

Meld. St. 10 (2021-2022) Prioriterte endringer, status og tiltak i forsvarssektoren, Prop. 75 S (2021-2022) Investeringar i Forsvaret og andre saker

Omfattende byggekompetanse på militære skip

Norge har en grense mot Russland i nord, men havområdene i nord, hvor russere er aktive, er enorme. I den sammenheng er Sjøforsvaret en viktig lyttepost inn mot russisk aktivitet. Samtidig har Norge en sterk maritim industri å trekke på, både mht nybygging og inngåelse av oppgraderings- og vedlikeholdsavtaler.

Vi vil trekke frem bl.a. følgende sitater fra Meld. St. 10:

- (kap 7.3) "På kort sikt, i tråd med langtidsplanen, vil Sjøforsvaret gjennomføre en rekke ulike prosjekter for levetidsforlengelse av de fleste fartøyene frem mot 2030. Parallelt med dette vil regjeringen komme tilbake til Stortinget med en vurdering av fremtidig innretning av maritim overflatestruktur i løpet av 2022."
- (kap 7.3.1) "Totalt opererer Kystvakten 15 fartøy av ulik størrelse, mens Marinen har rundt 20 fartøy og en rekke mindre småbåter som bidrar til dette."
- (kap 7.3.2) "Regjeringen vil utrede hvordan en eventuell standardisering av fartøy i Sjøforsvaret kan erstatte deler av dagens overflatestruktur når dagens fartøy når sin tekniske levetid. En slik utredning vil blant annet vurdere erstatning av ikke-helikopterbærende fartøy i Kystvakten, Marinens mindre logistikkfartøy og moderfartøy til fremtidig minemottiltakskapasitet. Denne tilnærmingen kan også kombineres med utnyttelse av modulær teknologi, og kan dermed bidra til fremtidsrettede og fleksible løsninger. Utredningen skal undersøke muligheten for å redusere driftsutgifter, og for å effektivisere gjennom standardiserte systemer, bemanning, kompetanse og understøttelse."
- "Sivil maritim næring sitter på unik kunnskap som vil være relevant i arbeidet med utvikling av nye kapabiliteter for Forsvaret."
- "Dagens flåte er sammensatt av ulike fartøy med forskjellige systemer og komponenter fra ulike leverandører. Dette gjør drift og vedlikehold av fartøyene lite ressurseffektivt og mer komplisert enn nødvendig."

Norsk verft har de siste årene bygget og oppgradert en rekke militære fartøy. Forsvarets etterretningsskip KNM Marjata ble fra 2010 til 2014 bygget ved Vards verft, skrog i Romania og utrusting ved Vard Langsten.

Vard bygger i dag tre havgående kystvaktskip for Forsvaret etter samme modell. Norske verft har også bygget flere av de innleide skipene som Kystvakten i dag disponerer, til sammen fem skip pluss ett skip Forsvaret har kjøpt (KV Harstad). Andre norske bedrifter har hatt betydelig leveranser til skipene som Vard bygger.

Ved siden av nybyggingen gjøres omfattende vedlikehold og oppgraderinger av Sjøforsvarets skip ved norske verft.

Standardisering gir fordeler

Norsk Industri er sterk støttespiller til at servicefartøy på sokkelen kan standardiseres i større grad. F.eks. bygger vindkraftserviceselskapet EDDA Wind ni like skip til den økende havvind satsingen i Nordsjøen. Mange norske leverandører leverer utstyr til skipene. Tidligere i april har rederiet blant annet tildelt kontrakt til Brunvoll for levering av thrustere på de tre siste av de ni havvind-skipene. Standardisering gir store fordeler på vedlikehold, utdanning, oppgradering og opplæring.

Standardisering vil være en stor fordel for Forsvaret når nye skip skal anskaffes. Ved godt samarbeid med leverandører og verft kan livsløpskostnaden ved skipene reduseres betydelig ved bruk av samme mannskap, utstyr, opplæring og vedlikeholdsprogram for deler av skipsutstyret.

Ved en modulbasert bygging av skipene, f.eks. ved at den sivile delen av skipene bygges først, og den militære delen ferdigstilles ved ett særskilt verft, kan flere verft delta i arbeidet uten å være topp sikkerhetsklarert. Noen som kan fremskynde byggingene og være mer kostnadseffektivt.

Etter vår vurdering vil også standardiserte fartøy har et betydelig potensial for eksport på grunn av at det etterspørres mer kostnadseffektive løsninger for neste generasjon skip. Utvikling av nye løsninger med levering på tid og budsjett vil være attraktivt for våre allierte og våre militære partnere.

Store forsinkelser og tekniske utfordringer ved bygging utenlands

Våren 2013 startet bygging av logistikkskipet KNM Maud ved Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME). Skipet ble kom til Norge og Sjøforsvaret i mars 2019 mer enn tre år etter planen, og med betydelige operative utfordringer. Først i februar 2021 gjennomførte skipet sin første operative etterforsyning, og så sent som i november 2021 måtte skipet ligge flere uker i Portsmouth på grunn av driftsmessige utfordringer. I en publisert artikkel fra i fjor skrev noen av Forsvarets forskere at leveransen av KNM Maud var "*Byggingen av marinefartøyet KNM Maud i Sør-Korea: Et verdensmesterskap i misforståelser*" (Sjøforsvarets Necesses, Vol 6, Issue 1, side 80-96)

<https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/bitstream/handle/11250/2761873/Byggingen%20av%20marinefart%c3%b8yet%20KNM%20Maud%20Necesses%20vol%206%20nr%201.pdf?sequence=1&isAllowed=y>