

NORDNORSKE HAVNER

**SOM
KATALYSATOR
FOR**

**MARITIM
EKSPORT**



Nordnorske havner som katalysator for grønn, maritim eksport gjennom innovative anskaffelser

En kartlegging av nordnorske havner og planlagte offentlige anskaffelser, med det overordnede målet om å avdekke potensialet for innovasjon og utvikling av grønne, maritime løsninger for et internasjonalt marked.

Forord

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag fra LUP, Leverandørutviklingsprogrammet Arctic Pioneers AS har kartlagt kommende anskaffelser i offentlige havner i Nord-Norge for perioden 2024 – 2030. Rapporten gir en oversikt over initierte og planlagte anskaffelser og investeringer som kan utløse innovasjon og utvikling av grønne, maritime løsninger for et internasjonalt marked.

Anita Skog har vært ansvarlig for arbeidet. Allan Ellingsen i Framferd AS har vært samarbeidspartner. I tillegg har Cathrine Barth i Natural State, Stein Arne Rånes i Kystakademiet, sammen med Nipa Akter og Nora Frydenlund i Arctic Pioneers bidratt.

Takk for oppdraget!

Med vennlig hilsen

Anita Skog

Innholdsfortegnelse

Forord	ii
Om oppdraget	1
Innledning	2
Mandat og formål	2
Avgrensing	3
Metode og data	3
Rapportens oppbygging	4
Teoretiske perspektiver og begreper	4
Om Nord-Norge	5
Havnene i Nord-Norge	5
ISPS havner	7
Fiskerihavner i Nord-Norge	8
Organisering av kommunale havner	9
Havnas rolle	10
Maritim industri og maritime verdikjeder	13
Eksport	14
Innovasjon	16
Systeminnovasjon	16
Grønn innovasjon	17
Offentlige anskaffelser	17
Innovative offentlige anskaffelser (IOA)	18
Funn og informasjon fra nordnorske havner	19
Alta havn KF:	19
Bergneset Havn:	19
Bodø Havn KF	20
Brønnøy Havn KF	21
Båtsfjord Havn KF	22
Hadsel Havn KF:	22
Hammerfest Havn KF	23
Harstad Havn KF	24
Helgeland Havn IKS	25
Kirkenes Havn KF	26
Lofoten havn	26
Mo i Rana Havn KF	27
Narvik Havn KF	28
Nordkappregionen Havn IKS	29
Senja havnedistrikt	29
Sortland Havn KF	30
Tromsø Havn KF	31
Værøy Havn	32
Vågan Havnevesen KF	32
Øvrige innsikter:	33
Geografisk plassering	33
Forventede investeringer i nordnorske havner	34
Nøkkeltall for de kartlagte havnene	35
Utviklingsprosjekter og behov	36
Utvikling av havneanlegg	36
Energi	36
Fartøy og skip	38

Digitalisering og teknologi.....	39
Utfordringer og muligheter	39
Eierskapsmodell og styringsstruktur	40
Planer og strategier.....	41
Endrede rammebetingelser	42
Arealutfordringer.....	42
Kompetanse	43
Samarbeid.....	43
Politisk oppmerksomhet.....	44
Virkemiddelapparat og kunnskap om ulike ordninger	45
Avsluttende kommentar	45
Sluttord fra Norske havner	47
Litteraturliste	49

Om oppdraget

Regjeringens eksportreform «Hele Norge eksporterer»¹ har som mål å øke norsk eksport, utenom olje og gass, med 50 prosent innen 2030, og samtidig kutte de samlede klimagassutslippene med minst 55 prosent. Storsatsing på norsk maritim eksport er den andre definerte eksportsatsingen i eksportreformen.

Gjennom denne satsingen «Mer og grønnere maritim eksport» skal eksportinntektene for skipsverft, utstyrs- og tjenesteprodusentene økes med minimum 50%. Med et mål om at Norges posisjon, som en ledende global aktør innenfor nye og grønne maritime løsninger og tjenester, skal styrkes.

Den globale maritime bransjen endrer seg raskt i takt med det grønne skiftet. Omstillingen gir store muligheter for mer eksport av norske maritime løsninger. Ambisjonene er å øke eksportinntektene til 128 milliarder innen 2030, fra 85 milliarder som de var i 2021. Ved å posisjonere Norge i det globale markedet kan vi sikre arbeidsplasser og eksportinntekter mange år frem i tid.

Regjeringen har satt av 25 - 50 millioner kroner til satsingen frem til 2023. De viktigste tiltakene i satsingen er styrking av det eksportrettede virkemiddelapparatet i utvalgte segmenter og markeder som skal bidra til at norske bedrifter vinner kontrakter i disse markedene.

«Mer og grønnere maritim eksport» er et offentlig-privat samarbeid med bidrag både fra staten og næringslivet. Satsingen følges opp og videreutvikles i tett samarbeid med næringslivet. Regjeringen har lansert ti tiltak for å økt maritim eksport². Et av disse er eget tilskudd til leverandørutvikling for innovative maritime løsninger. Som en del av dette har Leverandørutviklingsprogrammet - LUP mottatt 2,5 millioner for å styrke maritim sektor sin posisjon som ledende på innovative, grønne løsninger og tjenester.

LUP ble etablert i 2010 og eies av NHO, KS, Innovasjon Norge og Forskningsrådet, og har som oppgave å øke innovasjonseffekten av offentlige anskaffelser. Havna har en sentral rolle i det maritime økosystemet og gjennom å styrke den maritime innkjøpskompetansen i offentlig sektor, og bistå havnene slik at de kan ta i bruk innovative offentlige anskaffelser som

¹ Hele Norge eksporterer

² <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/regjeringen-vil-bruke-25-millioner-pa-a-oke-maritim-eksport/id2995698/>

strategisk verktøy og metode, vil vi kunne legge til rette for utvikling av nye, bærekraftige løsninger for maritim sektor.

Innledning

Nord-Norge er den landsdelen med lengst kystlinje. Havnene er en sentral infrastruktur i nord og et samlingspunkt for verdiskapning. Mange av Nord-Norges viktigste næringer, de mest innovative virksomhetene og kompetansemiljøene har sitt utgangspunkt i kyst og hav. Det samme har mye av det eksportrettede næringslivet i landsdelen.

Havnene har en avgjørende rolle for forsyninger til Nord-Norge og internt i landsdelen hvor 80 % av tonnasjen³ fraktes sjøveien. Langs kysten binder sjøveien samfunn og næringsliv sammen, og det er av stor betydning for samfunnsutviklingen at det er god mobilitet for folk og varer. Gode sjøverts transport-, ferge- og hurtigbåtforbindelser er nødvendige, også for tilgang til blant annet helsetjenester, arbeidsmarked og utdanning.

Nye energibærere i transportsektoren gjør havnene sentrale som tilgangspunkt for nye energiformer. Flere av havnene har store investeringsplaner, og flere kjemper om å posisjonere seg i den grønne omstillingen. Krav, uttesting og pilotering i de forskjellige segmenter i skipsfarten fremskynder behovet for investeringer i de store havnene, samtidig som de mindre og mer desentraliserte havnene må omstilles og legge til rette for grønne energiløsninger, infrastruktur og teknologi.

Gjennom en kartlegging av utviklingsprosjekter og investeringer i de nordnorske havnene kan vi styrke maritim sektor og legge til rette for skalering og eksport av grønne, maritime løsninger og tjenester.

Mandat og formål

På oppdrag fra LUP er kommende anskaffelser i offentlige havner i Nord-Norge i perioden 2024 – 2030 blitt kartlagt. Anskaffelsene kan gi mulighet for innovasjon og utvikling av grønne, maritime løsninger for et internasjonalt marked.

Ved å få oversikt over havnenes behov og de initierte og planlagte anskaffelsene kan man øke forutsetningen for bruk av innovative offentlige anskaffelser som metode, og utnytte mulighetene som ligger i anskaffelsesregelverket og virkemiddelapparatet for innovasjon og omstilling.

³ Tonnasje er et mål på et skips størrelse. Tonnasjen måler skipets lasteevne, for eksempel lastekapasitet, bunkringskapasitet, mannskapslugarer og lignende. tonnasje – Store norske leksikon (snl.no) Handelsflåten, norskregistrerte skip – SSB

I henhold til mandatet fra oppdragsgiver har det vært gjennomført en kvalitativ analyse av offentlige havner i Nord-Norge. Ved dokumentanalyse og semistrukturerte intervju har vi kartlagt over 20 utvalgte havner i landsdelen, med tilhørende kaianlegg og fått innsikt i deres behov i forhold til omstilling og utvikling. Vi har skaffet til veie kunnskap om pågående og planlagte utviklingsprosjekt og investeringer knyttet til energi, digitalisering og annen havneaktivitet, der en del av disse kan gi grunnlag for utvikling av grønne, innovative løsninger for maritim sektor. Det er også gitt en oversikt over de barrierer og muligheter som havnene står ovenfor som pådrivere for «Mer og grønnere maritim eksport».

Avgrensing

Oppdraget bygger på informasjonsgrunnlag fra offentlige datakilder og data mottatt fra de som er intervjuet. Kartleggingen omfatter kommunale havner, ikke fiskerihavner eller fergekaier. Analysen er gjennomført med bakgrunn i forutsetninger, data og statistikk knyttet til utvalgte aktørene. Dersom vi har mottatt uriktige eller ufullstendige opplysninger, har vi ikke hatt anledning til å avdekke dette utover overordnede rimelighetsvurderinger.

De samlede beregningene må leses som estimat for havnenes vesentligste aktivitet og investeringer, og kan ikke tolkes som absolutte. Vi har, med få unntak, intervjuet havnesjefene i de ulike havnene, men det kunne vært relevant å intervju lokale myndigheter og andre aktører i havnas verdikjede og økosystem, for bedre å synliggjøre sammenhenger og forutsetninger for innovasjon.

Metode og data

Vi har tatt i bruk en kvalitativ metode med dokumentanalyse, og datainnsamling gjennom semistrukturerte intervjuer.

Det er gjort en inngående dokumentanalyse av relevante dokumenter, rapporter, strategiske planer, årsrapporter og andre offentlige dokumenter som kunnskapsgrunnlag og utgangspunkt for selektering og intervju. For å finne materialet ble det gjort systematiske søk ved bruk av nøkkelord og begreper som var definert i henhold til oppdragets formål og tema.

Hensikten med dokumentanalysen var å forstå den nåværende og historiske konteksten til havnene og maritim sektor, politikken, og praksisen rundt anskaffelser i havnene. Basert på denne innsikten ble det foretatt en utvelgelse av havner for intervju. Siden havnene er i en konkurransesituasjon, ble intervjuene gjennomført en-til-en som gir bedre forutsetning for åpenhet og mer nyanserte svar.

Vi hadde en intervjuguide med forhåndsdefinerte spørsmål og tema som utgjorde rammen for intervjuet, men rekkefølgen og formuleringen av spørsmålene ble endret basert på samtalene. Dette ga en mer naturlig samtaleflyt og muligheten for en mer detaljert forståelse av erfaringer, meninger og motivasjoner.

De nordnorske havnene har unike geografiske, økonomiske, og kulturelle forhold som påvirker havneoperasjoner og anskaffelser. Med valgt tilnærming fikk vi mer inngående forståelse av i disse spesifikke kontekstene og havnas situasjon, de utfordringer som foreligger og muligheter for innovasjon.

Gjennom en strukturering og kategorisering av dataene har vi systematisert de viktigste temaene og funnene. Det er etablert en oversikt over havnene med omsetning, ansatte og kommende anskaffelser, utviklingsplaner, og kontaktinformasjon til havnesjefene.

Det er også gjennomført en analyse for å skape nyansert forståelse av nåværende praksis, potensial for innovasjon i anskaffelsene og de eksisterende barrierene og mulighetene for utvikling av grønne, maritime løsninger for et internasjonalt marked. Havnenes kjennskap til innovative offentlige anskaffelser er undersøkt og det er hentet innspill om barrierer og muligheter for havnenes innovasjon og utviklingsarbeid.

Rapportens oppbygging

Rapporten starter med en gjennomgang av begreper og noen sentrale teoretiske perspektiver som er relevante for oppdraget. Deretter gis en oversikt over de utvalgte havnene, deres karakteristikk, og deres behov, utviklingsprosjekter og investeringer knyttet til energi, digitalisering, og annen relevant havneaktivitet.

Til slutt trekkes trådene sammen i en helhetlig analyse og drøfting der søkelyset rettes der i særlig grad mot sentrale strukturer og utviklingstrekk, samt politikk, planer og strategier på ulike nivå, og egen omtale av noen generelle utviklingstrekk som påvirker havnenes utvikling, utfordringer, muligheter og havnas rolle for styrke utviklingen av en bærekraftig og maritim sektor.

Teoretiske perspektiver og begreper

Rapportens nøkkeltéma er knyttet til kommende investeringer og innkjøp i nordnorske havner. Oversikten over havner og deres kommende investeringer, samt innsikten knyttet til havnenes situasjon i dag og deres fremtidige planer, skal samlet kunne gi et bilde av de ulike havnenes forutsetning og potensial for å stimulere til grønn omstilling og innovasjon i maritim sektor. Denne kunnskapen er helt sentral i forhold til hvordan vi kan tilrettelegge for

økt bruk av innovative offentlige anskaffelser som metode for utvikling av grønne, maritime løsninger. Samtidig trenger vi en felles forståelse av begreper og teoretiske perspektiver knyttet til problemstillingen. Vi vil i det følgende kapittelet gi en konseptuell diskusjon rundt de ulike begrepene basert på forskning og annen tilgjengelig teori.

Om Nord-Norge

Landsdelen er stor og langstrakt og utgjør 35 prosent av Norges areal (ekskludert Svalbard). Nord-Norge har i overkant av 480 000 innbyggere, og utgjør ca. 9 prosent av Norges samlede befolkning. Kystlinjen er på hele 83 000 km, og som utgjør 43 prosent av Norges samlede kystlinje⁴.

Nord-Norge er preget av øyer, fjorder og fjell med bosetning hovedsakelig ved kysten. Det er store avstander og lang reisetid fra spredt befolkede distrikter til lokale, regionale og større sentra. Landsdelen er ressursrik og mesteparten av godset til og fra Nord-Norge, både i mengde og verdi, transporteres via sjø. I et samfunnssikkerhets-, statssikkerhets- og beredskapsperspektiv er Nordområdene viktige, og har stor strategisk betydning.

Havnene i Nord-Norge

Havnene er en sentral del av den kritiske infrastrukturen i nord og et samlingspunkt for verdiskapning. Samtidig er havnene viktige verktøy for å nå de nasjonale transportpolitiske målene.

Frem til andre verdenskrig var kysttrafikken den viktigste transportveien i landsdelen. Også i dag går det største volumet av gods som transporteres til og fra Nord-Norge som sjøtransport. Hoveddelen er bulk-transporter, men det transporteres også stykkgoods på sjø.

Import og eksport på sjø skjer via ca 300 terminaler i landsdelen og det handles med over 50 land. Norge har kystlinje mot Russland i nordøst, men sjøtransporten til og fra Nord-Norge går stort sett i nord-sørlig retning. Sjøtransporten i Nord-Norge kjennetegnes av et desentralisert nettverk av havner. Det er noen få store havner, og mange mindre havner som utfyller hverandre med forskjellige funksjoner⁵.

Ferger og hurtigbåter er en svært viktig del av transportsystemet, og bidrar til mobilitet langs kysten. Nordland er fylket med flest fergesamband, 28 til sammen, mens Troms og Finnmark har 20 fergesamband.

⁴ [kvu-hoveddokument.pdf \(vegvesen.no\)](#)

⁵ KVVU for transportløsninger i Nord-Norge

Av landets 32 stamnetthavner er 10 lokalisert i nord. Dette er havnene Tromsø, Bodø, Mo i Rana, Narvik, Harstad, Alta, Polarbase v/Hammerfest, Hammerfest, Honningsvåg og Kirkenes.

Havnene med gods- eller passasjertrafikk deles inn i to grupper: Kvartalshavner og års-havner. Kvartalshavner er store havner som årlig håndterer mer enn 1 million tonn gods eller 200 000 passasjerer. Års-havner er havner som håndterer mindre enn 1 million tonn gods eller færre enn 200 000 passasjerer. I Nord-Norge er det 10 kvartalshavner og 33 års-havner. Utover dette er det et relativt finmasket og fragmentert nett av industrihavner, fiskerihavner og andre kaianlegg.

