

19.05.2021

Statusrapport Fremtidens Hurtigbåt del II

Overordnet status

Fremtidens hurtigbåt er i en konkurranseforberedende fase. Prosjektet har nylig gjennomført en siste markedsdialog for å få innspill og korrigeringer klart. Markedsdialogen har vært omfattende og inspirerende, og prosjektet opplever at næringen har deltatt aktivt. Prosjektet vil nå ta disse innspillene med seg i utarbeidelsen av konkurransegrunnlaget.

Fra markedsdialogen er det spesielt fire hovedmomenter som er blitt kommentert:

1. Finansiering

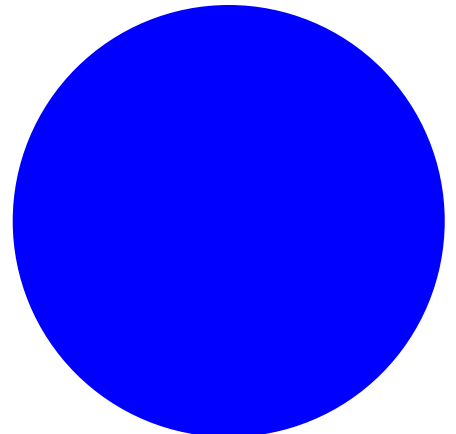
Tilskuddet fra Klimasats dekker 75 % av kostnadene og forutsetter en egenfinansiering på 25 % fra fylkeskommune og næringslivet. Næringslivet gir uttrykk for at 25 % kan bli vanskelig å dekke i en designkonkurranse uten garantier for fremtidige inntekter.

2. Eierskap til det som utvikles og deling av informasjon

Næringslivet har uttrykt bekymring for at fylkeskommunen skal overta eierskapet til design (IP, patenter m.m.) og at fylkeskommunen kan komme til å sende kontrakter med norsk design/teknologi ut av landet. I tillegg uttrykkes det bekymring for at fylkeskommunen kan offentliggjøre bedriftssensitiv informasjon og/eller blande kunnskap fra flere bedrifter for å optimalisere et produkt.

3. Kobling mellom design og verftsmiljø i konkurransen

Verftsnæringen retter et fokus mot at verft med egen designavdeling ikke er interessert i at deres design bygges ved et annet verft enn sitt eget. Samtidig ytres det



bekymring for at nasjonale verft kan prioritere eget design slik at uavhengige designere ikke får tilgang til verftskompetanse.

4. Risiko for sluttprodukt

Verftsnæringen har uttrykt et ønske om at risikofordelingen mellom oppdragsgiver og leverandør blir tydeliggjort. I en tradisjonell byggekontrakt er det verftene som tar risiko for at fartøyet blir bygget etter plan og at det oppfyller de funksjonskrav som er definert. I en utviklingskontrakt der verftene ikke er eneste ansvarlige aktør er det avgjørende at risikoen for det endelige produktet overføres til oppdragsgiver, og at oppdragsgiver tar risiko for at man ender opp med et fartøy som fungerer.

Vurderingstema i prosjektet

I prosjektet har det vært et fokus gjennom markedsdialogen og i etterkant av denne å finne løsninger på de utfordringene som markedsaktørene har fremhevet. I det følgende redegjøres det for vurderinger som pågår, og hvordan disse adresseres.

1. Finansiering

Prosjektet jobber med en revidert finansieringsplan og vil ta hensyn til næringslivets behov. For å lykkes med dette må trolig konkurransen spisses tydeligere og færre aktører vil kunne få kontrakt innledningsvis. Dette for å hindre at midlene spres på for mange for tidlig. Ny finansieringsplan planlegges drøftet med næringsaktørene i juni 2021 før konkurransen utlyses.

2. Eierskap/royalties og deling av informasjon

Fylkeskommunene skal ikke eie IP-rettigheter (Intellectual Property, eller Immaterielle rettigheter) og patenter som utvikles i designfasen. Leverandørene skal selv eie og ha rettigheter på kunnskap og teknologi som utvikles, og vil ha kontroll og eierskap over egne produkt. Leverandørene skal også ha markeds- og salgsrettigheter til egne produkter.

De rettigheter det er snakk om fra fylkeskommunenes side begrenser seg til en bruksrett. Bruksretten skal sikre at fylkeskommunen kan få bygget design som utvikles og gjelder konsepter som helhet. Fylkeskommunen kan ikke blande konsepter uten samtykke. Rettighetsfordeling mellom næringslivspartnere forutsettes løst av den enkelte gruppering som deltar i konkurransen.

Likevel er det viktig å presisere at Miljødirektoratet gjennom sitt tilsagnsbrev har satt som en forutsetning for tildelingen av midler at fylkeskommunene deler funn på et overordnet nivå tilsvarende prosjektets del 1, og at kunnskapen skal komme felleskapet til gode nasjonalt.

Leverandører skal kunne innlevere en sensurert rapport som deles. Fylkeskommunen vil ikke dele informasjon uten samtykke med rettighetshaver. Fylkeskommunene har gått i tett dialog med blant annet Norsk Industri for å sikre en kontrakt som ivaretar norske konkurransevilkår og norske leverandører.

