

New BLUE Deal: Veien mot en utslippsfri maritim næring

New BLUE Deal – GCE BLUE Maritimes strategi mot 2030

- GCE BLUE Maritime støtter Paris-avtalens mål og ambisjoner, og vil jobbe for at maritim næring skal være en viktig del av løsningen på klimautfordringene.
- GCE BLUE Maritimes ambisjon er å bli verdens første utslippsfrie maritime klynge, og har som mål å designe, bygge, utruste og drifte fremtidens nullutslippsfartøy.
- GCE BLUE Maritime skal realisere målet gjennom å jobbe prosjektbasert. I løpet av første halvår 2021 skal vi etablere følgende prosjektgrupper:
 - Grønt nybyggingsprogram, der målet er å utvikle nullutslippsfartøy i full skala som skal gå inn i kommersiell drift.
 - Grønt ombyggingsprogram, der målet er å installere utslippsfrie fremdriftssystemer i eksisterende flåte, og etablere sirkulære verdikjeder for kondemnering av den delen av flåten som ikke er egnet for grønn ombygging.
- GCE BLUE Maritime skal ha hovedfokus på skipstyper som har et globalt potensial, men der Norge har et erfaringsforsprang. Dette omfatter bl.a.:
 - Havbasert energi (petroleum, havvind mv)
 - Havbasert mat (havbruk og fiskeri)
 - Havbasert reiseliv (ekspedisjonscruise, ferger, hurtigbåter mv)
- GCE BLUE Maritime skal finne kunder som vil ta i bruk utslippsfrie skip i kommersiell drift, og etablere et tett samarbeid med myndighetene i Norge og EU om den prekommersielle fasen.
- GCE BLUE Maritime skal bruke verdensarvfjorden Geiranger som blir utslippsfri i 2026, som testarena for å realisere ambisjonen om at fremtidens skip skal være utslippsfrie.

1. Det grønne skiftet i maritim næring

Gjennom Paris-avtalen har verden forpliktet seg til å begrense den globale oppvarmingen til godt under to grader. Dette betyr at utslippene av klimagasser må reduseres betydelig. Norges mål er å redusere CO₂-utslippet med opptil 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990. Den maritime næringen må ta sin del av dette klimaansvaret.

Maritim industri og -transport står i dag for 2 – 3 prosent av de globale CO₂-utslippene, og minst seks prosent av våre nasjonale utslipp. Historisk er det den internasjonale maritime organisasjonen – IMO – som har satt næringens klima- og miljøkrav og -mål. Nå er nasjonalstatene, EU og lasteeierne i ferd med å overta denne rollen.

Den nye maritime stortingsmeldingen «Grønne og smartere» fra 2020, har store ambisjoner når det kommer til utslippskutt i innenriks skipstrafikk og fiske. CO₂-utslippet skal halveres innen 2030 (IMO innen 2050). Dette er fulgt opp i regjeringens Klimaplan (2021) der ambisjonene er styrket ytterligere.

EU vil i løpet av 2021 legge frem en ny, offensiv klimaplan. Signalene er at deler av den maritime næringen vil bli lagt inn under EUs kvotesystem i 2022, noe som vil forsterke tempoet i det grønne

skiftet betydelig fordi prisen på utslipp vil mangedobles. Den nye amerikanske Biden-administrasjonen, har varslet at USA vil melde seg inn igjen i Paris-avtalen. Samtidig vil klimaambisjonene, også for maritim transport, styrkes kraftig.

Parallelt med dette kommer det stadig sterkere signaler om at store globale vare- og lasteiere (av type f.eks Amazon, Tesla, Walmart, Toyota og Volkswagen) har ambisjoner om å gjøre hele sin transportkjede fra fabrikk til sluttkunden utslippsfri. Dette vil i så fall også omfatte maritim transport, og kan bli et paradigmeskifte for skipsfarten.

2. Norge har alle muligheter til å lede an

Norge har alle muligheter til å utnytte de enorme mulighetene som ligger i det grønne skiftet i maritim næring. En ny Menon-rapport (februar 2021) viser at den grønne delen av næringen har den klart høyeste veksten. Fra 2014 til 2018 har grønn omsetning vokst fra 10 milliarder NOK i 2014 til nærmere 30 milliarder i 2018. Menon anslår at årlige eksportinntekter fra norsk maritim industri kan dobles fra 2019 til 2030, slik at de samlede inntektene øker fra 100 milliarder kroner i 2019 til 200 milliarder kroner i 2030.

