

Standardisert bærekraftig pilot for sjøforsvaret med stort eksportpotensial

Fellesforbundet og Norsk Industri (sammen med Forsvars- og Sikkerhetsindustriens forening (FSi) og Maritimt Forum) mener det bør gis en bevilgning på 500 mill kr i statsbudsjettet 2024 til bygging av et standardisert pilotfartøy for Sjøforsvaret.

- Et standardisert pilotfartøy i Vanguard-klassen vil kunne leveres med **norsk, verdensledende klimaforbedrende teknologi**, og legge grunnen for et nybyggingsprogram for kostnadsbesparende, standardiserte livsløpsløsninger med utgangspunkt i maritim industri.
- Eksportpotensialet gir muligheter: Et bærekraftig pilotfartøy vil være et **enestående og håndfast utstillingsvindu for norsk maritim industri**, spesielt i en tid der mange allierte nasjoner har konkrete planer for militær flåtefornyelse.
- Byggingen av et pilotfartøy vil legge grunnlaget for en **Sjøforsvaret fornyet og bredere overflatestruktur** i de mindre og mellomstore fartøysklassene, samt **utvikling av nye teknologier i samarbeid mellom sivil og militær sektor**.
- Byggingen av et standardisert pilotfartøy vil starte prosessen og gi gode innspill for å **opprettholde den operative evnen**, når en større del av flåten skal byttes ut rundt 2030. Dette vil også **gi Norge et forsprang på internasjonale konkurrenter, som kan tilby lignende løsninger**. Dette vil ikke kun gjelde fartøyer, men også produkter som kan vises frem til det internasjonale markedet.
- Arbeidet med **piloten bør iverksettes i 2024, ved å opprette et særskilt prosjekt i Sjøforsvaret** og med en bevilgning på 500 mill. kroner for en rask iverksettelse.

Sjøforsvaret har varslet at overflatestrukturen fra 2030 vil begrense seg til fire kystvaktfartøyer (KV Svalbard samt tre fartøyer i Jan Mayen-klassen), fire fregatter og KNM Maud. Med en aldrende flåte, verdens neste lengste kystlinje og havområder som er mer enn seks ganger større enn landområdene har Forsvaret behov å skifte ut store deler av dagens flåte med nye skip før 2035. Derfor sendte Forsvaret en forespørsel til marked for å skaffe mer informasjon om mulige anskaffelser og kontrakt i 2027/28 for levering fra 2032 og utover. Den sikkerhetspolitiske situasjonen tilsier at Sjøforsvaret må styrkes så snart som mulig, og at normale anskaffelsesprosesser tar for lang tid til å svare ut behovet.

Norge har lang tradisjon for å ta frem kostnadseffektive høyteknologiske løsninger i samarbeid mellom forsvar, industri og forskning; i mange tilfeller handler dette om å være først i markedet med nisjeløsninger av høy troverdighet og kvalitet.

Samarbeidet mellom sivil og militær sektor om utvikling og bruk av ubemannede systemer er et eksempel: Undervannsfarkosten HUGIN viser at norsk teknologi er verdensledende, og brukes i både sivil og militær sektor. Den norske maritime klyngen er kjennetegnet av tett samarbeid mellom de ulike segmentene og selskapene. Utover å bygge skip har norske nybyggingsverft lenge vært en arena for teknologiutvikling: Norske rederier kommer med sine krav, og inviterer norske verft og utstyrsleverandører til samarbeid som har resultert i ny, verdensledende og grønn innovasjon.

Overgangen fra bemannet til ubemannede systemer; tilnærmingen til lav- og nullutslippsteknologi; kontroll på verdikjeden til fartøyer, for å optimalisere kostnadsbildet; tilgjengeligheten og beredskapen gjennom levetiden, er eksempler på løsninger som norsk maritim næring representerer.

Når Sjøforsvaret skal gjennomføre større anskaffelser de kommende årene, bør det være relevant å inkludere norsk maritim næring – en av verdens mest anerkjente maritime kompetansemiljøer. Dette gjelder i særdeleshet for sjøforsvarets fartøyer i de mindre klassene.

Eksport av standardiserte fartøyer fra Norge vil understøtte norske industriarbeidsplasser. Som et anslag for verdiskapingspotensialet, legger vi til grunn at byggingen av fem standardiserte fartøyer vil understøtte opp til 20 000 årsverk i Norge, gitt at fartøyene kan leveres med opptil 96 pst. norsk teknologinnhold. Store deler av den norske maritime verdikjeden vil kunne levere løsninger til programmet, og dette vil gi verdiskaping i alle landets fylker.

Flere av Norges nærmeste allierte viser stor interesse for standardiserte fartøyer, samt norske løsninger og konsepter. Det er også flere internasjonale samarbeidsprosjekter som et slik design kan bli en del av. Krigen i Ukraina fører til at mange land øker sine bevilgninger til forsvar. Noe som gir muligheter for norske maritime løsninger i et økende marked.

Bygging av en standardisert pilot vil være et betydelig bidrag for å understøtte aktiviteten ved norske verft. Norske nybyggingsverft representerer sågar en viktig en del av vår sikkerhetspolitiske infrastruktur. Det er ingen verft som er nærmere våre farvann enn de norske nybyggingsverftene; dette representerer en mulighet til å vedlikeholde og reparere norske og allierte fartøy i fredstid og under sikkerhetsutfordrende situasjoner.

Forsvarets Forskningsinstitutt har i sin årlige miljørapport identifisert Sjøforsvarets fartøyer som forsvarssektorens største utslippsskilde til luft og vann. Sivil maritim næring har tatt konsekvensen av sine utslipp og jobber nå for karbonnøytrale fartøyer innen 2050. En rekke norske bedrifter arbeider med lavutslipps og utslippsfrie løsninger i nye kommersielle skip. Mange av de nye produktene vil gi skipene lavere kostnader både til investering og drift i tillegg til at nye løsninger kan økte kvaliteten og kapasiteten til nye militære skip.

Selv om Sjøforsvarets fartøyer må prioritere operativ evne fremfor klima og miljø, er det likevel et mulighetsrom for innfasing av grønn teknologi; fartøyer som Sjøforsvaret skal anskaffe fremover skal ha en levetid i flere tiår. En standardisert pilot vil gi svar på hva som kan innføres av eksisterende sivile, grønne løsninger. Gjennom fellesprogrammer, sammen med allierte kan Norge være en pådriver og tilrettelegger innen grønn teknologi.

Konklusjon

Et standardisert, bærekraftig skip vil være en stor mulighet til å vise frem kapasiteten til den maritime klyngen med store muligheter for å bygge nye skip til sjøforsvaret i Norge og andre land.

Med bakgrunn i kunnskapen som er samlet ved bygging av de tre kystvaktskipene i Norge og den pågående og raske grønne teknologiutviklingen i den norske maritime klyngen, vil byggingen av et pilotfartøy gi Norge ytterligere forsprang på internasjonale konkurrenter.

Maritimt Forum, Fellesforbundet, Forsvars- og Sikkerhetsindustriens forening, Norsk Industri og partnere foreslår at arbeidet med sjøforsvarspiloten startes i 2024 ved å opprette et særskilt prosjekt i Sjøforsvaret med en bevilgning på 500 mill. kroner i statsbudsjettet.

Fig. 7 Fra syv fartøyklasser til to standardfartøy