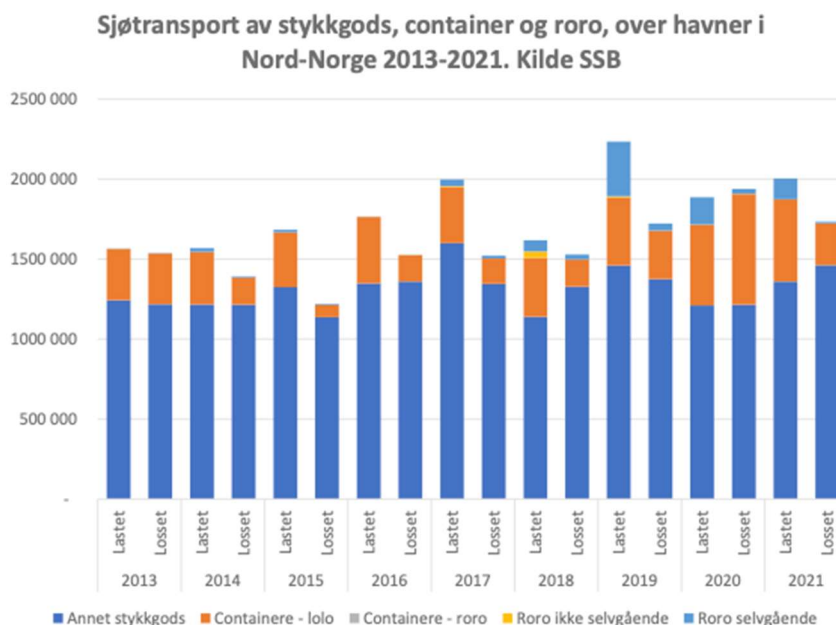
Det er registrert godstransport på sjø mellom Nord-Norge til 51 land, fordelt på 426 utenlandske havnelokasjoner. Innenrikstransporten går mellom 269 havnelokasjoner i Nord-Norge og 645 i hele Norge.

Havnestrukturen er i Nord-Norge, som i resten av landet, desentralisert, med en betydelig variasjon i eierskap, drift og forvaltning⁶. De fleste havnene som er allment tilgjengelig for person- og godstransport, eies av kommunene. Det er disse havnene som er fokuset i denne rapporten. Underlagsmateriale til Nasjonal Transportplan 2022-2033 stadfester at desentralisert havnestruktur utgjør et rammeverk som fungerer godt med hensyn til å fremme sjøtransporten.

Som tabellen nedenfor viser, er det største volumet over havner i Nord-Norge stykkgoods⁷.

⁶Nasjonal havnestrategi (regjeringen.no)

⁷ SSB/KVU for transportløsninger i Nord-Norge godsanalyse



Det er et nasjonalt politisk mål med mer gods over til sjø⁸. Innenriks godstransport målt i tonnkilometer var i 2019 fordelt med 50 prosent sjøtransport (KVU Nord-Norge underlagsmateriale). I norsk område er det sjøtransporten som står for 80% av transportarbeidet, noe som er likt for Nord-Norge.

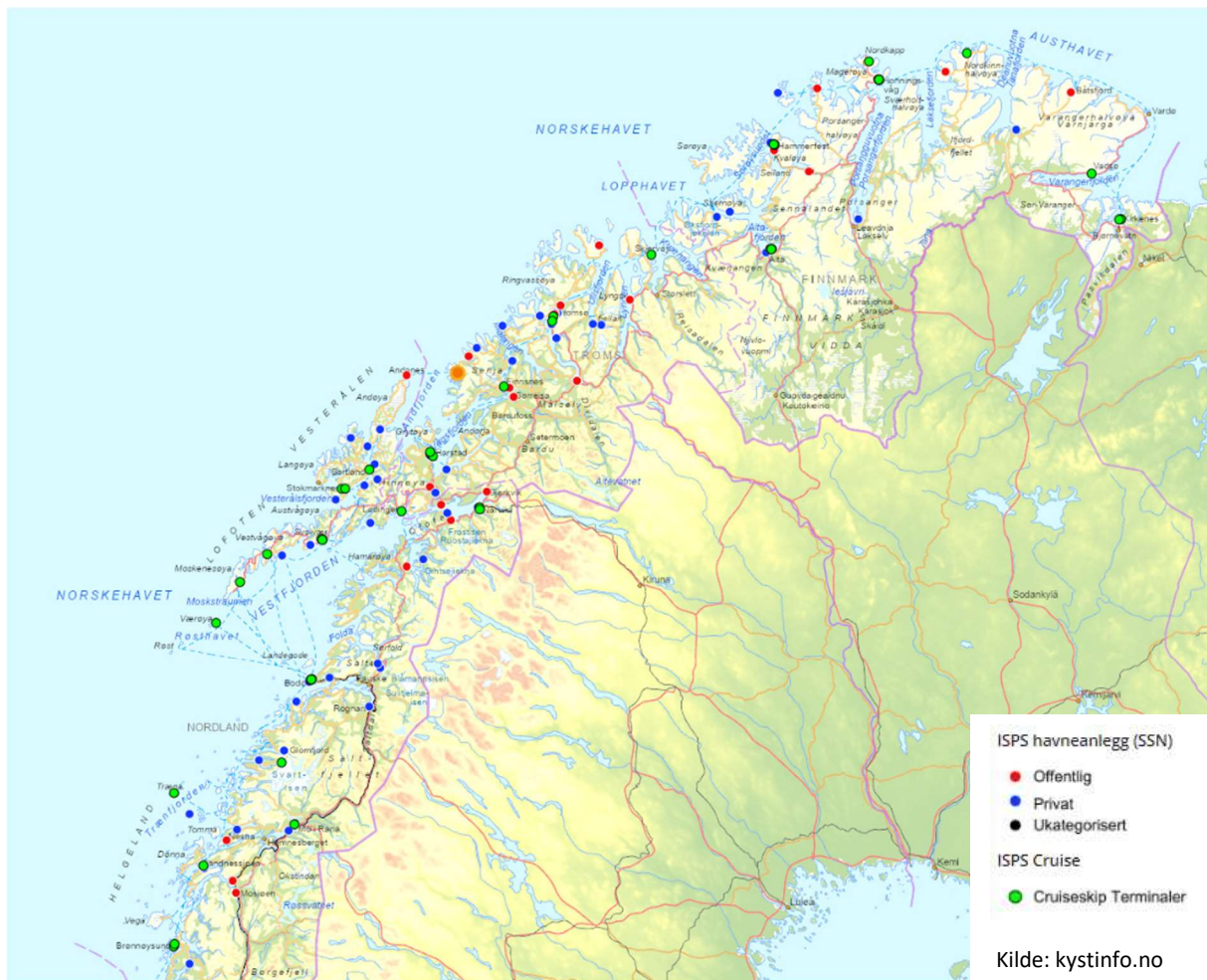
ISPS havner

De fleste kaianlegg med særlig gods/bulkaktivitet må ha ISPS-godkjenning. Dette er i så måte en indikator på havnas aktivitet knyttet til sjøtransport.

Det er totalt 154 registrerte offentlige og private ISPS-havneanlegg spredt på 44 nordnorske kommuner. I dette tallet ligger mange private terminaler og kaianlegg for inn/utskipping av gods og bulk. Det er 30 kommuner i Nord-Norge som har egne ISPS-kaianlegg⁹, der noen har flere slike ISPS-kaier og andre har både offentlig eid og privat eid ISPS-kaianlegg.

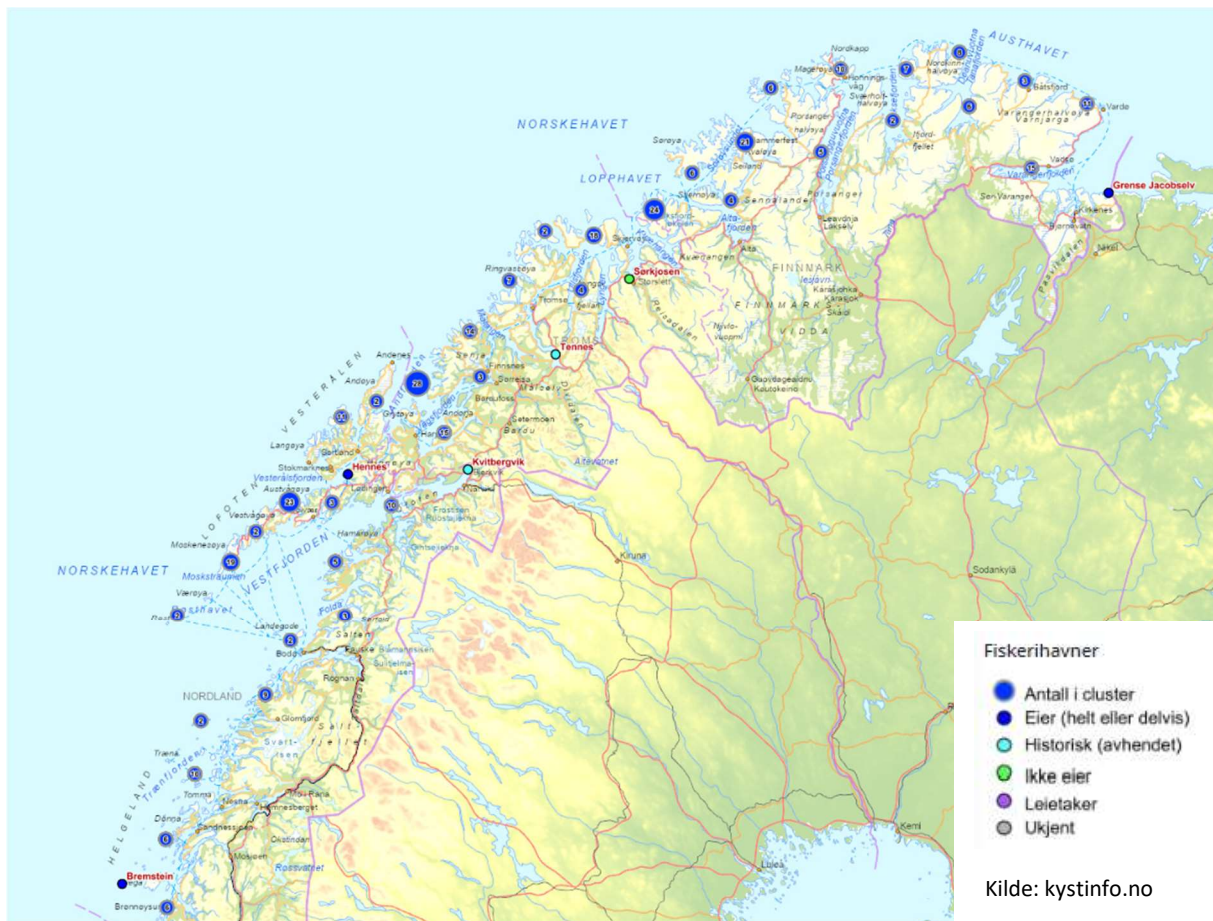
⁸ Nasjonal Transportplan 2022-2033

⁹ Kystverkets informasjonsdatabase, Kystinfo. <https://a3.kystverket.no/kystinfo>



Fiskerihavner i Nord-Norge.

Det er et stort og spredt antall fiskerihavner i Nord Norge. 150 fiskerihavneanlegg har offentlig eierskap. Man kan forstå fiskerihavn som en næringshavn, der staten har tatt et særskilt ansvar for havnefasiliteter i sjø og moloinfrastruktur mot vær og vind. Slik sett er mange av fiskerihavneinvesteringene avgjørende langt utenfor den primære fiskeriaktiviteten. Endringer i nærings- og flåtestruktur gjør at det er flere av disse havnene som i liten grad er næringsaktiv. Kartet gir en indikasjon på havnestrukturen i Nord-Norge.



Organisering av kommunale havner

Kommunene har stor grad av frihet til å velge den organisasjonsformen som er mest hensiktsmessig for deres havnevirksomhet. For de mindre havnene er havnevirksomheten ofte organisert som del av kommunens administrasjon og aktiviteten utføres da som en del av kommunenes interne driftsorganisasjon. Blant de litt større havnene er virksomheten oftest organisert som kommunalt foretak eller interkommunalt selskap.

Kommunalt foretak, KF: Kommunen kan opprette KF, jf. kommuneloven kapittel 11, som en del av kommunen som rettssubjekt. Reglene om kommunale foretak tar sikte på å være et tilbud for kommunal organisering av mer forretningspreget virksomhet, men hvor det likevel er ønske om tettere politisk styring enn for øvrige selskaper. Styret kan delegeres myndighet til å treffe enkeltvedtak og fastsette forskrifter, men organisasjonsformen er ikke tilpasset virksomhet der innslaget av offentlig myndighetsutøvelse er fremtredende.

Interkommunalt selskap, IKS: Jf. kommuneloven § 27. Etter kommuneloven § 27 kan to eller flere kommuner opprette et styre til å løse felles oppgaver (§ 27-samarbeid). Et § 27-samarbeid innebærer etablering av et selvstendig interkommunalt beslutningsnivå, hvor styret

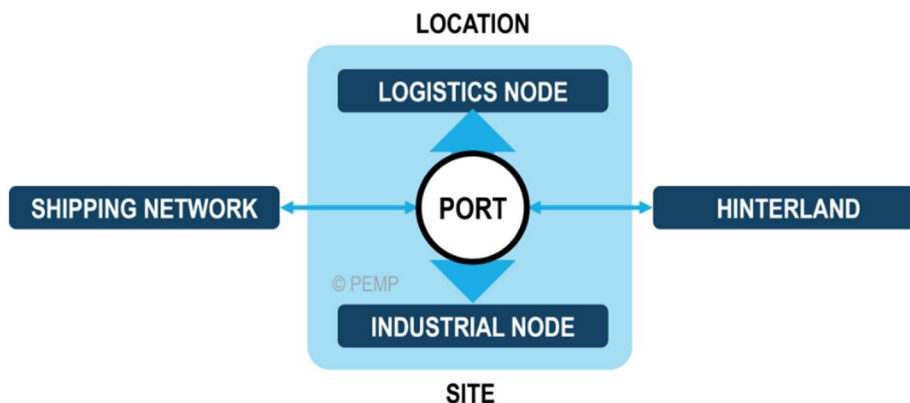
får delegert beslutningsmyndighet på et avgrenset område. Det er antatt at disse som oftest er selvstendige rettssubjekter. Styret kan etter § 27 delegeres myndighet til å treffe avgjørelser som angår virksomhetens drift og organisering. Havne- og farvannsloven § 10 åpner for at også kommunens myndighet etter denne loven kan delegeres til § 27-samarbeid. Verken private eller staten kan delta i dette samarbeidet, men det er adgang til å samarbeide mellom kommune- og fylkesnivå¹⁰.

Havnas rolle

Selv om begrepet havn kan virke generisk, reflekterer det en betydelig variasjon i størrelse og funksjon. De er komplekse og flerdimensjonale og er en del av en forsyningskjede:

*En havn er et logistisk og industrielt knutepunkt i lokale, nasjonale og globale forsyningskjeder, preget av en tydelig maritim identitet, samt en funksjonell og geografisk konsentrasjon av aktiviteter som er direkte eller indirekte forbundet med transport, transformasjon og informasjonsprosesser innenfor ulike forsyningskjeder*¹¹

En moderne havn betraktes ikke bare som omlastningspunkt i ulike forsynings- og leverandørkjeder, men et koblingspunkt for verdiskapning.



12

Havnene tilbyr et spekter av tjenester innen logistikk, distribusjon, industri og maritime tjenester. Og de er utsatt for konkurransepress siden tjenestene som tilbys i en havn kan tilbys

¹⁰ https://www.regjeringen.no/contentassets/7a2d341125bc485ebdb0065e5ad1db05/nasjonal_havnestrategi_21012015.pdf

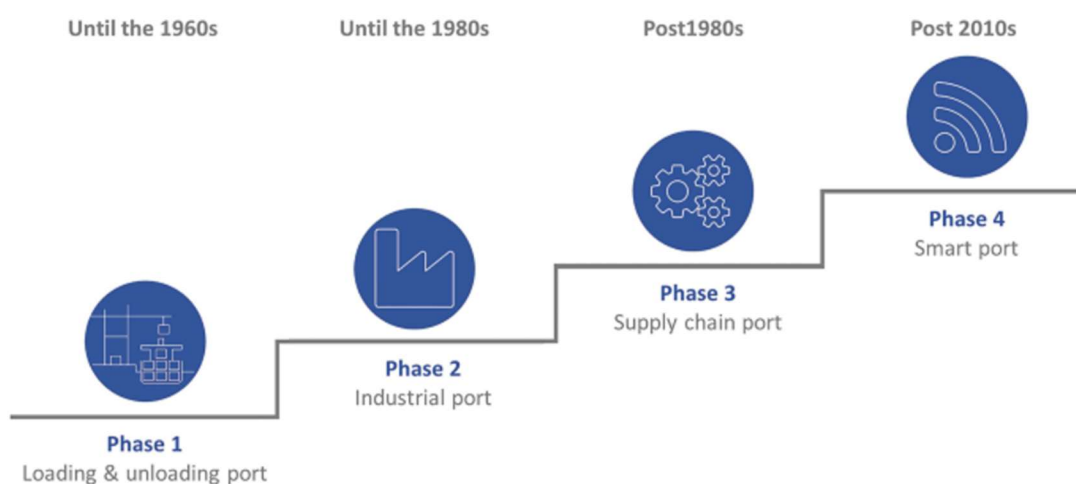
¹¹ Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2022) *Port Economics, Management and Policy*, New York: Routledge, 690 pages / 218 illustrations. ISBN 9780367331559.