Norge må utnytte dette mulighetsrommet offensivt. Samtidig må vi erkjenne at dagens grønne løsninger fortsatt er umodne og ikke kommersielt skalerbare i sin nåværende form. Norske maritime bedrifter har heller ikke den kapitalbasen som er nødvendig for å bære store utviklingskostnader, og ta all risiko på egen kjøp.

Av den grunn må det fremover utvikles et offentlig-privat samarbeid for å sikre at grønn teknologi og utslippsfrie løsninger raskt kan:

- piloteres
- skaleres
- industrialiseres, og
- eksporteres

Den maritime næringen må etablere en dialog - både med norske myndigheter og EU - om hvordan dette best kan gjøres. Tiden der Norge forsket, testet og demonstrerte teknologi, mens andre land skalerte og kommersialiserte, må være over. Teknologi innen batteri, LNG, brenselceller og håndtering av hydrogen og ammoniakk er alt basert på norsk forskning, uten at vi har lyktes med å bygge komparative fortrinn på dette.

Nå har Norge alle muligheter til å ta lederskap på kommersiell skalering og industrialisering av utslippsfrie skip, bare vi våger å tenke stort nok. GCE BLUE Maritime vil derfor etablere offensive prosjekter for å realisere målet om utslippsfri skipsbygging.

I henhold til Klimakur 2030¹ er det behov for ca. 700 lavutslippsskip og 400 nullutslippsskip for å nå de nasjonale klimamålene i 2030. Ca. 800 av disse grønne skipene er fortsatt ikke på tegnebrettet². Dette åpner for et betydelig marked, men tiden er knapp.

¹ <https://www.miljodirektoratet.no/klimakur>

² <https://www.maritimt-forum.no/nordvest/nyheter/2021/norge-mangler-800-gronne-skip-for-a-na-klimamalene>

3. GCE BLUE Maritime skal bli verdens første utslippsfrie maritime klynge

GCE BLUE Maritime støtter Paris-avtalens mål og ambisjoner. Skal vi lykkes, må utslippene fra den maritime næringen reduseres betydelig. GCE BLUE Maritimes ambisjon er derfor å bli verdens første utslippsfrie maritime klynge.

GCE BLUE Maritimes mål er at Norge skal designe, bygge, utruste og drifte fremtidens nullutslippsskip, og på sikt også resirkulere disse. Vi er i posisjon til dette fordi vi er en unik, innovativ og komplett klynge med verft, designere, utstudsprodusenter, tjenesteleverandører, rederier og akademia. Vi er i stand til dette fordi klyngen alltid har samarbeidet tett og brukt sin ekspertise til å finne inspirerte og effektive løsninger på kundenes mest presserende utfordringer. Vi er klare for denne utfordringen fordi det ligger i vårt DNA å utfordre, utforske og gjennomføre.

Norges stolte maritime tradisjoner må nå tas inn i vår tid slik at vi realiserer lavutslippssamfunnet. GCE BLUE Maritime vil spille en avgjørende rolle i arbeidet med å gjøre morgendagens maritime næring utslippsfri. GCE BLUE Maritime skal bruke verdensarvfjorden Geiranger som blir utslippsfri i 2026, som testarena for å realisere ambisjonen om at fremtidens skip skal være utslippsfrie.

4. GCE BLUE Maritime skal jobbe prosjektbasert

GCE BLUE Maritime skal bli verdens første utslippsfrie maritime klynge gjennom å jobbe prosjektbasert. Våre to hovedprosjekter er:

- **Grønt nybyggingsprogram** der målet er å utvikle nullutslippsskip i full skala som skal gå inn i kommersiell drift.
- **Grønt ombyggingsprogram** der målet er å installere utslippsfrie fremdriftssystemer i eksisterende flåte, og etablere sirkulære verdikjeder for kondemnering av den delen av flåten som ikke er egnet for grønn ombygging.

4.1. Grønt nybyggingsprogram

Gjennom prosjektet «Grønt nybyggingsprogram» skal GCE BLUE Maritime designe, bygge, utruste og drifte fremtidens nullutslippsskip. Vår ambisjon er å utvikle utslippsfrie testskip i full skala som skal gå inn i kommersiell drift i samarbeid med kunder og myndigheter.