3. Kobling mellom design og byggefase

Koblingen mellom design og byggefase er viktig og krevende. I prosjektet pågår nå arbeidet med en fullstendig kartlegging av hvilket juridisk handlingsrom man har for anskaffelsene i begge utviklingsløp. I prosjektet vil det søkes å legge til rette for en konkurranse som sikrer at også norsk næringsliv vil være konkurransedyktige gjennom alle deler av prosjektet, uavhengig av om fasene deles opp i ulike konkurranser eller ikke.

4. Risiko for sluttprodukt

En utviklingskontrakt vil bryte med normene innen konvensjonelle anskaffelser, også fordeling av risiko. Fylkeskommunene har sagt seg villig til å ta ansvar for prosjektet som skal pilotere nye teknologiske løsninger for å skape utslippsfrie hurtigbåter. I dette ligger det en betydelig grad av usikkerhet for om man lykkes, og det er naturlig at fylkeskommunene som oppdragsgiver tar en del av risikoen for sluttproduktet, men sett i sammenheng med eierskap til produkt og rettigheter.

I designfasen vil risikoen for leverandør begrense seg til om tilbudt design blir valgt videre eller ikke.

Oppdragsgiver vil være tydelig på risikofordeling mellom oppdragsgiver og leverandør i alle faser gjennom hele prosjektgjennomføringen, og det er også her viktig med forutsigbarhet for aktører som ønsker å delta i konkurransen.

Hovedløp i prosjektet:

1. Sikkert design

Dette løpet vil ha fokus på en sikkerhetsgodkjenning av hydrogen som energibærer, og det naturlige er å gjennomføre anskaffelsen som et helhetlig løp som inkluderer design, bygg og pilot i en kontrakt.

For å få godkjent hydrogen som energibærer på hurtigbåt må leverandøren gjennom en prosess hos Sjøfartsdirektoratet som heter Alternativt design. I all hovedsak handler prosessen om risikoevaluering og risikoreduksjon, noe som innebærer at leverandør må bevise at den nye energibæreren er like sikker som andre godkjente energibærere. En slik prosess gjennomføres i flere steg og vil krysse grensen mellom design og bygg. Vurderingen er derfor at dette løpet gjennomføres som en tradisjonelt rigget konkurranse som retter seg mot verft og/eller konsortier med en tydelig verfts kompetanse.

Kontrakten som skal tildeles for sikkert design vil ha et helhetlig preg og lede direkte til et fartøysbygg. For å sikre tilstrekkelig med midler vil det kunne inngås kontrakt med 2-3 aktører innledningsvis, mens 1-2 vil kunne gå videre til byggefasen dersom første fase er vellykket og finansiering for neste fase er på plass.

I designfasen som er første del av kontrakten, vil målet være å få en forhåndsgodkjenning hos Sjøfartsdirektoratet. Dette er en av de formelle milepælene i prosessen Alternativt design.

2. Energieffektivt design

Det andre løpet legger vekt på energieffektivisering og vil ha en tydelig teknologiutviklingsprofil. Hensikten med dette løpet er å få ned energiforbruket parallelt med introduksjonen av nullutslippsenergibærere slik at man øker rekkevidde og senker fartøyets vekt maksimalt. Dette løpet vil i større grad enn det første ha et innovativt anskaffelsesløp som utgangspunkt, og det vil i hovedsak rettes mot designmiljøene både hos verft og hos uavhengige designskaper.

Det jobbes aktivt med å sikre en god kobling mellom design og byggefase slik at både verft og designskaper kan delta i konkurransen.

Veien videre

Utfordringer knyttet til koordinering av interesser og politisk forankring, samt juridiske avklaringer rundt prosjektgjennomføring har tatt lenger tid enn først antatt, og forberedende fase er dermed noe forsinket i henhold til opprinnelig fremdriftsplan.

Prosjektet har likevel en målsetting om å ha deler av konkurransegrunnlaget klart til utsending før sommeren. Det er et ønske fra prosjektet å sende utkast på en høringsrunde i markedet for å få tilbakemelding fra mulige tilbydere før kunngjøring av konkurransen. Prosjektet har også til hensikt å kunngjøre konkurransen for effektivt design i henhold til fremdriftsplan.



Fremtidens Hurtigbåt

Konkurransen for sikkert design / hydrogen anbefales som nevnt gjennomført som en helhetlig anskaffelsesprosess, og dette krever at prosjektet anbefaler og forankrer en risikomodell for anskaffelsen, samt en eierskapsstruktur som fylkeskommunene er enige i før man kunngjør konkurransen. Prosjektet ser det derfor som nødvendig at eierskapsmodell avklares og at konkurransen derfor skyves til det foreligger en konklusjon. Prosjektet antar at dette vil medføre en forskyvning av konkurranseutsetting for sikkert design / hydrogen på cirka 6 måneder.

En sak om eierskapsstruktur og risikomodell vil legges frem innen utgangen av 2021.