¹² Figur: Port Economics, Management and Policy, Nederland av Notteboom, Pallis og Jean-Rodrigue, 2022

<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/>

av en annen havn. Havnene driver forretningsmessig virksomhet og forvalter også en viktig del av infrastrukturen med ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i tilknyttede havområde.

I etterkrigstiden har “havn” utviklet seg fra å være laste- og losseplasser til å bli integrerte områder for industrielle utviklinger. I lys av framvekst av internasjonal handel har havnene blitt viktige knutepunkt i globaliserte forsyningskjeder, hvor produksjon og konsum av en vare forutsetter lange transportlinjer. De siste trekkene viser hvordan digitalisering og teknologiutvikling frambringer “den smarte havna”. I en digitalisert verden, blir havna en “termittue” av komplekse operasjoner, hvor monitorering, automatisering og digitalisering driver havnas effektivitet og verdiskapning.



Havner defineres av fire nøkkeldimensjoner; geografisk plassering, operasjonelle egenskaper, styresett og ledelse, og funksjon.

Geografisk plassering er et avgrenset geografisk område som inneholder kai/kaier tilknyttet land- og sjøarealer som er tilrettelagt for overføring av gods, personer eller lignende mellom land og sjø, eller et område tilpasset mottak og fortøyning av fartøy i næringsvirksomhet, offentlig tjeneste, fiskefartøy eller fritidsfartøy. Havnene er ofte plassert på steder beskyttet fra vær og vind, av naturgitte landskapsformasjoner eller menneskeskapte anlegg som molo eller bølgebryter¹³.

¹³ SOSI-standardisert produktspesifikasjon Havnedata 3.0, Kartverket

Havnens operasjonelle egenskaper er betinget av selve havneanlegget som er de arealer, bygninger, innretninger og annen infrastruktur som brukes i havnevirksomhet eller havneformål som f.eks. kaier, terminalbygninger, laste-, losse- og omlastningsinnretninger og lager- og administrasjonsbygninger.

Ledelse og rammebetingelser er styrende for havnenes virke. Havne- og farvannsloven med tilhørende forskrifter er havnevirksomhetens juridiske rammeverk. Denne regulerer kommunenes plikter for drift av havn og tilhørende anlegg. I tillegg har kommunene myndighet i kommunens sjøområde. De fleste kommunene delegerer dette ansvaret til egne styrer eller foretak i henhold til kommuneloven. På denne måten blir havnene egne rettssubjekter og fører en mer forretningsmessig drift.

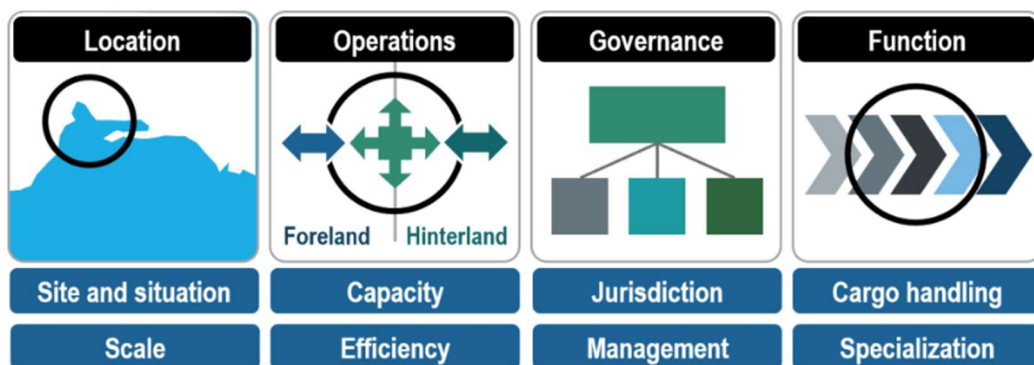
Havne- og farvannsloven har som formål å fremme sjøtransport som transportform og regulerer blant annet havnenes mottaksplikt, forvaltning og drift, havnesikring og krav til beredskap¹⁴.

I tillegg til det juridiske rammeverket kommer havneorganisasjonens størrelse, og dermed muligheten for å ha tilstrekkelig tilsatte med supplementær kompetanse, sammensetning av havnestyrene, eierkommunens engasjement og den enkelte havnesjef som er med å påvirke havnas incentiver for utvikling.

Enkelte havner er ISPS havner. Disse havnene er godkjent av Kystverket til å betjene internasjonal skipstrafikk. Felles for disse havnene er at de er underlagt maritim sikring eller havnesikring i henhold til ISPS-regelverket, som er internasjonale reguleringer for sikring av skip og fasiliteter i havn.

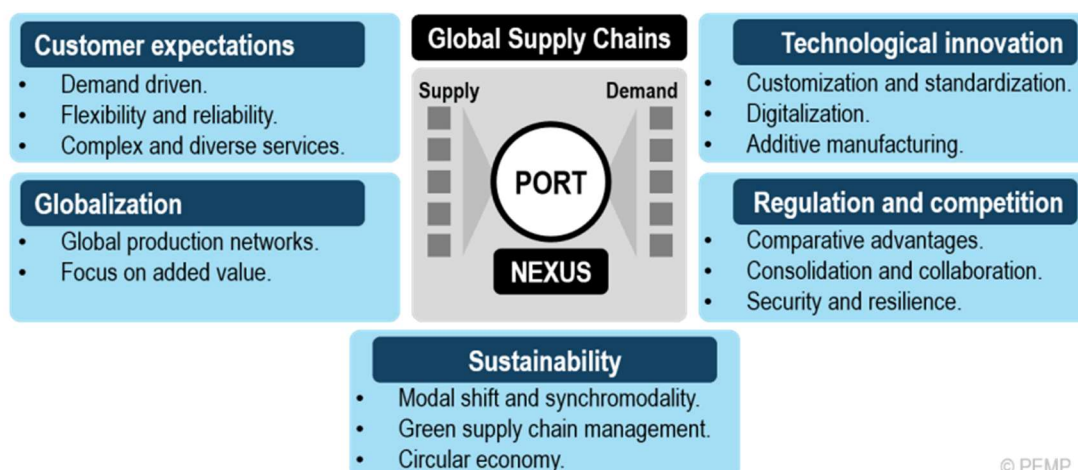
Havnevirksomhet er definert som drift av en havn som er åpen for alminnelig trafikk, samt salg av tjenester knyttet til denne driften. Dette omfatter blant annet operatørvirksomhet og tjenesteyting mot fartøy, samt håndtering av gods og passasjerer til og fra havnen. Men det kan også omfatte vedlikehold, investeringer og eiendomsforvaltning.

¹⁴ https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2019-06-21-70/KAPITTEL_1#KAPITTEL_1



15

Havnene er knutepunktet i forsyningskjeder ettersom de støtter samspillet mellom globale forsyningskjeder og regionale produksjons- og forbruksmarkeder. Havnene er helt sentrale i den maritime industrien. De er kritiske for effektiviteten i den maritime verdikjeden og kobler sammen produsenter, distributører, og forbrukere lokalt, nasjonalt og globalt. De har også en avgjørende funksjon for implementering og etterfølgelse av krav og reguleringer, særlig knyttet til miljø og sikkerhet. Se fig nedenfor.



© PEMP 16

Maritim industri og maritime verdikjeder

Den maritime industrien er en av de viktigste driverne i norsk økonomi og en helt sentral rolle for verdiskaping og sysselsetting over hele landet. Næringen består av fire hovedkategorier: Rederier, verft, utstyrsleverandører og tjenesteleverandører. Verdikjeden i denne sektoren er generell i sin struktur, uavhengig av fartøytype eller markedene rederiene opererer i.

¹⁵ <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/>

¹⁶ <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/introduction/defining-seaports/>

Industrien omfatter ulike virksomheter som besitter, driver, designer, konstruerer, eller tilbyr utstyr og spesialiserte tjenester til skip og maritime strukturer. Norsk maritim industri har en ledende posisjon på områder som skipsdesign, dynamisk posisjonering, fremdriftsteknologi, samt andre utstyr og tjenester.

Nøkkeltall for maritim næring, 2021 og 2022 (estimert): ¹⁷

	2020	2021	2022 (estimert)
	86 500	88 800	87 900 sysselsatte
	451 milliarder i omsetning	466 milliarder i omsetning	498 milliarder i omsetning
	153 milliarder i verdiskaping	164 milliarder i verdiskaping	175 milliarder i verdiskaping

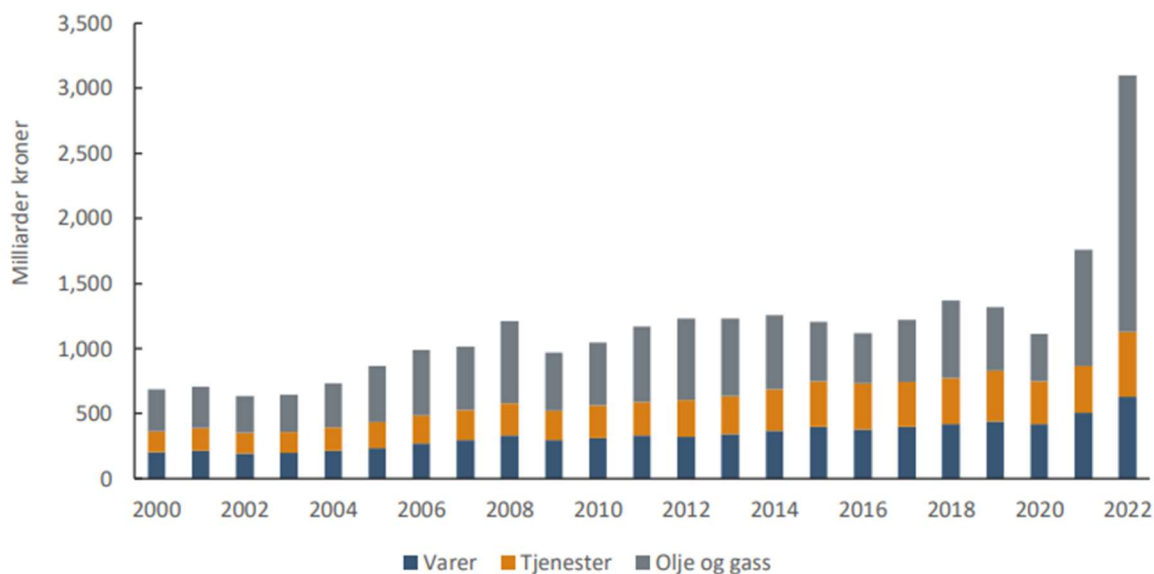
Eksport

Norge eksporterte for hele 3 100 milliarder i 2022 som var nesten en dobling fra 2021. Økningen skyldtes i hovedsak skyhøye priser på europeisk gass. Det har også vært global prisstigning på fisk, aluminium og gjødsel. 65% av eksporten var olje og gass. Eksport utenom olje og gass var i 2022 på 1 120 milliarder kroner, noe som også utgjør det høyeste nivået noensinne. Store deler av økningen i den norske eksporten har historisk kommet fra prisøkning på de varene vi selger, og ikke fra en økning i eksportvolum.

Utvikling i norsk eksport fordelt på varer, tjenester og olje og gass: ¹⁸

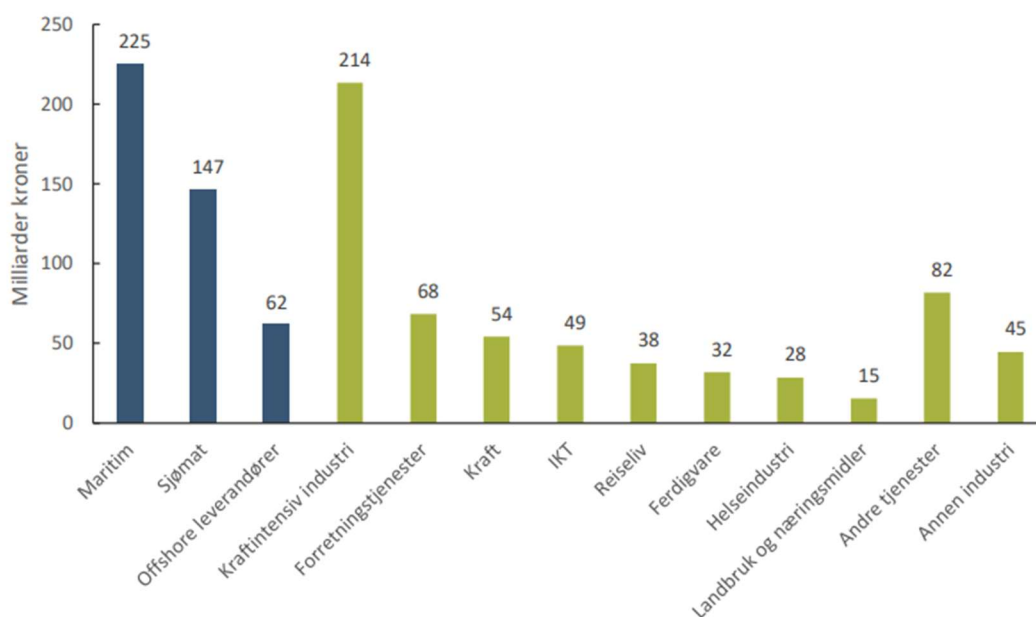
¹⁷ [2023-6-Maritim-verdiskapingsrapport.pdf \(menon.no\)](#)

¹⁸ [Søk – SSB](#)



Nord-Norge som er en eksportorientert landsdel, eksporterte for 110 milliarder i 2022. I likhet med resten av landet er vi i liten grad selvforsynte, og helt avhengige av import. Eksport av varer utgjorde 87% av totalen i 2021. Det resterende var tjenester.¹⁹

Norsk eksport er konsentrert rundt noen få næringer. Ser vi bort fra olje og gass er det de havbaserte næringene som står for 440 milliarder kroner, eller 40% av norsk eksport i 2022²⁰.

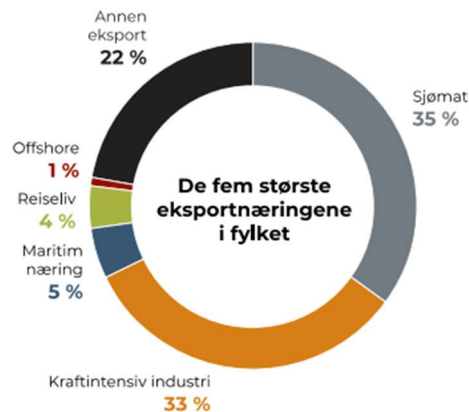


¹⁹ Varestrømmer og viktige markeder - Kunnskapsbanken (kbnn.no)

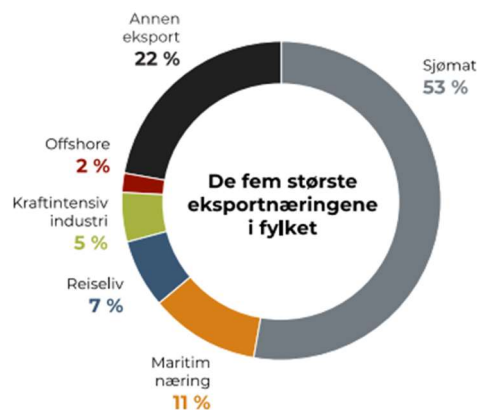
²⁰ menon-eksportmeldingen-2023-med-fylkesvedlegg.pdf (nho.no)

I Nord-Norge ser fordelingen for eksport slik ut:

Nordland



Troms og Finnmark



I den nasjonale eksportsatsingen ble det tidlig avgjort at det skulle satses på maritim næring og leverandører til havvind. Nord-Norge har forutsetninger for å øke eksporten innen disse næringene med sin nærhet til havet og mange havner.