På denne måten får vi testet ut ulike nullutslippsteknologier som batterier, hydrogen, ammoniakk, atomkraft mv, autonomi, digitalisering og effektivisering. Samtidig er vi med på å sikre et kommersialiseringspotensial, skalering og industrialisering, og et offentlig-privat samarbeid om finansiering og risikoavlastning.

GCE BLUE Maritime vil fokusere på skipstyper med et globalt potensial, men med utgangspunkt i segmenter der Norge har et erfaringsforrang. Dette omfatter ikke minst:

- Havbasert energi (petroleum, havvind mv)
- Havbasert mat (havbruk og fiskeri)
- Havbasert reiseliv (ekspedisjonscruise, ferger og hurtigbåter)

Vi vil i løpet av første halvår 2021 sette ned en arbeidsgruppe som skal se på hvordan klyngen kan utvikle en strategisk verdikjede for nullutslipp, samtidig som det etableres prosjektgrupper for ulike skipsegment. Det kan gjerne være flere konkurrerende grupper i hvert segment.

Sentrale problemstillinger i prosjektgruppene er:

1. Hvilken utfordring/problem er det som skal løses?
2. Hvilken nullutslippsløsning(er) kan/skal tas i bruk?
3. Hvilke kunder er det som vil ta skipet i bruk?
4. Hvilke klyngebedrifter er det som vil delta i prosjektet, og hvilke oppgaver vil de ha i konsortiet?
5. Hvilke virkemidler er egnet for prosjektet og hvordan skal søknaden utformes (Norge, EU)?

4.2. Grønt ombyggingsprogram

Utvikling av nullutslippsløsninger (design, bygging, utstyr og drift) for nybygg er viktig fordi et nytt skip normalt vil være i drift i 20 år pluss. Men vi kommer ikke til å nå klimamålene hvis vi ikke også bygger om fremdriftssystemene i (deler av) den eksisterende flåten til lav- og nullutslipp, og etablerer sirkulære kondemneringsordninger for den eldste delen av flåten som ikke er egnet for grønn ombygging.

Det er i dag titusener av skip på verdenshavene, og vesentlig flere i nærskipfart og på de store elvedeltaene. Vi når ikke klimamålene ved å skifte ut alle disse med nybygg. Store deler av dagens flåte kan imidlertid bli helt eller delvis utslippsfrie gjennom grønn ombygging.

Å bytte ut deler av et maskinrom, samt integrere nytt med gammelt, er kompetansekrevende med krevende engineering. Samtidig vil denne aktiviteten kunne skaleres betydelig og dermed skape betydelig aktivitet, samtidig som det bygges erfaring som også vil være nyttig for nybygging.

GCE BLUE Maritime vil i løpet av første halvår 2021 etablere en prosjektgruppe for grønn ombygging av eksisterende flåte, og sirkulær kondemnering av skip som skal/bør skrotes. Også her vil klyngen ha fokus på skipstyper som klyngen har erfaring med, og som er viktige for sentrale norske næringer som petroleum, havbruk, fiskeri, ferger og cruise.

GCE BLUE Maritime skal lete etter og finne kunder som vil ta i bruk utslippsfrie skip (nye eller ombygde) i kommersiell drift, og etablere et tett samarbeid med myndighetene (Norge og EU) om den prekommersielle fasen gjennom ulike myndighetstiltak.

GCE BLUE Maritime skal fronte klyngens felles strategi, gjennomføre idelabber for å få frem nye vinklinger på markeder og løsninger, samt bidra til å finne eksterne partnere, kunder og kompetansmiljøer.

Ålesund, mai 2021

Styringsgruppen i GCE Blue Maritime:

- Njål Sævik (leder), Havila
- Karl Johan Bakken, Remøy Shipping
- Lisa Edvardsen Haugan, Kongsberg Maritime
- Gunvor Ulstein, Ulstein Group
- Fredrik Hessen, VARD OSV
- Kjetil Bollestad, Green Yard Kleven
- Karl Inge Rekdal, Sykkylven Stål
- Annik Magerholm Fet, NTNU Ålesund
- Gunnar Hareide, styreleder ÅKP
- Kåre Øyvind Vassdal, Brunvoll
- Stein Berg Oshaug, Oshaug Metall
- Bente Storhaug Dahl, Luminell