsninger

Når ny, bærekraftig teknologi utvikles, er testing en sentral del av innovasjonsprosessen. Det er derfor viktig å sikre tilstrekkelig testkapasitet for grønn skipsfart i katapultsentrene. Med Katapultordningen (Norsk katapult) (Siva) får maritime bedrifter et tilbud om fasiliteter og kompetanse for testing, simulering og verifisering av nye produkter og tjenester før lansering. Gjennom SIVA kjøres det også programmer for vekst og skalering. Finansieringen er kanalisert gjennom fylkeskommunene, noe som skaper regional orientering og ulikheter fra fylke til fylke. For å lykkes med nasjonal skalering, bør også slike oppskaleringsprogram være nasjonale.

For å gå fra innovasjon til skalering og ekspansjon av norske maritime løsninger kreves en økt satsing på det eksportrettede virkemiddelapparatet. For å sikre tett kobling og samarbeid i virkemiddelapparatet i alle fasene fra innovasjon til ekspansjon og eksport foreslår vi at regjeringene etablerer ordningen Eksportpilot-M som et finansieringstilbud til grønne maritime eksportbedrifter etter modell fra PILOT-E. I en slik pilot kan Forskningsrådet, Innovasjon Norge og Eksfin samarbeide om relevante eksportrelaterte ordninger samordnes.

Hensikten vil være å følge bedrifter og prosjekter med eksportpotensial gjennom hele løpet fra FoU til eksport, i en sømløs prosess mellom virkemiddelaktørene. Det foreslås derfor å opprette en koordineringsfunksjon som benytter seg av eksisterende finansieringsordninger. Vi foreslår at Forskningsråd tildes midler og oppdrag med å rekruttere en koordinator og etablere finansieringsløsningen "Eksportpilot M - Grønn Maritim", for perioden 2023 - 2030.

c) Grønne maritime eksportnettverk

Det førende prinsippet for vårt eksportarbeid er at alle konkrete fremstøt mot internasjonale markeder skjer med utgangspunkt i næringslivets behov og interesser. For å sikre bedriftenes deltagelse og engasjement, foreslo Nasjonalt eksportråd i sitt innspill til regjeringens eksportsatsing å opprette et grønt maritimt eksportnettverk.

Nettverket skal drifte tiltak spesielt rettet mot de foreslåtte segmentene, som er havvindfartøy, cruiseskip og båter til lav/nullutslipps nærskipfart (passasjer og gods). Regjeringen har nå tildelt Innovasjon Norge midler for å utlyse driften av nettverket.

I oppfølgingen og implementeringen av dette er det viktig at nettverket får et operativt ansvar for å gjennomføre delprosjekter, og koordinere aktiviteter innenfor de valgte segmentene. I dette ligger også gjennomføring av markedsanalyser, fasilitere møteplasser, og matching av bedrifter med markedet. Det blir viktig å sørge for løpende dialog mellom bedrifter, virkemiddelapparat og satsingen ute, slik at riktig informasjon når de rette bedriftene, og at bedriftenes behov påvirker virkemiddelapparatets prioriteringer.

Markedsfremstøtmåtautgangspunkti eksportnettverkets særskilte fortrinn og kommersielle interesser og gå hånd i hånd med politiske avtaler og industrielle partnerskap med andre land. En satsing på grønne eksportnettverk må være langsiktig og godt koordinert.

Videre er det viktig at eksportnettverket med tilhørende segmentbaserte satsinger har en tett kobling til miljøer og klynger med nærhet til de maritime industrimiljøene.



Veien videre - (Re)etablering av maritimt samarbeidsforum (MaritimSF)

I veien videre foreslår vi at det etableres en maritim samarbeidsarena. Hensikten er å fremme samarbeid og partnerskap mellom Fiskeri- og havministeren og den maritime næringen rundt sentrale utfordringer og tiltaksområder. Et tettere samarbeid vil være med på å fremme samarbeid mellom industri, organisasjon, akademia og myndigheter.

Målet er å etablere en effektiv og permanent arena for dialog mellom Fiskeri- og havministeren og den maritime næringen som fremmer samarbeid, utveksling av informasjon og felles utfordringer og muligheter i næringen. Møteplassen i regi av NFO bør også inkludere representanter fra næringsorganisasjoner, FoU-miljø og sjøfartsmyndigheter.

Møter i forumet bør være regelmessige med en fastsatt agenda som inkluderer temaer som miljø og bærekraft, teknologisk innovasjon, regulatoriske spørsmål, sikkerhet til sjøs, og økonomiske forhold som påvirker næringen. Diskusjonene og resultatene fra møtene bør være åpne og tilgjengelige for offentligheten for å fremme gjennomsiktighet og å dele innsikt med interessenter.

Vi foreslår at det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av representanter fra myndigheter og den maritime næringen for å utvikle en slik møteplass.