Innovasjon

Innovasjon kan være en katalysator for økonomisk vekst, forbedre konkurransedyktighet, stimulere til samarbeid og løse samfunnsutfordringer. Det er en nøkkelkomponent i utviklingen av mange bransjer og spiller en sentral rolle i verdiskapning og bærekraftig utvikling.

Innovasjon refererer generelt sett til innføringen av noe nytt eller forbedret, enten det er en idé, metode, prosess, produkt eller tjeneste. Dette kan inkludere utvikling, implementering og kommersialisering av nyskapende løsninger. Innovasjon kan skje på ulike nivåer, fra små endringer i eksisterende produkter til revolusjonerende nyvinninger som transformerer industrier²¹.

Systeminnovasjon

Systeminnovasjon refererer til en omfattende endring eller transformasjon i et system, enten det er en organisasjon, en industri, en verdikjede, et samfunn eller annen kompleks enhet.

²¹ Innovasjon - Politisk ordbok - Civita, den liberale tankesmien

Denne typen innovasjon går utover individuelle produkter, tjenester eller prosesser og fokuserer på å endre hele systemet for å oppnå bedre resultater på en mer bærekraftig og holistisk måte. Systeminnovasjon involverer ofte flere aktører, sektorer og nivåer av samfunnet.

Eksempler på systeminnovasjon kan inkludere overgangen fra fossile brensler til fornybar energi, implementeringen av sirkulærøkonomiske modeller, eller utviklingen av integrerte og bærekraftige transportsystemer.

Grønn innovasjon

Grønn innovasjon er et nytt produkt, en ny tjeneste, en ny produksjonsprosess, anvendelse eller forretningsmodell som både sørger for økonomisk vekst og samtidig reduserer det økologiske fotavtrykket i et livssyklusperspektiv. Det grønne skiftet handler om hvordan vi må omstille oss til et samfunn hvor vekst og utvikling skjer innenfor naturens tålegrenser.

Grønne løsninger er varer og tjenester som har mindre belastning på klima, miljø og natur gjennom redusert forbruk av råvarer, materialer og energi og reduserte utslipp.

Grønn innovasjon handler ikke bare om banebrytende teknologiske løsninger, - det handler like mye om nye forretningsmodeller, ressursbruk, samarbeid, åpenhet og generelt samfunnsansvar som skaper verdi på den tredelte bunnlinja.

Offentlige anskaffelser

Offentlige anskaffelser kan defineres som anskaffelser av varer og tjenester som foretas av statlige, fylkeskommunale og kommunale virksomheter og offentligrettslige organer²².

Anskaffelsesregelverket reguleres av norsk lov og justeres i henhold til EU-direktivet for EØS-land. Den grunnleggende funksjonen til offentlige anskaffelser, har vært å tilfredsstille et behov hos sluttbruker gjennom å tilby et produkt, en tjeneste eller en vare.

Offentlig sektor er en stor innkjøper, forbruker og investor. I 2022 brukte offentlig sektor 743 milliarder kroner på anskaffelser og investeringer, som er ca 13% av brutto nasjonalprodukt²³

Anskaffelser er et viktig virkemiddel for at det offentlige skal kunne oppfylle sitt samfunnsoppdrag, Gjennom anskaffelser kan det offentlige stimulere til innovasjon og effektivisering i norsk næringsliv og bidra til omstilling og økt konkurransekraft²⁴

²² Anskaffelsesloven, 2017

²³ [Anskaffelser | Oslo Economics](#)

²⁴ [Meld. St. 22 \(2018–2019\) - regjeringen.no](#)

Innovative offentlige anskaffelser (IOA)

For mange bedrifter gjør tilgangen til offentlige kontrakter at de kan skape verdier og arbeidsplasser i Norge²⁵. Offentlige anskaffelser kan bidra til nytenking, utvikling og omstilling av næringslivet ved å etterspørre nye, bedre og mer innovative løsninger. Den beste metoden for å hente ut det innovasjon og omstillingspotensialet som ligger i offentlige innkjøp og investeringer er den designndrevne anskaffelsesprosessen innovative offentlige anskaffelser ifølge EU og FNs økonomiskommisjon.

Ved å ta i bruk innovative offentlige anskaffelser kan vi:

- Nå målene om klima- og naturnøytralitet gjennom grønn og sirkulær omstilling
- Møte utfordringer og innfri kravene til omstilling og mer effektiv utnyttelse av tilgjengelige ressurser gjennom å utvikle og ta i bruk ny teknologi, løsninger og arbeidsmetoder.
- Bidra til næringsutvikling og stimulere til et mangfoldig og robust næringsliv²⁶

IOA legger til rette for offentlig, privat og tverrfaglig samarbeid, som gir en mer helhetlig problemløsning og åpner for både produkt, tjeneste og systeminnovasjon. Tilnærmingen setter brukerbehov og -opplevelse, virksomhets- og samfunnsbehov i sentrum for anskaffelsesprosessen. Gjennom IOA kan vi i større grad sikre at offentlige innkjøp og investeringer, møter behovene for bruker, virksomhet og samfunn og skaper verdi på den tredelte bunnlinja. I prosessen legger man vekt på iterasjon, prototyping, og testing for å utvikle mer effektive og bærekraftige løsninger. Dette styrker forutsetningene for internasjonal kommersialisering og skalering. Leverandørene får viktige erfaringer og kundereferanser i hjemmemarkedet som kan bli avgjørende for den internasjonale satsingen.

Innovative offentlige anskaffelser er formalisert som del av norsk forvaltnings satsning på å drive fram innovative løsninger gjennom forankring med Innovasjon Norge, KS, NHO og Forskningsrådet²⁷. Bruk av innovative offentlige anskaffelser vil spille en viktig rolle for grønn omstilling i maritim sektor.

²⁵ <https://files.nettsteder.regjeringen.no/wpuploads01/sites/502/2023/03/Nasjonalt-eksportrad-Mer-og-gronnerer-maritim-eksport-forslag-til-nasjonal-eksportsatsing-28.02.23.pdf>

²⁶ https://unece.org/sites/default/files/2021-05/ECE_CECI_2021_5_2103936E.pdf

²⁷ <https://innovativeanskaffelser.no/>

Funn og informasjon fra nordnorske havner

Nedenfor følger oversikt over de utvalgte havene, med generell info, karakteristikk, prosjekter og investeringer. Dette er hovedfunnene gjennom intervju og analyse av tilgjengelige strategier og årsregnskap.

Alta havn KF:

- *Om havna:* Alta havn er Finnmarks største stykkgodshavn med omlasting fra båt til bil, og er eneste stamnetthavn på strekningen Narvik - Kirkenes som ligger i direkte tilknytning til E6. Havneområdet i Bukta har gode maritime forhold, med god dybde og rolige værforhold, samt umiddelbar nærhet til flyplass²⁸.
- *Omsetning:* 14 mnok
- *Ansatte:* 2
- *Prosjekter:* Alta havn KF er involvert i flere prosjekter med mål om å styrke Alta havn som intermodalt knutepunkt i Finnmark. Det er havnen og kommunen sammen som gjennomfører betydelige investeringer i flerbrukskaien. For Alta kommune er det viktig at det er høy aktivitet og prosjekter i havna. De har noen utfordringer knyttet til kapasitet. Alta, som ligger dypt inne i en fjord, og har stabile værforhold som er en betydelig fordel og gir gode forutsetninger for havneaktivitet og tilhørende industri.
- *Investeringer:*
 - Kaianlegg med tilhørende infrastruktur. Ny terminal for godstransport
 - Ny cruise- og flerbrukskai
 - Utvidet og bedre kaikapasitet for persontransport
 - Landstrømanlegg
 - Teknologi ifm utvikling av nytt kaianlegg
- *Samlet forventet investering:* 50 mnok.
- *Annet:* Innenfor miljø er det innført system for rapportering av utslipp til luft fra cruiseskip mens de ligger til kai (EPI - Environmental Port Index). EPI er et samarbeid mellom flere cruisehavner i Norge og drives av DNVGL.

Bergneset Havn:

- *Om havna:* Havna ligger i Balsfjord kommune og er en av de største diversifiserte havnene i landsdelen. Havnedriften er organisert under kommunens administrasjon.

²⁸ [Årsmelding+Alta+Havn+2022.pdf \(custompublish.com\)](#)

Det har vært gjennomført flere større satsinger de siste årene noe som har bidratt til betydelig vekst og aktivitet.

- *Omsetning:* ca 10 mnok
- *Ansatte:* 1
- *Prosjekter:* Stort utviklingsprosjekt. Planlegger utvidelse av eksisterende kai, utvikling av nye kaier og næringsareal. Hele 60 000 kvadratmeter er regulert til næringsareal i tilknytning til kaiene ²⁹.
- *Samlet forventet investering:* 330 mnok
- *Annet:* Havnen har et stort behov for å øke kapasiteten og tilrettelegge for næringsaktivitet. De har et pågående samarbeid med Troms kraft for å håndtere kraftmangel og nødvendigheten av infrastrukturforbedringer. Det vil etableres en ny transformator som vil legge til rette for elektrifisering av fartøy. Potensialet for å bruke havnen som et innovasjonssenter utforskes også. Dedikerte områder innenfor industriområdet er satt av for prosjekter som batterifabrikk og datasenter. Denne strategiske tilnærmingen har som mål å utvide virksomhetens omfang, fremme økt innovasjon og mangfold.

Bodø Havn KF

- *Om havna:* Er stamnetthavn og har status som utpekt havn. Har i hovedsak sin aktivitet tilknyttet sentrum og terminalområdet. I tillegg en del mindre kai- og havneanlegg med passasjer og noe fiskerirelatert aktivitet. Har etablert landstrømsanlegg til kystruten og liggekaier i sentrumsområdet
- *Omsetning:* 60 mnok
- *Ansatte:* 12
- *Prosjekter:* Nærhet mellom jernbane og kaiområde gjør at det foreligger planer om betydelige investeringer sammen med private aktører i fornying av terminalstrukturen og bakområde³⁰. Ser på flere prosjekter med nye teknologier og løsninger. Sammenheng med plan om omlasting fra tog til båt og båt rute Bodø - Harstad/Ofoten - Tromsø, også omtalt som «Nordnorgelinjen»
- *Samlet forventet investering:* 1,5 – 3 mrd NOK
- *Annet:* Er involvert i flere samarbeidsprosjekter bl.a. innen digitalisering og energi. Bl.a. ACES som har som mål å tilrettelegge og akselerere sektorovergripende energi-

²⁹ [Utvidelse av Bergneset havn \(balsfjord.kommune.no\)](https://bergneset.havn.no/balsfjord.kommune.no)

³⁰ <https://bodohavn.no/wp-content/uploads/2021/04/Strategiplan-2019-2023.pdf>

og bærekraftsomstilling i norske havner, her er flere andre havner med og Sintef, NTNU og et forskningssenter i Nederland. De er også med i «Digital tvilling havn» som ledes av Oslo havn.

Samarbeider med flere aktører, bl.a. ASKO, Asko Maritime, Fuel AS. Leier inn ekstern bistand fra bl.a. Nordic Office of Architects, Multiconsult m.fl. Bodø Havn KF deltar i ACE Green, Arctic Central European Green Corridor. Et prosjekt som har som formål å skape vekst for gods på bane og båt og øke andelen jernbanetransporter til og fra Nordland.

Brønnøy Havn KF

- *Om havna:* Brønnøy har i hovedsak to offentlige havneanlegg, en sentrums kai med passasjertrafikk og stykkgoods, samt en tømmerkai. Brønnøy har Kystruteanløp og ca 45 årlige cruiseanløp ³¹.
- *Omsetning:* 12 mnok
- *Ansatte:* 2,5
- *Prosjekter:* Tømmerkaiaen, sammen med tilgrensende områder er under utvikling, og designes for å lette håndteringen av tømmerforsendelser. I tillegg undersøkes mulighetene for å etablere et energiknutepunkt for flere transportbærere. Den nordlige innseilingen til Brønnøysundet gjennomgår mudringsarbeid for å forbedre navigasjonsforholdene. Det er etablert en ventekai strategisk plassert på Hansholmen. Havnen blir også optimalisert for å imøtekomme cruisefartøyer ved Gårdsøya, med tilstrekkelig infrastruktur for cruisetjenester. Videre inkluderer planene etableringen av et bunkersanlegg for å støtte drivstoffbehovene.
- *Samlet forventet investering:* 200 mnok
- *Annet:* Det er en felles målsetting om å øke cruisebåttrafikken til Brønnøysund og bygge opp Brønnøysund som en attraktiv cruisedestinasjon. Satsingen er et samarbeid mellom kommunen, reiselivsnæringen, kultursektoren og eiendomsnæring. Multiconsult bistår i forhold til ulike utfordringer i havnedriften. Havnen legger vekt på viktigheten av standardisering, samarbeid med kraftselskaper for stabil strømtilførsel og tilpasningsevne for å imøtekomme ulike skipstyper. Brønnøysund havn har et optimistisk syn på potensielle løsninger og innovasjoner.

³¹ <https://www.bronnoyhavn.no/uploads/oGPF7da9/2020-2023.pdf>

Båtsfjord Havn KF

- *Om havna:* Båtsfjord har flere kommunale kaier. Den viktigste og største kaia er Dampskipskaia. Her legger hurtigruta til når den ankommer to ganger daglig. Båtsfjord har 1200 meter med betongkai med 9,5 meters dybde. Det er flere bygninger tilknyttet kaia, hvor fire eies av havna. Båtsfjord kalles “Fiskerihovedstaden” og har en visjon om å være det viktigste knutepunktet mellom sjø og land i Nord- Norge. Båtsfjord har vært gjennom en betydelig oppgradering og investert hele 200 mnok i kaianlegg og landstrøm ³².
- *Omsetning:* ca 20 mnok
- *Ansatte:* 2
- *Prosjekter:* Alle prosjekter er satt på vent på grunn av økte kostnader og rentekostnader fra allerede gjennomførte prosjekter. I planene ligger dog blant annet et større prosjekt i forhold til energi knyttet til den nærliggende vindmølleparken og tilrettelegging for hydrogen og ammoniakkproduksjon (konseptskisse er utarbeidet).

Ombygging av arbeidsbåt til elektrisk, total kostnad 15 mnok, har mottatt 4 mnok fra Miljødirektoratet, men må avvente av økonomiske årsaker. Teknologiprojekter er automatisering av tjenester og annen automasjon. Eiendomsutvikling.
- *Samlet forventet investering:* Konsoliderer
- *Annet:* Samarbeider med flere aktører som bl.a. Norlines logistikk, Lerøy Norway Seafood. Opptatt av sirkularitet, energi og ressurs håndtering. Ønsker å bidra til utvikling av nye løsninger. Prosjekter må planlegges nøye før man søker om midler og starter prosessene.

Hadsel Havn KF:

- *Om havna:* Hadsel havn KF består av Melbu, Stokmarknes havn, Skretting / Nordlaks /Børøya, Innlandet havn og Stokmarknes Miljøhavn (SMH). Alt av godstransport er flyttet ut av sentrum og over til miljøhavna. De har aktivitet knyttet til passasjertrafikk

³² Båtsfjord Havn KF Strategi og prinsipper for forvaltning av havneeiendommer i Båtsfjord kommune
(custompublish.com)

med Hurtigruta, hurtigbåt og cruisetrafikk, de har containervirksomhet, frakt av tømmer, fiskeri og annen industri³³.

- Stokmarknes Miljøhavn skal være et av Hadsel sine bidrag til det grønne skiftet. De skal legge til rette for et komplementerende kompetansemiljø hvor sirkulærøkonomiske prosjekter og etableringer blir prioritert. De har fokus på industriell symbiose i utviklingen. Havna skal også være et logistikk- og kommunikasjonssentrum som sikrer god tilgang på varer og råstoff
- *Omsetning: 14 mnok*
- *Ansatte: 3*
- *Prosjekter:* I løpet av de siste to årene har Hadsel havn investert 118 mnok for å forbedre kaier, bakareal og utviklingen av Stokmarknes miljøhavn, SMH. Havna mottok 16,8 mnok av Skogbruksfondet for tilrettelegging for transport av tømmer. Nytt prosjekt vil eventuelt være ytterligere utvikling av landstrømsanlegg som blir tilpasset internasjonal cruisetrafikk.
- *Samlet forventet investering: 30 mnok*
- *Annet:* Hadsel havn støtter aktivt grønne initiativer med mål om å være tidlig ute. Aerkjent som en sirkulærhavn, streber SMH etter å bli en hub for grønne løsninger. Havnen har et solid samarbeid med kommunen og private aktører, og har nylig sikret seg et tilskudd på 5 millioner NOK for testsenteret "LoVe Fornybar," som fokuserer på innovative metoder for kraftproduksjon. Gjennom samarbeidet med Hadsel kommune, er målet å utnytte kompetanse og skape synergier mellom offentlige og private aktører for å fremme grønn og bærekraftig utvikling. Stokmarknes Miljøhavn ønsker å være bransjevennlig og dra nytte av lokale virksomheters infrastruktur og ekspertise for grønn innovasjon. Planene inkluderer utforskning for bruk av IoT, sensorer og KI i havneaktiviteter. Sikkerhet og beredskap vektlegges med referanse til ISPS-koden, planverk og utviklingsprosjekter knyttet til logistikksystemer og havneadministrasjon.

