

Til: Nærings- og fiskeridepartementet

Innspel til industrimelding – Maritime Cleantech

Maritime CleanTech bidreg til industrialisering av grøn maritim teknologi

Maritime CleanTech er ein offentleg-privat samarbeidsarena på tvers av over 150 partnarar i den maritime verdikjeda som arbeider aktivt for grøn maritim omstilling. Me legg vekt på kvalifisering og demonstrasjon av teknologiar, oppbygging av nye verdikjeder, samt kommersialisering og eksport av grønne løysingar. I desse fasane koplar me små og store aktørar på tvers av maritim sektor, for eksempel i grønne utviklingsprosjekt eller skaleringsprogram.

Den norske maritime klynga er svært godt posisjonert for industriell og eksportretta vekst

Den norske maritime klynga er blant verdas mest komplette og er heilt i verdstoppen når det gjeld maritim climateknologi. Kvart fjerde fartøy i den norske flåten er låg- eller nullutslepp, noko som er best i verda. Maritim sektor står allereie for 8 prosent av den totale norske verdiskapinga, og har ein eksport på om lag 22 mrd. dollar i året. Her aukar andelen climateknologi år for år. Næringa er derfor blant dei best posisjonerte til å auka verdiskaping og eksport for å vere ein grøn omstillingsmotor i norsk økonomi når produksjon, aktivitet og eksport frå petroleumssektoren er venta å falla i åra framover.

Det globale marknadspotensialet for maritim climateknologi er gigantisk

Internasjonal skipsfart står overfor ei stor endring dei neste tiåra, Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) vedtok i fjor eit historisk mål om nullutslepp for internasjonal skipsfart innan 2050. I tillegg krevst det betydelege utsleppsreduksjonar innan 2030 og 2040, høvesvis 20-30 prosent og 70-80 prosent (samanlikna med 2008). Reduksjonane må ta omsyn til utslepp gjennom heile verdikjeda – frå kjelde til kjølvatn. Skipsfarten er ein del av EUs kvotesystem frå 2024. Det vil gi betydeleg auke i kostnadane for å sleppa ut klimagassar. Kvotesystemet blir i tillegg supplert med det nye instrumentet «FuelEU Maritime» som vil krevje ei gradvis reduksjon i klimagassintensiteten for skip. Dei skipa som ikkje innfrir desse krava vil bli straffa med endå fleire kostnader.

Dei nye kvotekostnadane og pålagd rapportering av utslepp vil ytterlegare drive internasjonal skipsfart mot utsleppskutt og dermed etterspørsel av climateknologi og nullutsleppsdrivstoff. Desse internasjonale initiativa legg rammene for utviklinga av utsleppsreduksjonar, og "alle auge" er no retta mot Noreg, der mange grønne løysingar finst i sjødrift.

Verdsmarknaden for skipstenester er utruleg stor – om lag 550 milliardar USD i 2021. Storleiken på skipsmarknadene er avgjerande for vår maritime industri (verfta, utstyrsprodusentar og tenesteleverandørar) sine marknadsutsikter. Heile verdsflåten må oppgraderast mot nullutsleppsdrift i dei komande tiåra. Marknaden vil bli enormt viktig, og norske konkurransefordelar vil kunne byggast både på eksisterande posisjonar og Noreg si leiande rolle i utviklinga og implementeringa av grønne løysingar for skip.

Me treng ein aktiv og heilskapleg industripolitikk for maritim climateknologi

For at Noreg skal kunne auke produksjonen og utviklinga av maritim climateknologi som skal danne grunnlaget for industrivekst og auka eksportinntekter, er det nødvendig med ein aktiv politikk.

Den einaste nullutsleppsteknologien som i dag er heilt moden i marknaden er batteridrift, særleg innan den kystnære flåten. Men me kan læra mykje av korleis denne teknologien og verdikjeda blei utvikla når me ska modna fram og skalera opp climateknologien for dei andre og større fartøysegmenta.

Offentlege innkjøp spelar ei nøkkelrolle for å skape ein heimemarknad for climateknologien. Framover vil det lysast ut anbod på ei rekke krevjande ferje- og hurtigbåtsrekningar i regi av stat og fylkeskommunar. Kystrutas neste kontraktsperiode frå 2031 skal også snart ut på anbod. Og Stortinget har nettopp vedtatt ei historisk satsing på sjøforsvaret der det skal byggast 28 standard fartøy, fem fregattar og ei rekke ubåtar.

Å etterspørje nullutsleppsteknologi i desse anboda vil vere eit effektivt tiltak for å stimulere grøn industriutvikling innan både maritim sektor og energisektor.

Det same gjeld for den offshorebaserte industrien. Den norske offshore-flåten er største bidragsytar til utslepp frå innanriks sjøfart, og er i tillegg eit av segmenta med størst marknadspotensial internasjonalt. Aktørar som er avhengig av løyve frå norske myndigheiter for å produsera industri offshore, som til dømes petroleum-, havvind- og havbruksnæringa, må få krav på seg om at deira maritime operasjonar skal leggjast om til nullutslepp. Det same gjeld for cruiseskip som seglar inn i turistfjordane våre, og for servicefartøy i den kystnære havbruksnæringa.

