

Anskaffelse av Barometerrapport – effekter av den grønne maritime forskningen

Oppdragsbeskrivelse

Dato: 09 september 2022

Formål og bakgrunn

I januar 2022 ble Maritim21 overlevert fiskeri- og havministeren¹, og strategien peker på forskning, utvikling og innovasjon som avgjørende for å nå regjeringens klimamål innen maritim sektor. Strategien bygger på at Norge skal være en verdensledende maritim nasjon i 2030 gjennom å ta en ledende posisjon i det grønne skiftet.

Forskningsrådet ønsker i denne forbindelse å få gjennomført en analyse av hvordan NFR finansierte prosjekter innen maritim bidrar til det grønne skiftet og til oppfyllelse av klimamål. Dersom analysen og metodikken gir tilfredsstillende resultater, vil analysen bli vurdert gjennomført jevnlig. Analysen skal gi en oversikt over *potensielle og evt. realiserte grønne effekter*² fra maritime prosjekter som har vært finansiert av Norges Forskningsråd i perioden 2018-2022. Resultatene av analysen vil benyttes til flere viktige formål, herunder videre strategisk porteføljearbeid og rapportering til relevante departement.

Den overordnede bakgrunnen er at Norge har lovfestet et mål om å bli et lavutslippssamfunn i 2050, der målet mer spesifikt er at klimagassutslippene i 2050 skal reduseres i størrelsesorden 90 til 95 prosent fra utslippsnivået i referanseåret 1990². Samtidig har Norge satt et delmål om å redusere utslippet av klimagasser med 50 til 55 prosent innen 2030. For å realisere utslippsreduksjonsmålene er det satt sektorspesifikke utslippsreduksjonsmål for maritim sektor som presentert nedenfor.

Forskningsrådet ønsker i sin strategi³ å innrette innsatsen for å oppnå en rask overgang til nullutslippssamfunnet og et konkurransedyktig næringsliv som leverer grønne energi-, klima- og miljøløsninger til globale markeder, og da er det avgjørende at vi har målrettede virkemidler og en god forståelse av *hvordan og i hvilken grad* prosjektene som finansieres hvert år innen Maritim sektor bidrar til måloppnåelse.

Maritim – status, mål og prioriteringer

Norsk skipsfart må omstilles for å innfri internasjonale og nasjonale klimaforpliktelser, og dekarboniseringen har så vidt begynt⁴. Rundt 1 prosent av den norske flåten er nullutslippsfartøy, mens 23 prosent drives med LNG, hybridelektrisk eller med andre lavutslippsløsninger, inkludert diesel-elektrisk maskineri på offshorefartøy.

Norge har et mål om å halvere utslippene fra innenriks skipsfart og fiske innen 2030 sammenlignet med 2005, herunder å stimulere til null- og lavutslippsløsninger i alle fartøyskategorier, jf. Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030. I Hurdalsplattformen har regjeringen lagt til grunn at den

¹ [Maritim21-strategien overlevert](#)

² [Meld. St. 13 \(2020–2021\) \(regjeringen.no\)](#)

³ [strategi 2020-2024.pdf \(forskningsradet.no\)](#)

⁴ [2022-29-Gronn-Maritim-2022-Teknologi-Utslipp-Verdiskaping-og-Sysselsetting.pdf \(menon.no\)](#)

maritime politikken skal bidra til å utvikle verdensledende norske industri- og kompetansemiljøer. Staten skal sammen med næringen sikre at utvikling av skipsfart med lave utslipp og nullutslipp blir et viktig norsk bidrag til å redusere de globale utslippene. Å satse på grønn skipsfart vil i tillegg bidra med videre verdiskaping og sysselsetting i næringen.

Forsknings- og innovasjonsstrategien Maritim21 anbefaler en omfattende satsning på digitalisering av maritim næring, utvikling av lav- og nullutslippsløsninger og en innsats på tvers av maritime verdikjeder. Klima og miljø (inkludert energieffektivisering) var også en viktig prioritering i Maritim21 fra 2010 og 2016. Norge deltar i Zero-Emission Shipping Mission⁵, et partnerskap under Parisavtalen, med målsetting om at minst 5 prosent av den globale deep sea-flåten skal kunne ta i bruk nullutslippsdrivstoff innen 2030.

Forskningsrådet har finansiert miljøprosjekter i den maritime sektoren gjennom flere budsjettformål i snart 20 år. Utlysningstyper og temaer for finansiering har variert iht. prioriteringer i de enhver tid gjeldende investeringsplanene.

Innhold og leveranser

I dette avsnittet beskrives de overordnede tekniske kravene, samt de innholdsmessige kravene til rapporten.

Tekniske/overordnede krav:

- Leveransen ferdigstilles som en skriftlig rapport.
- Rapporten skal være skrevet på norsk, men inneholde et engelsk sammendrag.
- Rapporten skal inneholde visuelle presentasjoner og/eller grafer som viser/illustrerer porteføljens bidrag til definerte KPIer (*potensielle og evt. realiserte grønne effekter*ⁱ).