Hammerfest Havn KF

- *Om havna:* Hammerfest Havn KF er en sentral servicehavn i nord innen logistikk, fiskeri, havbruk og energi. Hammerfest Havn KF er tilrettelegger for maritime og sjørelaterte næringer og jobber for ytterligere vekst. Hammerfest Havn består av flere havner bl.a. Leirvika/ASCO-base, sameiet med Polarbase og industri- og fiskerikaiene

³³ <https://www.hadselhavn.no/wp-content/uploads/2023/11/Hadsel-Havn-KF-Arsberetning-2022.pdf>

på Fuglenes. Hammerfest Havn KF har miljøfokus og alle havneavsnitt har landstrømanlegg.

- *Omsetning:* 62,5 mnok
- *Ansatte:* 15
- *Prosjekter:* De har flere prosjekter bl.a. utvikling av sentrumskaiene der 10 mål tomt skal utvikles. Ren havn prosjektet. Utdyping av Fuglenes fiskerihavn, utbedring av farleden inn til, og utdyping av, Forsøl fiskerihavn. Opprydning av forurenset sjøbunn i Hammerfest havn og bygging av en ny sentrums kai, der deponi for forurensa sediment innebygges i kaia
- *Samlet forventet investering:* 85 mnok
- *Annet:* Hammerfest havn må ha som en overordnet målsetting å posisjonere seg som internasjonal fiskerihavn både for produksjon, landing og servicehavn, ved siden av å være basehavn for energi- og petroleumsindustrien i Barentshavet, samt større industrielle utbygginger og etableringer. De har i perioden 2012 – 2022 investert 1,5 mrd i havn på ulike prosjekter. Har fokus på bærekraft i sin strategi.

Harstad Havn KF

- *Om havna:* Harstad havn har mange kaianlegg og de siste årene har de gjort betydelige investeringer i kaianlegg og infrastruktur, antatt ca. 350-400 mnok siden 2016. Harstad har stor aktivitet på sentrumskaia med passasjertrafikk og ca. 12 cruiseanløp i 2023. Har flere pågående prosjekter på fysisk infrastruktur, tilrettelegging av industriområder, landstrøm og digital havnesatsing. Stort fokus på grønt skifte og energioptimalisering³⁴.
- *Omsetning:* Omsetning ca NOK 50 mnok
- *Ansatte:* 10
- *Prosjekter:* Investeringer kai Larsneset samlet 118 mnok og kai Rødskjær 100-150 mnok intermodal hub som kan støtte lading av distribusjonsbiler og andre elektriske kjøretøy. Landstrømanlegg gjennom Plug Harstad som har mottatt 22 mnok fra Enova. Harstad havn er også med i Digital havn for digitalisering og effektivisering av havnedriften. Havnen har allerede planlagt investeringer i LED-lys,

³⁴ <https://harstadhavn.no/wp-content/uploads/2023/12/Arsberetning-Harstad-Havn-KF-2022.pdf>

energieffektivisering og isolasjon frem til 2026 for å redusere miljøpåvirkningen og oppfylle energimerkekrav.

- *Samlet forventet investering:* 190 mnok.
- *Annet:* Det er mange maritime virksomheter i Harstad, og Harstad er også vert for Nord-Norges største skipsverft. Havnen har en gunstig geografisk beliggenhet og distribusjonsfordeler i regionen. I desember mottok de et "områdevennlig fyrårnsertifikat" i tråd med sin strategi for å støtte det grønne skiftet. Miljøtiltak inkluderer ikke bare landstrømsanlegg, men også investeringer i energieffektivitet og bærekraft. For å nå miljømålene, vurderer havnen å investere 3 millioner i for å optimalisere belysning og energiforbruk. Miljøfaktorer som energimerking og generell energieffektivisering er sentrale i havnens strategi som en bærekraftig bidragsyter til samfunnet.

Helgeland Havn IKS

- *Om havna:* Helgeland Havn IKS er et interkommunalt samarbeid mellom 4 kommuner; Dønna, Alstahaug, Leirfjord og Vefsn³⁵. Sandnessjøen er Nordlands eneste offshorehavn og har aktivitet tilknyttet offshore/supply. De har også noe gods og passasjertrafikk. Mosjøen er en industrihavn med Alcoa og har også containertrafikk. Til tross for å være Nordlands eneste offshorehavn med betydelig aktivitet, ønsker de ytterligere vekst da det er betydelig ubrukt kapasitet.
- *Omsetning:* 47 mnok.
- *Ansatte:* 11
- *Prosjekter:* Det er investert i landstrømsanlegg og planlegges ytterlige investeringer i fysisk infrastruktur som vert for private etableringer. I Helgeland Havn IKS sitt område er det flere interessenter for etablering av ulike typer virksomhet, blant annet hydrogenproduksjon.
- *Samlet forventet investering:* 450 mnok.
- *Annet:* Forskere ved Sintef ønsket å samarbeide om autonome kjøretøy ved Mosjøen havn med tanke på havnas tilknytning til jernbanen. Havnen ønsker å fjerne fergeleiet for å muliggjøre nyutvikling av området. Samarbeider med flere private aktører.

³⁵ <https://www.helgelandhavn.no/getfile.php/133163-1659515015/Demo/Filer/%C3%85rsrapport%202021.pdf>

Kirkenes Havn KF

- *Om havna:* Kirkenes Havn har seks ISPS-akkrediterte havneanlegg, hvorav fire er offentlige. Satsingen er todelt, med fokus på cruisetrafikk og godstrafikk samt Kirkenes som en eksport-import hub. Kirkenes Havn har vedtatt at bærekrafts målene skal utgjøre kjernen i alt av havna aktivitet. Et av bærekrafts initiativene inkluderer satsing på utvikling av autonom, nullutslipps isbryter og tilrettelegging for grønn energi. Videre skal de gå over til bruk av elbiler, sikre mer energieffektive bygg og utvikling av landstrømanlegg ved kaiene.
- *Omsetning:* 18 mnok.
- *Ansatte:* 6
- *Prosjekter:* Ønsker å utvikle en havn som er «state of the art». Stort havne og by-/næringsutviklingsprosjekt. Utvikle autonome nullutslipps isbrytere ³⁶, inspirert av autonome brøytebiler i Avinor. Etablere en såkalt ro/ro-kai (roll on/ roll off) i Sør-Varanger. Grønn energihub
- *Samlet forventet investering:* 300 mnok
- *Annet:* Har etablert Øst-Finnmark havneforum for å styrke samarbeidet mellom havnene i regionen. Fokus på grønne løsninger i alle deler av havnen. Har også tanker om utvikling av off-grid løsning for grønn energi.

Lofoten havn

- *Om havna:* Lofoten Havn er et samarbeid mellom Vestvågøy havnedistrikt og Flakstad havn og omfatter til sammen 19 havner. Havnene er inngår som en del av kommuneadministrasjonene og rapportere til kommunedirektørene. De største havnene er i Vestvågøy med Leknes havn som er landets tredje største cruisehavn og Ballstad havn som er en fiskerihavn med tilholdssted for kystflåten med service innen skipselektronikk og slipp/mekanisk verksted. Det planlegges å etablere et nytt, profesjonelt havnestyre. Dette er viktig for å være mer utviklingsorientert og ta ut potensialet i havnevirksomheten.
- *Omsetning:* 2,1 mnok
- *Ansatte:* 3

³⁶ <https://kirkeneshavn.no/media/kuvauxiv/strategidokument-2021-2030.pdf>

- *Prosjekter:* mottaksbygg for passasjerer. Forlenge eksisterende kai. Landstrøm og Etablere knutepunkt for alle typer lading, også sjøfly. Ballstad havn har behov for utdyping av innseiling. Utvikle Lofoten testarena, inspirert av Lappland testingground. Bygge mottaksbygg for passasjerer og turister.
- *Samlet forventet investering:* 300 mnok
- *Annet:* Samarbeid med Rå om biogass som kan brukes i tungtransport. Ønsker å bidra for utvikling av nullutslipps fiskebåt ved Ballstad Slip. Og tilrettelegge for at unge skal kunne kjøpe nullutslipps fiskefartøy og ønsker tilrettelegging av kvotesystemet. Godt samarbeid med Lofotkommunene gjennom Lofotrådet. Lofoten ser for seg å være et testsenter for ulike prosjekter med mål om å tiltrekke investorer og innovatører. Havnen ønsker å ta i bruk nye tilnærminger og metoder.

Mo i Rana Havn KF

- *Om havna:* Mo i Rana KF består av 4 kaianlegg; Toranes stykk-gods og containerterminal, Bulkterminalen som er bulk og tankterminal, Rana Industriterminal AS som driftes på vegne av Mo Industripark AS, Rana Gruber som er en jernmalmtterminal³⁷.
- *Omsetning:* 32,5 mnok
- *Ansatte:* 11
- *Prosjekter:* Utvikle Mo i Rana havn til trafikk- knutepunkt. Mudring og utdyping til Toraneskaia. I samarbeid med Mo Industripark skal det utvikles dypvannskai og intermodal terminal i Langneset. Innseiling Mo i Rana er et samarbeidsprosjekt som skal redusere risikoen for skipsulykker, øke kapasiteten i havneinfrastrukturen og forbedre fremkommeligheten for skipstrafikken som anløper terminalene i Mo i Rana. Utvikling av nullutslipps slepebåter i samarbeid med andre aktører.
- *Samlet forventet investering:* 600 mnok
- *Annet:* Kystverket går inn med 185 mnok i dypvannskai. Kommunen og næringslivet dekker resterende. Mo i Rana Havn KF deltar i ACE Green, Arctic Central European Green Corridor. Et prosjekt som har som formål å skape vekst for gods på bane og båt og øke andelen jernbanetransporter til og fra Nordland. Gjennom samarbeid ønsker Mo i Rana havn å utvikle en elektrisk taubåt. De ser også på muligheter for samarbeid

37

https://www.moiranahavn.no/uploads/YL6cYH20/Protokoll_havnestyremote_27.11.23_Mo_i_Rana_Havn_KFsi_gnert.pdf

med andre nordnorske havner for å imøtekomme miljøkrav og stimulere til innovasjon.

Narvik Havn KF

- *Om havna:* Narvik havn er stamnetthavn og en av Norges største havner målt i tonnasje³⁸. Den er Europas nordligste intermodale havn, og en av to havner i Norge som er definert som kjernehavn av EU(Ten-T). Havna er et viktig knutepunkt i Nord-Norge for logistikk mellom vei/bane/sjø. Utgjør et logistikknåv med tilknytning til E6 og jernbanen og spesielt knyttet til transport av fisk og dagligvarer på jernbane gjennom Sverige via Ofotbanen til Narvik. Narvik Havn er et logistikk-knutepunkt av internasjonalt format. Narvik havn består av LKABs bulkhavn, sentrale havneområde med utstikkerkaiene, dypvannskai på Fagernes med intermodale fasiliteter og Skarveneskaien. Driver med passasjertrafikk cruise og hurtigbåt, bulk, container og annet. Har mål om å være helsirkulær innen 2040.
- *Omsetning:* 100 mnok
- *Ansatte:* 23
- *Prosjekter:* Har mange pågående prosjekter knyttet til energi, sirkularitet, næringsutvikling med mer. Prosjekt knyttet til mineralindustrien, stort prosjekt knyttet til avfallsstrømmer. Logistikk prosjekt, nærskipfart, nye energibærere, sikkerhet og beredskap og by/næringsutvikling.
Ønsket å utvikle hydrogendrevet havnebåt, men fikk ikke tilskudd. Dette prosjektet er endret til utvikling av elektrisk havnebåt. Landstrøm, hydrogen og energihub.
- *Samlet forventet investering:* 2 mrd, der deler er i samarbeid med eksterne aktører.
- *Annet:* Havna skal ta aktiv rolle som samarbeidspartner innenfor prioriterte områder. De vil ha et kommersielt syn på logistikk- og næringsutvikling, men også ta et samfunnsansvar for aktivt å bidra til det grønne skiftet. De løfter frem at grenseoverskridende systemtenkning skal være bærende tilnærming til fremtidig logistiske løsninger og næringsutvikling.

Ambisjon om helsirkulær innen 2040 og etterkomme EU-kravene i “Fit for 55”. Fra strategiplanen: «Sammen skal vi ta aktivt eierskap til samfunnsutviklingen i vår region. Ved å sette søkelys på bærekraft, miljø og sirkulære løsninger, skal vi legge til rette for utvikling av fremtidens næringsliv og logistikk-løsninger»

³⁸ <https://www.narvikhavn.no/wp-content/uploads/2023/01/Strategisk-plan-for-Narvik-Havn-KF-2022-2025.pdf>

Nordkappregionen Havn IKS

- *Om havna:* Nordkappregionen havn IKS er et interkommunalt havneselskap mellom 3 kommuner, Nordkapp, Lebesby og Porsanger, bestående av til sammen 12 havner + kaianlegg. IKS'et skal ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver knyttet til havnedrift, og legge til rette grunnleggende infrastruktur for maritim transport. De skal også på vegne av eierne bidra til maritim næringsutvikling i regionen. Nordkappregionen Havn IKS er selvfinansiert ³⁹.
- *Omsetning:* 50 mnok
- *Ansatte:* 5
- *Prosjekter:* Flere potensielle prosjekter vurderes, inkludert en investering på mellom 150-200 millioner for initiativer som Dolfen, landstrøm + energimiks. Det pågår en kontinuerlig dialog med Nordkappregionen Næringshage for mulig samarbeid innen innovasjon og forskning, blant annet knyttet til hydrogen.
- *Samlet forventet investering:* 250
- *Annet:* Viktige fokusområder for Nordkappregionen Havn IKS de kommende årene er fiskeri og havbruk, cruise og reiseliv, petroleum og grønn energi, drift og forvaltning. Som del av sin hovedstrategi skal de satse på utvikling av bærekraftige forretningsmodeller og ha større fokus på vedlikehold og opprettholdelse av infrastruktur. I tillegg planlegger de utvikling av funksjonelle løsninger som bidrar til effektive og gode logistikk-løsninger for havnas kunder.

Senja havnedistrikt

- *Om havna:* Senja kommune har 32 havne og kaianlegg som er underlagt kommuneadministrasjonen⁴⁰. Hovedkaien er Finnsnes regionhavn i Finnfjordbotn, som er den største av Senja kommune sine havner. Havnen er en ISPS-havn. For regionhavna er det behov for utvikling i et langsiktig perspektiv om havne fortsatt skal være attraktiv og konkurransedyktig. ⁴¹
- *Omsetning:* 5 mnok.
- *Ansatte:* 1

³⁹ https://www.nordkapphavn.no/wp-content/uploads/2023/02/Vedlegg-PS-2_23-Arsberetning-og-arsregnskap-2022-NRH-IKS.pdf

⁴⁰ [Ergo Group \(senja.kommune.no\)](https://www.senja.kommune.no)

⁴¹ [Ergo Group \(senja.kommune.no\)](https://www.senja.kommune.no)

- *Prosjekter:* Det er flere aktuelle mudringsprosjekter framover. Det er påbegynt etablering av ny fiskerihavn i Fjordgård. Det er behov for utvikling av flere molo/bølgedempere. Det er påbegynt etablering av ny fiskerihavn i Fjordgård. Elektrifisering av havneanlegg på Senja er ikke er mulig før tidligst 2024 – 2025 og i påfølgende år. Det eneste havneanlegget som kan realisere land-/ladestrøm på kort sikt, er Finnfjord. Prosjekt digitalisering av vedlikeholdsprosesser. Prosjekt for logistikk og arealutnyttelse av området tilknyttet Finnfjord.
- *Samlet forventet investering:* Usikkert
- *Annet:* Havneforvaltningen har ikke tilstrekkelig oversikt over alle havneanlegg og tilstand etter kommunesammenslåingen. Det er behov for omfattende tilstandsvurdering av samtlige anlegg for å kunne utarbeide en langsiktig vedlikeholdsplan.