Samla vil dette kunne skape ein solid heimemarknad, som posisjonerer den norske maritime industrien for å ta ei stor del av den globale marknaden framover. I tillegg til at det bidrar til å kutte store mengder utslepp i Noreg.

Det manglar ei verdikjede

Det er fleire teknologiar som vil utviklast og bli tatt i bruk for å kutta utslepp i skipsfarten. For å nå nullutslepp i segmenta som er nemnt over, trengst nullutsleppsdrivstoff som

hydrogen eller hydrogenderivatet ammoniakk. Fartøyteknologien (motor, brenselcellesystem, design, styringssystem, sikkerheit osv.) for å segle på desse drivstoffa finst allereie eller er kome langt i utviklinga. Den store barrieren er tilbodet av store nok volum av drivstoffet.

Det er mange planar for produksjon av hydrogen eller ammoniakk i Norge i dag, men dei krev både tilgang på energi, og ei midlertidig økonomisk støtte for å skape lønnsemd og gjere det føreseieleg når kundegrunnlaget og marknaden ikkje heilt er på plass enno.

For å skapa føreseielege vilkår for produsentar og sluttbrukarar anbefaler Maritime CleanTech ei ordning med differansekontraktar, der staten forpliktar seg til å dekke differansen i pris mellom konvensjonelle og utsleppsfrie drivstoff i ein overgangsperiode. Ordninga kan fasast inn fram mot 2030 og deretter fasast ut i takt med vidare opptrapping av CO₂-prisen.

Alternativt anbefaler me at Noreg set av nasjonale midlar til bruk av EUs hydrogenbank si ordning med auksjon som ei teneste («auction-as-a-service»). Då vil me kunne bruke saksbehandlinga til EU til å støtte opp dei norske hydrogenprosjekta som ikkje når opp i den spissa konkurransen i hydrogenbankens ordinære auksjon på europeisk nivå.

Det er òg nødvendig å fortsette arbeide med å etablere maritime hydrogenknutepunkt lang kysten gjennom Enova, og støtte utbygging av ladeinfrastruktur for landstrøm.

Finansiering og verkemiddelapparat

Fleire av tiltaka føreslått over vil medføra ei meirkost i ein avgrensa periode fram til teknologiane blir tilstrekkeleg modne, verdikjeder utvikla og klimapolitikken stramma inn. Dette vil koma i form av meirkostnadar for stat, fylke, kommune og offshore industribedrifter som innkjøparar av maritime operasjonar. Det vil også koma i form av meirkostnadar for alle ledd i verdikjeda frå drivstoffprodusent til skipseigar.

Det finst i dag ikkje tilstrekkelege virkemidlar som dekker desse meirkostnadane. Det er difor behov for rask implementering av nye effektive verkemiddel til formålet som har legitimitet i næringa og samfunnet elles.

Det som finst av verkemiddel i dag er i hovudsak retta mot innovasjon og teknologiutvikling. Som ein nasjonal innovasjons- og teknologiarena som sit tett på utviklinga i sektoren, og som sjølv leiar store teknologiutviklings- og innovasjonsprosjekt, er det vår klare oppfatning at mykje av teknologien som trengst både på fartøy- og drivstoffside allereie er på plass. Det som manglar er å få tatt den i bruk i nødvendig skala. Det trengst difor spissa verkemiddel retta mot skalering av teknologi.

Utrulling av miljøteknologi som reduserer NO_x-utslepp gjennom NO_x-fondet har vore ein stor suksess. Skipsfarten betaler store summar årleg i CO₂-avgift og ETS-kvoter. Ei

tilsvarandefondsløysning for desse inntektene som gir tilskot til nullutsleppsteknologi vil vere ei effektiv og føreseieleg ordning i ein storleik som monnar. Mekanismen vil også vere finanspolitisk optimal fordi ein vil bruke det som i praksis er mellombelse inntekter for staten for å samtidig bidra til å løysa formålet (CO2-utsleppsreduksjonar) som er opphavet til inntektene.

Det er verdt å minna om at slike mekanismar er utstrekt brukt av ei rekke EU-land. Så lenge Noreg ikkje gjer det same, eller har andre tilsvarende ordningar, vil det i praksis innebære ei konkurransevriding mot andre europeiske land og difor undergrava ei satsing på auka industriell vekst og grøn eksport frå maritim sektor i Noreg.

Som nemnt tidlegare er det også behov for å støtte etablering av produksjon av nullutsleppsdrivstoff. EUs Hydrogen Bank er eit godt verkemiddel, men det er ikkje nok til å også sikra utviklinga av heilskaplege verdikjeder i Noreg, sjølv om nokre få norske prosjekt skulle vinna fram. Maritime CleanTech meiner difor at Noreg bør innføre ei ordning med differansekontraktar. Alternativt eller inntil ei slik ordning er på plass bør Noreg setje av nasjonale midlar til hydrogenbankens «auction-as-a-service»-program der dei beste nasjonale prosjekta som ikkje vinn, likevel kan få støtte. Det vil vere ei forvaltingsmessig effektiv løysing då hydrogenbanken vil stå for saksbehandlinga.

Stavanger, 6. september 2024

Reber R. Iversen

Policy and Project Manager, Maritime CleanTech

Telefon: 92696141

E-post: reber@maritimecleantech.no