Innholdskrav:

- Rapporten skal dokumentere *potensielle og evt. realiserte grønne effekter* fra Norges forskningsråds investeringer i FoU innen maritim (relevant for grønn omstilling).
- Det skal i rapporten defineres KPIer for porteføljenes bidrag til det grønne skiftet basert på tilgjengelige (og innhentede) data fra finansierte prosjekter, samt evt. annen ekstern data.
- Arbeidet vil involvere metodeutvikling. Forskningsrådet ønsker KPIer som også går utover det å summere antall prosjekter og volum av finansierte midler i ulike kategorier/temaer. KPIer (potensielle og evt. realiserte effekter) bør være knyttet til:
 - Reduserte klimagassutslipp (utslippsreduksjonstall og/eller utslippsreduksjonspotensiale)
 - Redusert energiforbruk
 - Tiltakskostnad (Kostnaden ved et tiltak, målt som kroner per enhet oppnådd utslippsreduksjon)
- KPIene kan eksempelvis også være knyttet til følgende:
 - Redusert utslipp til sjø
 - Flere norske patenter knyttet til grønn maritim teknologi
 - Økning i teknologisk- og/eller kommersiell modenhet (TRL/CRL) av null- og lavutslippsteknologier
 - Økt eksport av grønne varer/tjenester
 - Utvikling av sterke nasjonale forskningsmiljø
 - Flytting av kunnskapsfront gjennom internasjonalt samarbeid

⁵ [Zero-Emission Shipping – Mission Innovation \(mission-innovation.net\)](https://mission-innovation.net/)

- Økt sysselsetting i grønn maritim næring
 - m.m.
- Dette er opp til tilbyder å foreslå KPIer basert på tilgjengelig datagrunnlag. Endelig valg av KPIer i rapporten skal gjøres i samråd med rådgivere i Norges forskningsråd. Kvantitative beregninger kan evt. gjøres for bl.a. utslipp, energiforbruk og tiltakskostnad og for øvrige effektområder kan det gjøres kvalitative vurderinger.
 - Det er en vesentlig side ved arbeidet at analysene kan gjennomføres årlig/jevnlig, slik at utviklingen og leveranse på KPIer blir sammenlignbare.
 - Det bør utarbeides en *overordnet kategorisering* knyttet til prosjektenes ulike måter å bidra til redusert klimagassutslipp på. Eksempelvis vil prosjekter knyttet til digitalisering av maritim næring være relevante da de vil kunne ha reduksjoner knyttet til for eksempel ruteoptimalisering og energieffektivisering, mens prosjekter knyttet til nye nullutslipp/karbonnøytrale drivstoff typisk vil ha større utslippsreduksjoner.
 - Det kan også være aktuelt å relatere KPIene til ulike fartsområder (innenlands, shortsea, deepsea) og/eller segment (bulk, tank, passasjerer og container).

Datagrunnlag og metode

Forskningsrådet vil gjøre relevante dokumenter og data som kan deles tilgjengelig for gjennomføringen av analysen, slik som for eksempel prosjektlister, prosjektbeskrivelser og sluttrapporter for aktuelle finansierte prosjekter i perioden 2018-2022. Dette vil inkludere både aktive og avsluttede prosjekter og disse vil være innen flere søknadstyper (IPN, IPD, KSP) og flere budsjettformål.

Merk at prosjektbeskrivelsene og sluttrapportene primært inneholder beskrivelser av prosjektene og mulige virkninger og effekter (samt økonomidata), og at det for de fleste prosjektene ikke vil kunne være mulig å trekke ut KPIer knyttet til *potensielle eller evt. realiserte grønne effekter* direkte fra denne dokumentasjonen alene. Det vil derfor være behov for supplerende datakilder.

Spørreundersøkelser og evt. intervju av søkere (gjennom et begrenset utvalg av case studier) kan være supplerende datakilder, og det er også opp til tilbyder å foreslå egnede metoder. Spørreundersøkelser og intervjuguide skal evt. utarbeides i samråd med Forskningsrådet. Kommunikasjon med søkere skal også skje i samråd med Forskningsrådet.

Tilbyder kan også benytte egne data og eksterne datakilder (e.g. SSB).

Valgt datagrunnlag og metode må dokumenteres i rapporten.

Tidsplan

Oppdragsgiver har lagt opp til følgende tidsplan for gjennomføringen av anskaffelsen (frister er markert med uthevet skrift). Planen er foreløpig, og datoene vil kunne forskyves underveis i konkurransen.

Tidspunkt	Aktivitet
09.09.2022	Invitasjon til å delta sendt ut
16.09.2022	Frist for å stille spørsmål til konkurransegrunnlaget
23.09.2022	Tilbudsfrist
Uke 39	Evaluering av tilbud
30.09.2022	Meddelelse om tildeling av kontrakt
10.10.2022	Utløp av karenperiode
11.10.2022	Kontraktsinngåelse
11.10.2022	Oppstart av kontrakt
Uke 41	Oppstartsmøte
01.12.2022	Vedståelsesfrist
15.12.2022	Endelig rapport overleveres Forskningsrådet

Budsjett

Kontraktens verdi er inntil kr 600 000,- ekskl. MVA

ⁱ *Potensielle grønne effekter*: fremtidig potensial som er antatte/forventede fremtidige effekter som vil bidra positivt inn i det grønne skiftet som enten kan sannsynliggjøres eller prognostiseres.

Realiserte grønne effekter: dokumenterbare (realiserte) virkninger som følge av at forskningsresultatene er tatt i bruk og har gitt nytteverdi mtp. det grønne skiftet (for eksempel gjennom utslippsreduksjoner i Norge og i andre land).