Sortland Havn KF

- *Om havna:* Sortland havn er et regionalt havneanlegg sentralt plassert i Vesterålen og Nord-Norge. Kystvakten har sitt hovedkvarter og base i Sortland havn. Sortland havn har lykket med å øke aktiviteten og forventer betydelig vekst i eksportvolumet av fisk- og sjømatprodukter i containere. Havnen har fokusert på kostnadseffektivitet ved å redusere kostnader og avgifter for brukerne, noe som har bidratt til økt attraktivitet og volum. Imidlertid står havnen nå overfor begrensninger i kapasitet og ser behovet for økt plass for videre vekst. Det er ønske om å flytte industrialisert aktivitet fra sentrum til nye områder som legger til rette for bærekraftige løsninger og industriell symbiose⁴²
- *Omsetning:* 20 mnok
- *Ansatte:* 5
- *Prosjekter:* Utvikle nytt kaiområde som imøtegår nye rammebetingelser med særlig fokus på klima og miljø. Det er besluttet en havnesatsing som vektlegger sirkularitet og teknologiintegrasjon som muliggjørere for bærekraftig og effektiv drift. Den digitale infrastrukturen, autonome løsninger og tilrettelegging for maritime nullutslippsløsninger er sentralt. Ulike løsninger vil bli utforsket og testet for å forbedre havnefunksjoner, og sikre en fremtidsrettet og effektiv havn som legger til rette for innovasjon og styrkede industrielle symbioser. Havna vil være et knutepunkt i

⁴² <https://sortland-havn.no/wp-content/uploads/2023/10/Strategiplan-Sortland-Havn-2019-2023.pdf>

regionen for forskning og innovasjon innen blå og grønne næringer. I samarbeid med kommunen og næringslivet jobber de for utviklingen av Blå hub.

- *Samlet forventet investering:* 630 mnok i et 10 års perspektiv.
- *Annet:* Sortland Havn KF har passasjertrafikk, kystroteanløp, spedisjoner med tilhørende terminaler og lagre, herunder fryse-, kjøle- og tørrlastlagre. Sortland er vertshavn for Kystvaktens Hovedstasjon. Har flere pågående prosjekter, blant annet å styrke leverandørutvikling til Kystvakten.

Tromsø Havn KF

- *Om havna:* Tromsø er stamnetthavn og har flere terminaler for gods/logistikk og passasjertrafikk. Tromsø Havn er en av Norges største cruisehavner. Som den største byen i nord og som en stadig mer attraktiv turistdestinasjon, er Tromsø Havn også viktig som passasjer- og godsknutepunkt. Her er flere kaiområder i forskjellige segmenter adskilt fra hverandre. Sentrumskaia på Prostneset med passasjer- og turistnæring, samt noe gods. I Breivika er det etablert godsterminal med mange private aktører. Det er investert i landstrømsanlegg.

Havna har en tydelig strategi på å være en ledende miljøhavn med fokus på endringsvilje og sikre bærekraft i verdikjeden. Og de skal være en pådriver for det maritime skifet i nord⁴³. Reiseliv har hatt en sterk økning gjennom inneværende strategiperiode og med denne veksten følger det store muligheter og nye utfordringer som må ivaretas.

- *Omsetning:* 150 mnok
- *Ansatte:* 32
- *Prosjekter:* Det planlegges et nytt havne/industriområde på Grøtnes med hydrogenproduksjon. Havna har konkrete planer om å bli energihub for flere transportbærere. Ser også på løsninger med annen energiproduksjon og energioptimalisering.
- *Samlet forventet investering:* 600 mnok, fordelt over de neste seks årene.
- *Annet:* Tromsø havn er en stor aktør i nordnorsk sammenheng, og har en tydelig strategi for posisjonering internasjonalt som foregangshavn for nye, grønne løsninger. Endringer i logistikknæringen, blant annet økende etterspørsel etter containertransport,

⁴³ <https://tromso.havn.no/wp-content/uploads/2021/05/strategisk-styingsdokument-2020-2032-web-versjon.pdf>

frysetransport og stykkgoods til privatpersoner gir nye behov og krav til næringsaktørene og til Tromsø Havn som tilrettelegger.

Værøy Havn

- *Om havna:* Værøy er en relativt stor fiskerirelatert industrihavn der mye av aktiviteten skjer på private kaianlegg. Kommunen eier kaia ved fryseterminalen med relativt store utskipningsvolum og samarbeider med næringslivet om tilrettelegging for landstrøm- og ladeinfrastruktur som også skal tjene de private aktørene. Dette gjøres i felles prosjekt med nabokommunen, Røst, som er et felles prosjekt på etablering av landstrømsanlegg som også skal tjene de private aktørene.
- *Omsetning:* 0,5 mnok
- *Ansatte:* Underlagt kommuneadministrasjonen
- *Prosjekter:* Samkjører med nabokommunen, Røst, et felles prosjekt på etablering av landstrømsanlegg som også skal tjene de private aktørene. Mulig offentlig/privat samarbeid.
- *Samlet forventet investering:* 5 millioner i nytt landstrømanlegg
- *Annet:* Værøy havn har en betydelig fiskeforedlingsindustri og håndterer store volum fisk og fiskeprodukter som eksporteres fra øya.

Vågan Havnevesen KF

- *Om havna:* Vågan har flere kai- og havneanlegg som er viktig for næringslivet i regionen, sentrumskaia i Svolvær og et eget industriområde i Osanpollen. I tillegg har de havner på tettstedene i kommunen, flere med betydelig fiskeriflåte og tilknyttet aktivitet. Vågan og Lofoten er en attraktiv reiselivsdestinasjon, med mange tilreisende. Svært mange kommer sjøveien, i tillegg er havnene sentral for aktiviteter og eventer for turistnæringen. Kystruten anløper to ganger pr dag, tillegg til ca. 80 cruiseanløp årlig. Det er gjort investeringer i landstrømanlegg.
- *Omsetning:* 15 mnok
- *Ansatte:* 5
- *Prosjekter:* Planlegger å etablere et nytt industriområde hvor havna er delaktig. Byggingen av et landstrømmanlegg rettet mot større fartøyer. Ambisiøse planer for området kalt Osansyd, som er den andre havnen i Svolvær og har en mer industriell karakter. Renere havn Svolvær, er et initiativ for å redusere forurensning i havna. Prosjektet har en kostnadsramme på 150-200 millioner kroner. Finansieringen vil være

et felles anliggende der det er ventet med at staten dekker ca 60 prosent. Gjennom Renere havn skal de fjerne forurensede sedimenter på havnebunnen. Prosjektet forventes ikke å ha direkte innvirkning på maritim virksomhet.

- *Samlet forventet investering:* 15 mnok
- *Annet:* I havneområdet er det en betydelig verfts- og maritim servicenæring. Ønsker å tilrettelegge for ulike fremtidige energiformer som hydrogen eller LNG og understreker nødvendigheten av tilpasningsdyktige løsninger i området.

Øvrige innsikter:

Kartleggingen omfatter 24 kommuner med tilhørende havner og et stort antall kaianlegg. I oversikten er det to IKS' ser. Det ene er Helgeland IKS som består havner og kaianlegg i Alstadhaug, Vefsn, Dønna og Leirfjord kommune. Nordkapp IKS som består av havner i Nordkapp, Lebesby og Porsanger. Et havnesamarbeid, Lofoten Havn, som er havner og kaianlegg i Vestvågøy og Flakstad. To av havnene ligger direkte under kommuneadministrasjonen, Senja og Bergneset, Bergneset havn ligger i Balsfjord kommune. De resterende havnene er organisert som kommunale foretak.

Geografisk plassering

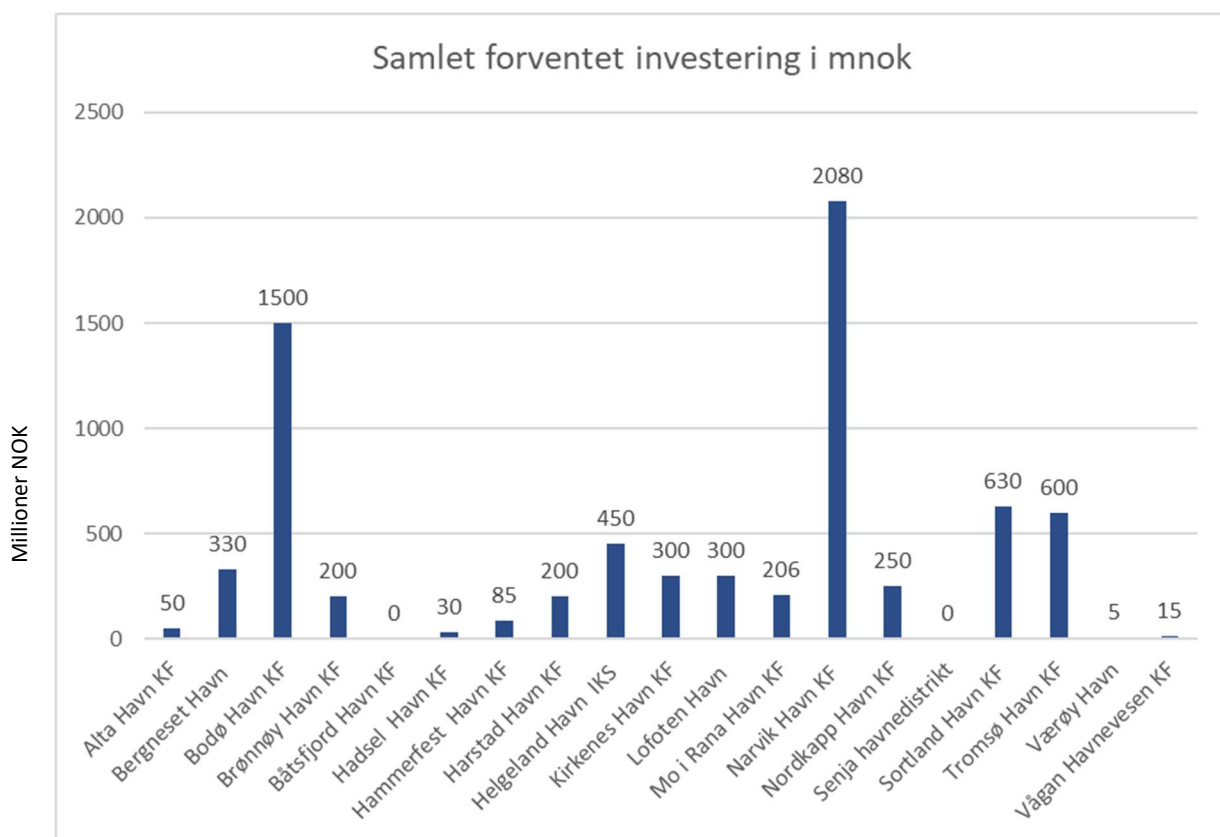
Nedenfor er en forenklet presentasjon av havnenes geografiske plassering:



Forventede investeringer i nordnorske havner

Kartleggingen viser en forventning om gjennomføring av prosjekter for ca. 7 milliarder kroner i tilknytning til havneutvikling, i perioden 2024 til 2030. Dette tilsier investeringer for ca 1,2 milliarder pr år. Flere av prosjektene er i tidlig planleggingsfase, andre er besluttet og søker finansierings- og samarbeidsmodeller for realisering, og noen av prosjektene er påbegynt/igangsatt.

Figuren viser forventede investering fordelt pr havn:

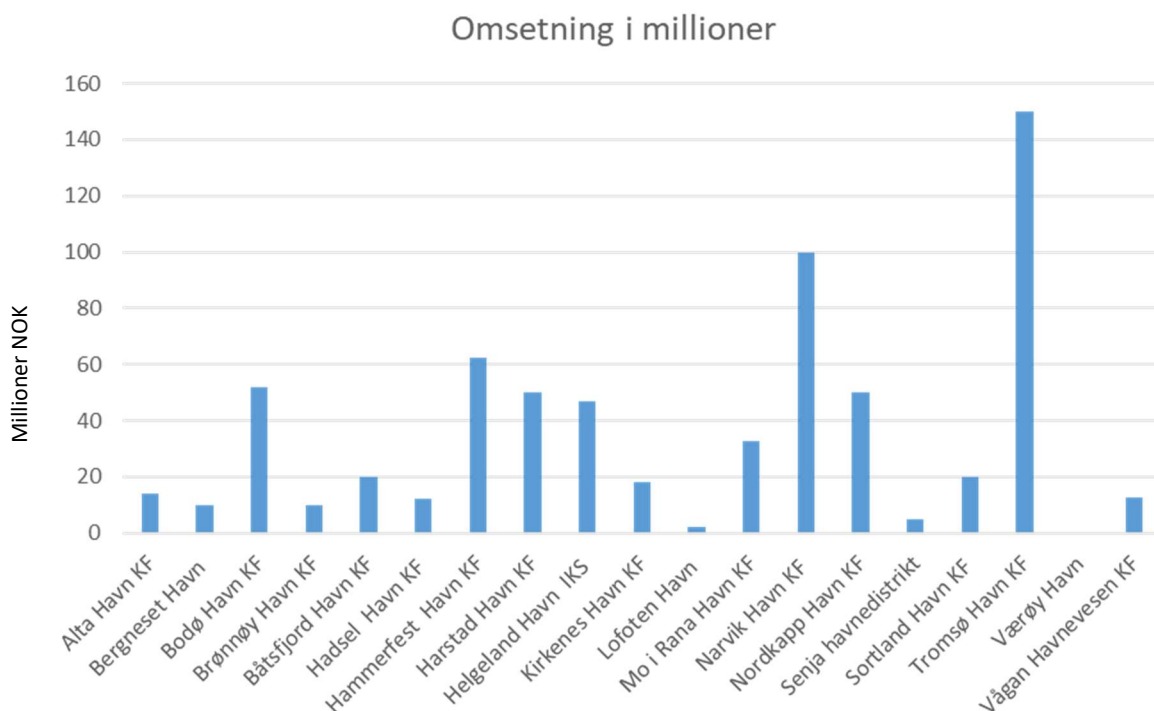


Felles for de fleste havnene er at de har store omstillings- og utviklingsbehov, og investeringsplanene er ambisiøse. Mange av prosjektene er i samarbeid med eksterne aktører, men investeringene fra de offentlig eide havnene er likevel betydelige.

Ellers viser oversikten at:

- 14 av havnene har daglige anløp av Kystruten
- 7 av havnene er organisert i interkommunales selskap, IKS'er.
- 4 av havnene er en del av kommunenes administrasjon
- 13 er kommunale foretak

- Til sammen så sysselsetter de 24 havnene 138 personer, det er et snitt på 5,75 medarbeider pr havn
- Den samlede omsetningen var på 670 mnok i 2022, som er et snitt på 28 mnok pr havn. Nedenfor viser oversikt over omsetning fordelt på pr havn:

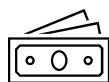


Bare i Nord-Norge er det over 300 ⁴⁴ havner og kaianlegg. Kartleggingen gir tydelige indikasjoner for at det er et stort uforløst potensial for utvikling av grønne, maritime løsninger gjennom havner.

Nøkkeltall for de kartlagte havnene



138 personer sysselsatt = snitt på 5,75 medarbeider pr havn



670 millioner i omsetning = snitt på 28 mnok pr havn



7 milliarder i investeringer = snitt på 1,2 milliarder pr år, 2024 - 2030

⁴⁴ [kvu-hoveddokument.pdf \(vegvesen.no\)](https://kvu-hoveddokument.pdf(vegvesen.no))

Utviklingsprosjekter og behov

For å imøtekomme klima- og miljøkrav, samt støtte utviklingen av en bærekraftig maritim sektor så er det flere områder innen havn og havneutvikling som er sentral. Prosjekter knyttet til arealdisponering og utvidelse, energiomstilling, nullutslippsfartøy og digitalisering, gir store muligheter.

Utvikling av havneanlegg

De største investeringene for havnene er knyttet til tilrettelegging av nye sjønære områder for samfunnsliv, industri og havneaktivitet. Utvidelse av eksisterende havner og etablering av helt nye havneanlegg. Klima og miljøkrav, naturvern avtalen og bærekraftsdirektivet gir utfordringer og muligheter. Arealdisponering, massehåndtering, ombruk og gjenbruk av materialer, utslipp, energi, effektivitet, klimaendringer og sikkerhet er områder som løftes frem i flere av intervjuene.

Havnens operasjonelle egenskaper avhenger av selve havneanlegget. Dette omfatter arealer, bygninger, innretninger og annen infrastruktur som er dedikert til havnevirkksomhet eller formål, inkludert elementer som kaier, terminalbygninger, laste- og losseinnretninger, omlastningsutstyr og lager- og administrasjonsbygninger.

Derfor kan det være stort potensial til å utvikle maritime løsninger i disse utviklingsprosjektene. En del internasjonale havner bruker digital tvilling i planlegging og utvikling av havn. Dette for å synliggjøre behov, ta ned risiko og sikre en fysisk infrastruktur som legger til rette for optimal drift og ressursstyring, smarte logistikk-løsninger, autonom navigasjon, sikkerhet med mer. Anskaffelser av mulige løsninger tilknyttet disse prosjektene er ikke synliggjort eller kategorisert, fordi prosjektene fortsatt er i en tidlig fase. Gjennom en innovativ anskaffelsesprosess kan man få synliggjort behovet og potensialet.

Energi

Innsikten viser at alle havnene i undersøkelsen er i prosess med å etablere, eller har allerede etablert, landstrøm. Tilskudd fra Enova har vært viktig for utbyggingen. Enova har siden 2016 gitt investeringsstøtte i landstrøm, og oversikten viser at det har hatt effekt.

Tilgangen på elektrisk infrastruktur i flere av havnene er god, men elektrifiseringen er ikke tilstrekkelig for å oppnå myndighetens målsetting om 50% utslippsreduksjon innen 2030. Flere havner peker på at tilgang til effektkapasitet ansees som usikkert. Samtidig kan en overdreven satsing på elektrifisering medføre risiko for overinvesteringer.

Analysen gjort av Enova SF, NVE og Kystverk viser at på sikt fremstår løsninger basert på hydrogen for fremdrift som en usikker, men mer realistisk løsning enn batterier⁴⁵. NTP⁴⁶ ser for seg havnene som energihuber med integrerte energisystemer for både elektrisitet, hydrogen, ammoniakk og LNG biodrivstoff. I tillegg må de fortsatt tilby fossilt drivstoff. Ulike typer drivstoff krever ulik infrastruktur og ulike løsninger både i havnene og om bord i skipene.

Noen av havnedirektørene uttrykker bekymring for den massive landstrømsatsingen. Det er allerede store kraftselskaper og aktører på arenaen som jobber offensivt for å ta en ledende markedsposisjon. I Nord-Norge gjelder dette selskaper som Plug⁴⁷ og Fjuel⁴⁸. Nesten alle havnene har opprettet egne selskaper i samarbeid med disse aktørene, som da tar seg av utviklingsarbeidet. Det uttrykkes en usikkerhet knyttet til om dette vil gå på bekostning av behovet for tilrettelegging av riktig energimiks for aktiviteten både på sjø og landsiden i havnene.

Hydrogen blir løftet frem som viktig satsingsområde. Det er flere havner som har konkrete prosjekter i tilknytning til etablering av hydrogenproduksjon. Frem mot 2050 vil hydrogen utgjøre en stadig viktigere andel av energimiksen⁴⁹. I mars 2022⁵⁰ var hele 18 av 50 hydrogenprosjekter i Nord-Norge, og regionen var nest størst i landet når det gjaldt hydrogenaktivitet.

Landsdelen har relativt god tilgang på kraftressurser, og er dermed attraktiv for etableringer av ny kraftkrevende industri som eksempelvis hydrogenproduksjon. Havna er sentral i forsyningskjeden fra hydrogenproduksjon.

Flere av havnene er lokalisert som sentrumshavner sentralt på stedene de er lokalisert til. Havnene har vært nerven langs kysten og infrastruktur og sentrumsområder er bygd opp rundt havneområder. Nye energiformer, og spesielt å kunne bli huber for flere transportbærere krever tilgjengelige arealer. Både sikkerhetsavstander og arealbehov for tilgangspunkter er utfordrende flere steder der havne- og kaiområdet har et begrenset tilgjengelige arealer.

⁴⁵ <https://www.menon.no/wp-content/uploads/2020-0-Alternative-drivstoff-for-skipsfart-m-P%C3%B5ryr-m-fl.pdf>

⁴⁶ <https://www.regjeringen.no/contentassets/117831ad96524b9b9eaadf72d88d3704/en-gb/pdfs/stm202020210020000engpdfs.pdf>

⁴⁷ <https://plugport.no/>

⁴⁸ <https://fjuel.no/>

⁴⁹ <https://blogg.sintef.no/sintefenergy-nb/hydrogen-i-var-tid/>

⁵⁰ Nord-Norge er med på å drive utviklingen innen hydrogen og ammoniakk - Kunnskapsbanken (kbnn.no)

Fartøy og skip

Det er flere av havnene som har tatt initiativ for utviklingen av nullutslippsbåter.

Våren 2021 hadde Narvik havn, sammen med TECO2030, UiT, GMV, Everfuel og andre, en ambisjon om å utvikle verdens første hydrogen-drevne havnebåt.⁵¹ Prisen var da 95 mnok, men fikk avslag på søknad fra Enova på grunn av for høy prosjektrisiko.

Båtsfjord ønsket å bytte energiløsning i eksisterende båt. Fikk tilskudd, men ikke tilstrekkelig i forhold til merkostnad og risiko, så de valgte å avslutte prosjektet.

Mo i Rana løftet frem muligheten for å utvikle nullutslipps slepebåter, men valgte å gå bort fra ideen blant annet fordi merkostnaden med utvikling og drift av båt kan bli vanskelig å forsvare. Flere av dagens kunder er ikke villig til å betale mer for tjenesten, «bare» fordi den er blitt grønn. Pris er for mange fortsatt det viktigste kriteriet ved valg av løsning.

Kirkenes havn ønsker å utvikle en autonom isbryter, og trenger risikoavlastning for å realisere prosjektet. De har en søknad på forprosjekt inne hos Finnmark fylkeskommune. Noe av det de skal bruke midler fra forprosjektet til er å innhente kunnskap om kostnaden for utvikling av en slik løsning om det lar seg gjennomføre og mulige finansieringsmuligheter. Har satt investeringen til 50 mnok som antas å være et absolutt minimum

I samtale med en av informantene får vi kjennskap til «Fremtidens hurtigbåt hydrogen»⁵², som er et samarbeidsprosjekt mellom de fire fylkeskommunene Vestland, Trøndelag, Nordland og Troms og Finnmark. Her var intensjonen at fylkeskommunene skulle skaffe finansiering, og utlyse et anbud for å bygge båt med tre prekvalifisert konsortier.

Situasjonen nå er at fylkeskommunene ikke har nok egenfinansiering, og har heller ikke lykkes med å få annen finansiering. Miljødirektoratet, som finansierte første del av prosjektet, henviser til Enova. Enova's hydrogenprogram, har dog en klausul og «kan ikke omhandle støtte til fartøy i offentlig rutegående trafikk.» Dermed ser det ut til at prosjektet stopper opp.

Hurtigbåt til passasjertransport, eller havnefartøy, er gode utviklings- og testcase.

Hurtiggående fartøy, CTV fartøy, vil det bli veldig stort behov for i offshore wind bransjen.⁵³

Der kan en offentlig satsing på passasjertransport føre til erfaring som gir et stort

⁵¹ https://uit.no/nyheter/artikkel/kortnytt?p_document_id=755777

⁵² <https://www.nfk.no/aktuelt/vil-ha-staten-med-pa-fremtidens-hurtigbat.92250.aspx>

⁵³ <https://www.offshore-mag.com/renewable-energy/article/14279174/vestas-secures-266-mw-order-in-us>

eksportmarked. Passer også veldig godt for verfts-industrien, ettersom vi har mange som bygger hurtigbåt i Norge.

Flere mener at dersom vi skal få til utvikling av grønne, maritime løsninger så er det denne type prosjekter som må få støtte, og virkemidlene må treffe bedre.

Digitalisering og teknologi

Mange av havnene har pågående og planlagte prosjekter knyttet til digitalisering. Teknologi og digitale løsninger vil også være en del av de større utviklingsprosjektene, selv om de ikke er tydelig spesifisert. Havnene ønsker å bli smarte havner, grønne og bærekraftige.

Bærekraftskiftet og det grønne skiftet avhenger av teknologi, det som av EU betegnes som «The twin transition». Noen av de viktigste teknologiene som brukes i smarte havner, også kalt havn 4.0, for å få til omstillingen er AI, IoT, robotikk, automatisering og skylagring.

En del av de nordnorske havnene er koplet på de større nasjonale digitaliseringsprosjektene i norske havner, som bl.a. «Norsk digital havneinfrastruktur» som er et samarbeidsprosjekt mellom ni norske havner og Kartverket. Prosjektet skal etablere en digital infrastruktur i norske havner, som vil effektivisere og endre måten havnen drives på.⁵⁴

«Digital tvilling i havn» er et annet prosjekt som går spesifikt på å styrke digitaliseringen av havneinfrastrukturen. Her er de nordnorske havnene Bodø, Harstad, Tromsø og Berlevåg med.

Flere av havnene i kartleggingen skal ta i bruk teknologi for overvåking, rapportering og verifisering av utslipp fra skipsfart i henhold til EUs kvotesystem for utslipp (ETS) og for sikkerhet og annen kontroll.

Digitalisering og tilgang til åpne havnedata legger til rette for innovasjon og utvikling av nye maritime produkter, tjenester og løsninger til havner og skipsfart.

Utfordringer og muligheter

Kartleggingen har vist at det er mange havneprosjekter i nord, både som er i tidlig initieringsfase, planleggings- og gjennomføringsfase. Forutsetningen for å kunne realisere ambisjonene i prosjektene og dermed potensielt ta ut innovasjonspotensialet avhenger av et mangfold av faktorer. Innsikt og kunnskap om de forhold som kan fremme eller hindre omstillingen, og utvikling av grønne maritime løsninger, er nødvendig.

⁵⁴ <https://www.digitalhavneinfrastruktur.no/>

Havnene i nord er ulike og variasjonen er stor med hensyn til økonomiske forhold, kulturelle aspekter og geografiske betingelser. Det er en kombinasjon av interne og eksterne forhold som påvirker omstillingen. Vi presenterer her en oversikt over noen av faktorene som kan ha innvirkning på de nordnorske havners evne og vilje til å drive innovasjonen av nye maritime løsninger. Og løfter frem noen forhold som kan være hensiktsmessige å ha med i vurderingen når vi skal identifisere og iverksette tiltak og aktiviteter som kan styrke premissene for innovasjon, og for bruk av innovative offentlige anskaffelser som strategisk verktøy og metode.

Eierskapsmodell og styringsstruktur

Gjennom Havne- og farvannsloven §§ 5 – 9 er kommunen gitt farvanns- og havnemyndighet. Havne- og farvannsloven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Loven skal ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser⁵⁵. Organiseringen av havnene varierer. Valg av organisering er bestemmende for mandat og utøvelse. I vår kartlegging har vi to interkommunale selskaper, IKS, som består av henholdsvis 3 og 4 havner med tilhørende kaianlegg. IKS'ene kan styrke havnene innenfor en større region gjennom en mer koordinert og målrettet havneaktivitet og utvidet samarbeid. Tre av kommunene organiserer havnevirksomheten som del av kommunens administrasjon, og aktiviteten utføres da som en del av kommunenes interne driftsorganisasjon. De andre havnene er organisert som kommunale foretak.

I foretaksmodellen og interkommunale selskap er det eier, vertskommune ved kommunestyret, som utpeker eller utnevner personer til posisjoner (for eksempel styreledere, direktører eller andre ledende stillinger) i de kommunale foretakene. Dette får ofte konsekvenser for styrets sammensetning og funksjon. Disse posisjonene blir en del av den politiske maktstrukturen eller politiske innflytelsen fordi utnevnelser av styrerepresentanter i noen tilfeller er basert på politiske hensyn, allianser eller prioriteringer. For å nå målene om utvikling og innovasjon vil havnene ha behov for et styre med kunnskap, kapasitet og kompetanse knyttet til havneutvikling og det grønne skiftet.

Enkelte havner i kartleggingen er i utbytteposisjon, og det uttrykkes bekymring for at eierkommunen tar utbytte som går på bekostning av nødvendige og fremtidsrettede investeringer i havna.

⁵⁵ https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2019-06-21-70/KAPITTEL_1#KAPITTEL_1

Ellers er det veldig ulikt hvor godt havnene samarbeider med eierne og de lokale myndighetene. Godt samarbeid, der kommunen er interessert i utviklingen av havna, gir positive ringvirkninger i form av til uvurderlig verdiskapning både for næring- og samfunnsliv. Terskelen for å gå i gang med krevende utviklingsløp reduseres, og muligheten for innovasjon øker.

Planer og strategier

Analyse av havnenes strategier, planverk og årsberetninger indikerer en betydelig grad av planleggings- og strategiarbeid. Utarbeidelse av gode beslutningsgrunnlag basert på analyser og oppdatert kunnskapsunderlag er viktig for å få god forankring i både politisk og strategisk ledelse. I tillegg åpner det opp for medvirkning, dialog og samarbeid. Siden havneprosjekter ofte er komplekse og samsatte er god planlegging, involvering og ledelse avgjørende for å lykkes. Tiden fra initiering til realisering kan være lang og krevende. Flere av havnene ser at det ofte er behov for tilførsel av ressurser i form av kunnskap, kapital og kapasitet fra initiering til realisering.

Flere av havnene har bærekraft i sine strategier⁵⁶ og vil være nytenkende⁵⁷. God forankring både i planverk og strategier og på ledernivå er viktig for utvikling av nye, bærekraftige løsninger. Sirkularitet, digitalisering og klimatilpasning fremheves som temaer i havnenes strategiske planlegging.

Videre berører dokumentasjonen temaer som samarbeid og involvering mellom havner når det gjelder eierskap og initiativ knyttet til havnetjenester og informasjonsdeling

Kartleggingen viste at flere av havnedirektørene utviklingsinitiativer og ambisjoner ikke var blitt konkretisert som investeringer. Dette åpner innovasjonsrommet. Skal man ta i bruk innovative offentlige anskaffelser er det en forutsetning at man kommer inn tidlig i prosessene og gir mulighet for å rigge fellesprosess med andre havner. Det kan gjennomføres en grundig behovskartlegging, og åpne for muligheten til å utvikle løsninger for havnene og et maritimt marked.

⁵⁶ [strategisk-styingsdokument-2020-2032-web-versjon.pdf \(havn.no\)](#)

⁵⁷ [Strategiplan-2019-2023.pdf \(bodohavn.no\)](#)

Endrede rammebetingelser

Med nye krav menes både nye pålegg fra myndighetene og en markedsdrevet endring drevet frem av de aktørene havna betjener eller av havna selv.

Alle havnene i undersøkelsen er tydelige på at det kommer behov for nye investeringer tilknyttet det grønne skiftet. Havnene er svært opptatt av å bidra til å nå nasjonale mål, og se både barrierer og muligheter for å fremme sjøtransport. De fleste havner i undersøkelsen viser her spesielt til nye energiformer og da med hovedfokus på elektrisitet.

Flere av havnene i undersøkelsen har en relativt lav forretningsmessig profil, og en omsetning som i hovedsak tillater tradisjonell havnedrift med noen få ansatte som tar seg av den daglige driften. Samtidig har også mindre havner de samme krav til investeringer og etableringer i nye grønne løsninger for å nå de nasjonale målene. Og de har et betydelig innovasjonspotensial for havnebrukernes fremtidige rolle i en grønn økonomi.

Havnene kan tilrettelegge for vareeksport, men også for eksportrettet tjeneste og kompetansenæringer; hvor aktører, interessenter og varestrømmer som passerer gjennom havna ligger i forkant av den markedstransformasjonen som "grønn og bærekraftig økonomi" innebærer.

For de havnene med relativt lav omsetning oppleves investeringer i grønne løsninger som krevende og flere anser ikke disse som bedriftsøkonomisk forsvarlige. Samtlige havner anser virkemiddelapparatet som avgjørende for investeringsbeslutninger i grønne løsninger.

Arealutfordringer

Selv om skipsfart i utgangspunktet er arealeffektivt, krever terminalvirksomhet et visst areal. Flere havner har begrenset bakareal, spesielt i sentrumsområder, noe som kan være en utfordring når det gjelder etablering av infrastruktur for grønne løsninger. I tillegg kan naturvern avtaler og andre miljøhensyn komplisere arealbruk i havneområder. Forskrifter og krav til sikkerhetsavstander kan også bidra til å begrense utviklingsmulighetene i sentrumshavnene.

Havnene skal fungerer som tilretteleggere for tilgjengelige arealer i havneområdet, der eksterne aktører kan etablere seg og drive virksomhet. Balanseringen mellom arealbruk, naturvernet og behovet for verdiskapning og utvikling av grønn infrastruktur kan være krevende og utfordre til bruk av nye metoder og fordrer andre løsninger.

Kompetanse

Endrede rammebetingelser krever ny kunnskap, ferdigheter, og kompetanse. Offentlige eide kommunale foretak (KF) og interkommunale selskap (IKS) besitter betydelig kompetanse innenfor tjenesteorientert drift, men de mangler kompetanse knyttet til innovasjon og innovasjonsprosesser. Dette kan skyldes at innovasjon ikke er eksplisitt formulert som en offentlig oppgave i strategiske dokumenter, og oppleves å komme i konflikt med lovpålagte oppgaver. Anvendelse av innovative offentlige anskaffelser som et strategisk verktøy og metode oppleves som utfordrende på grunn av eksisterende innkjøpspraksis og begrenset erfaring med innovasjon.

I utviklingsprosjekter er havnene ofte avhengig av leie inn ekstern kompetanse innen innovasjon, bærekraft og prosjektledelse og denne kunnskapen oppleves som kostbar og gir lite verdi over tid. Noen havner uttrykker at eksterne rådgivere og konsulenter ofte leverer på velprøvde løsninger for å ta ned risiko, heller enn å utfordre kreativiteten og stimulere til innovasjon. Det er også sjelden at konsulenter har kjennskap til innovative anskaffelser som verktøy og de utfordrer derfor heller ikke havnene til å bruke metoden. Dette kan være både innenfor planmessig kompetanse, bistand i utviklingsprosesser, men også spisskompetanse på andre områder.

I undersøkelsen så er mangel kunnskap og tilgang til riktig kompetanse en utfordring, uavhengig av organisering.

Organiseringen som interkommunale selskap kan bidra til bedre koordinering og målretting av havnevirksomhet i større regioner.

Samarbeid

Havnene samarbeider med private og andre offentlige aktører, men opplever at statlige og fylkeskommunale anbud kunne lagt bedre til rette for samarbeid. Dette gjelder både fysisk infrastruktur, energi, nullsutslippsløsninger og teknologi. Den helhetlige tilnærmingen uteblir og løsningene blir ikke optimale. Passasjerfartøy som ferger og hurtigbåter er et statlig eller fylkeskommunalt ansvar. Både staten og fylkeskommunene gjør anskaffelser i nye grønne løsninger. Eksempel kan være elektrifisering av hurtigbåter og de nye Vestfjordfergene⁵⁸ som skal ha hydrogen som energibærer. Det skal etableres flere tilgangspunkter for hydrogen, og for Vestfjordfergene er det eksempelvis stort sett opp til ekstern operatør å finne løsninger. Dette oppleves å bli gjort uten at nødvendigvis lokale havnemyndigheter i særlig grad deltar i

⁵⁸ Statens Vegvesen utlyser anbud på fergestrekningene Bodø-Værøy-Røst og Bodø Moskenes.

utviklingen av konseptene for å finne de beste løsningene og for å kunne skape synergieffekter.

Ved investering i grønn infrastruktur er det særlig viktig å få til gode prosesser, involvering og samarbeid fordi infrastruktur handler om sammenheng og en sammenkobling mellom aktørene, og i flere tilfeller en gjensidig avhengighet av hverandre.

Havnene ønsker også mer politisk oppmerksomhet og støtte når det gjelder nødvendige investeringer i infrastruktur også på landsiden.

Politisk oppmerksomhet

Havnene er kobling og bindeledd mellom forskjellige transportformer. For de fleste havnene gjelder dette spesielt overgangen mellom sjøtransport og vei. Flere av havnene i undersøkelsen har også nær tilknytning til jernbane og flyfrakt, og er dermed et knutepunkt for samtlige transportformer.

Samtidig som havnene er sentrale i logistikk-kjeden, er som regel tilliggende infrastruktur utenfor havnenes eller kommunenes ansvarsområde. Bi- og hovedleden inn til kaifront er et statlig ansvar. Dette er investeringer som blir utført etter politiske beslutninger av de statlige virksomhetene. Tilliggende infrastruktur på land er det i de fleste tilfeller fylkeskommunen eller staten som har ansvar for. Det betyr at havnenes utvikling i enkelte tilfeller er priggitt vilje til investering fra andre offentlige forvaltningsnivå.

Flere av havnene viser til at de i liten grad opplever politisk oppmerksomhet og drahjelp når det trengs nye investeringer, spesielt på landsiden, der tilknytningsvei og annen infrastruktur, som er avgjørende for å utvikle havnen i grønn retning, ikke får tilstrekkelig politisk prioritet og oppmerksomhet. Utfordringen beskrives med at havna i stor grad har egne inntekter og egen forretningsmessige drift, og ikke defineres som en del av velferdstilbudet i kommunen.

En presset kommuneøkonomi kan også vanskeliggjøre låneopptak. Dette da eierkommunen skal godkjenne og garantere for havnas låneopptak. Det er vist til at i enkelte tilfeller anses det som problematisk at havna, selv om investeringen er selvfinansierende og bærekraftig, vil belaste kommunens låneportefølje og dermed påvirke kommunens gjeldsgrad, som i enkelte tilfeller ikke er politisk ønskelig.

Virkemiddelapparat og kunnskap om ulike ordninger

Mange av havnene har begrensede ressurser og økonomiske forutsetninger for utvikling av bærekraftige, grønne løsninger. Dette gjør at virkemiddelapparatet blir avgjørende for å gjennomføre de nødvendige investeringene.

De ordningene havnene er mest kjent med er Enova og Kystverket sine søknadsbaserte tilskuddsordninger.

Havnene uttrykker at de kjenner til at det er ordninger som de kunne tatt del i, men at virkemiddelapparatet og tilgjengelige tilskuddsordninger fremstår uoversiktlig og vanskelig å finne ut av.

En av de konkrete utfordringene som fremheves spesielt er at de statlige ordningene er tidsbegrensede og kan oppleves firkantet. Dette kan medføre hastverk og at løsningene som velges tilpasses virkemiddelapparatet heller enn hva som er havnas reelle behov, med det resultat at valgt løsninger ikke blir optimale.

Havnene ønsker bedre tilgjengelighet og mer egnede strukturer i virkemiddelapparatet dersom de i enda større grad skal klare å utnytte potensialet i grønn omstilling.

Ut fra vår undersøkelse kan det se ut som om det stort sett bare er de større havnene som benytter seg av det tilgjengelige virkemiddelapparatet. Men det fremkommer tydelig fra samtlige havner, uansett størrelse og funksjon, at de gjerne kunne tenke seg mer kunnskap om hvordan de kan stimulere til innovasjon og utvikling gjennom bruk av innovative offentlige anskaffelser.

Avsluttende kommentar

I Regjeringens kyststrategi ⁵⁹er målet økt bærekraftig verdiskaping ved å fremme lønnsomme arbeidsplasser, konkurransekraft og digitalisering i eksisterende og nye næringer langs hele kysten. Og havnene er løftet frem som helt sentrale om vi skal klarer å ta ut potensialet for bærekraftig, grønn verdiskapning i landsdelen. Havnene knytter aktiviteten på sjø og land sammen, samtidig som de er kritisk viktig infrastruktur for logistikk og næringsutøvelse for små og mellomstore bedrifter. Spesielt gjelder dette for mellomstore havner i nord. En smart og bærekraftig havn bruker ny, digital teknologi og innovative metoder for å optimalisere driften.

⁵⁹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/kyststrategi/id2862477/>

Landsdelen har store muligheter for å ta en posisjon som en ansvarlig aktør i utviklingen av grønn energi og innovative, bærekraftige løsninger, men da må vi styrke samarbeidet på tvers av siloer og sektorer, kommune- og fylkesgrenser. Vi trenger kunnskap og kompetanseutvikling, risikoavlastning og legge til rette for nøytrale samarbeidsarenaer for en åpen og transparent dialog. Ved å koble de nordnorske havnene på de nasjonale og internasjonale innovasjonshubene og markedene, kan vi tilføre landsdelen kritisk kapasitet for utvikling og flytte feltet nasjonalt.

Gjennom en helhetlig, systematisk tilnærming, med utgangspunkt i havnen som energi-, logistikk og mobilitetsknutepunkt, og havna som økosystem for innovasjon, kan vi gjennom å tilrettelegge for IOA styrke havnenes innovasjon- og transformasjonsevne i det grønne skiftet, og legge til rette utvikling av nye grønne og bærekraftige løsninger for maritim sektor tilpasset et internasjonalt marked.

Vi trenger vi en nasjonal koordinering og samarbeid på tvers av ulike aktører og havner for å ta ut potensialet for innovasjon og realisere utviklingsambisjonene. Dette vil muliggjøre deling av beste praksis, ressurser og kunnskap. Vi kan rigge gode fellesprosesser som tar hensyn til de spesifikke behovene til hver havn, samtidig som man kan dra nytte av erfaringer og ekspertise fra hele landet.

Med LUP som pådriver vil man kunne koordinere, samhandle og samarbeide med mål om å utvikle ny teknologi og ny kompetanse for mer og grønnere eksport. LUP styrker leverandørenes forutsetninger i et marked som stadig endrer seg både nasjonalt og internasjonalt, og klargjør dem for nye reguleringer og endrede rammebetingelser. Norge som havnasjon vil være med å definere næring og samfunnsutviklingen globalt. Dette vil gi eksportinntekter, ringvirkninger og verdi økonomisk, økologisk og sosialt både i landsdelen, nasjonalt og internasjonalt.

Sluttord fra Norske havner

Havnene som innovasjonsarena i det grønne skiftet

Norges naturressurser og tilgangen til havet har dannet grunnlaget for dagens velferd og samfunn. Bosetting og verdiskaping har vært to sider av samme sak, i et land hvor over 80 prosent av befolkningen bor og arbeider langs kysten. Havet er vår viktigste kilde til verdiskaping, hvor havnene har vært bindeledd mellom ressursene til havs og foredling på land, enten det er mat, energi, medisiner eller andre ting. Havnene har alltid vært en svært viktig motor for utvikling og vekst, og ringvirkningene er flere arbeidsplasser. Slik vil det også være i framtiden.

Våre naturressurser blir til samfunnsverdier gjennom tilgang til markeder både i Norge og i andre land. I dag eksporteres over 90 prosent av norske varer via sjøtransport, og halvparten av all innenlandsk godstransport foregår også til sjøs. I Nord-Norge er havnene fortsatt en livsnerve og for mange samfunn helt avgjørende.

Grunnlaget for denne suksessen har vært ambisiøs nærings- og industriutvikling, samt investeringer i framtidsrettede havner. På mange måter har utvikling av havnene vært ensbetydende med investering i næringslivet og sikring av bosetting.

Skal vi klare å ta ut eksportpotensialet må vi utnytte havnene som innovasjonsarena. Havnene sin posisjon i forsyningskjeder og i den maritime verdikjeden, med tilgang både til land og havbaserte ressurser og infrastruktur, er optimale som innovasjonsarenaer

Vi ønsker derfor regjeringens eksportambisjoner mer enn velkommen, samtidig må vi vite at dette ikke kommer av seg selv. Sjøtransport er en forutsetning for økt verdiskaping og eksport, og det vil gi økte krav også til havnene om å møte næringslivets behov for grønn og effektiv transport. For å sikre framtidig verdiskaping, må det derfor gjøres betydelige investeringer i havneinfrastruktur langs kysten.

De offentlige havnene er kommunalt eide samtidig som mange av disse forvalter et nasjonalt og/eller et regionalt ansvar og mål. De nordnorske havnene er viktig for å nå de nasjonale målene, og investeringsbehovet er betydelig. I Nord-Norge har vi mer enn 300 havner og terminaler som er tilknyttet eksport og import av varer. La havnene få en styrket sin posisjon som samlingspunkt for verdiskaping som innovasjonsarenaer for de grønne og bærekraftige

løsningene vi og verden trenger!

Innovative offentlige anskaffelser kan være vårt sterkeste verktøy for å lykkes.

Havet har tjent Norge godt, og skal også gjøre det i framtiden. Sjøtransport er både den raskeste og grønneste veien ut til verden med norske produkter. Derfor er også havnene nøkkelen til mer verdiskaping og eksport. Det skal investeres enorme summer i havner i det grønne skiftet. Disse offentlige investeringene må vi bruke som innovasjon- og omstillingsmotor. Om vi bygger kunnskap på feltet kan havnenes egen transformasjon legge til rette for leverandørutvikling og innovasjon.

Ingvar Mathisen

Styreleder Norske Havner

Kjell-Olav Gammelsæter

Direktør Norske Havner

Tilleggsliste litteratur

- Nasjonalt Eksportråd (2023). *Mer og grønnere maritim eksport: Forslag til nasjonal eksportsatsing* [PDF]. Regjeringen.no.
<https://files.nettsteder.regjeringen.no/wpuploads01/sites/502/2023/03/Nasjonalt-eksportrad-Mer-og-gronnerer-maritim-eksport-forslag-til-nasjonal-eksportsatsing-28.02.23.pdf>
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) (u.å.). *En grønnere og mer konkurransedyktig sektor* [PDF].
<https://www.nho.no/contentassets/6f7c43721071469a9a5a2f0e540a177d/innpillsnotat---en-gronnere-og-mer-konkurransedyktig-sektor.pdf>
- Menon Economics (2023). *Maritim verdiskapingsrapport 2023*. Hentet fra:
<https://www.menon.no/maritim-verdiskapingsrapport-2023/>
- Menon Economics (2016). *Analysrapport til arbeidet med Maritim21-strategien; Maritim næring i det 21. Århundret - prognoser, trender og drivkrefter*.
<https://www.maritim21.no/siteassets/analyserapport---menon.pdf>
- Forskningsrådet (2016). *Maritim21 - Maritim21-strategi*.
https://www.maritim21.no/siteassets/maritim21_final-2.pdf
- Forskningsrådet (2019). *Maritim21 - Maritim FoU*
<https://www.maritim21.no/contentassets/9224180836eb4315b0019024ac49d8d4/maritim-forskningssinnsats.pdf>
- Akvaplan-niva, Bambulyak, A., & Rautio, R. (2019). *Den nordlige sjøruten: fremtidsutsikter*. Kunnskapsbanken for Nord-Norge.
<https://www.kbnn.no/artikkel/den-nordlige-sjorute-fremtidsutsikter>
- DNV (u.å.). *Sjøkart for grønn kystfart*.
[Sjøkart - Grønt kystfartsprogramENDELIG_tcm9-77508.pdf \(dnv.no\)](https://www.dnv.no/globalassets/2025/01/sjokart-gront-kystfartsprogramENDELIG_tcm9-77508.pdf)
- Forskningsrådet (2022). *Maritim21 – Strategy: Executive Summary*.
<https://www.forskningsradet.no/siteassets/publikasjoner/2022/maritim21-strategy--executive-summary3.pdf>

Forskningsrådet (2022). *Maritim21 – strategy: Executive Summary*.

<https://www.forskningsradet.no/siteassets/publikasjoner/2022/maritim21-strategy--executive-summary3.pdf>https://www.maritim21.no/siteassets/maritim21_final-2.pdf

Transport Global Practice of the World Bank and the World Ports Sustainability Program (WPSP) of the International Association of Ports and Harbors (IAPH) (2021).

Accelerating Digitalization; Critical Actions to Strengthen the Resilience of the Maritime Supply Chain. International Bank for Reconstruction and Development / International Development Association or The World Bank.

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/773741610730436879-0190022021/original/AcceleratingDigitalizationAcrossTheMaritimeSupplyChain.pdf>

World Bank Group (2016). *World Development Report; Digital Dividends*.

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/896971468194972881/pdf/102725-PUB-Replacement-PUBLIC.pdf>

SWECO (2023) *Smarte Havner; Hvordan ser en smart og integrert havnedrift ut i fremtiden?*

<https://www.sweco.no/wp-content/uploads/sites/13/2023/09/smart-havner-hvordan-ser-en-smart-og-integrert-havnedrift-ut-i-fremtiden.pdf>

Lovdata (u.å). Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) - Kapittel 3. Havner.

[Lov om havner og farvann \(havne- og farvannsloven\) - Kapittel 3. Havner - Lovdata](#)

Nærings- og fiskeridepartementet. (2020). Meld. St. 10 (2020–2021) - Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring. Regjeringen.no.

[Meld. St. 10 \(2020–2021\) - regjeringen.no](#)

Menon Economics (2022). *Vurderinger av trender, drivkrefter og perspektiver i transportsektoren*.

<https://www.menon.no/wp-content/uploads/2022-82-Analyse-av-drivkrefter-trender-og-perspektiver-i-transportsektoren.pdf>

SINTEF. (2021). INTERPORT - Integrated energy systems in ports.

<https://www.sintef.no/en/projects/2021/interport-integrated-energy-systems-in-ports/>

