



RAPPORT

Maritime virkemidler

Kartlegging og vurdering av behov, relevans og viktighet



Foto: iStock

Av Even Winje, Sigrid Hernes, Kaja Haug, Per Fredrik Johnsen og Leo Grünfeld

Menon-publikasjon Nr. 103

2025

Forord

På oppdrag for Norges Rederiforbund har Menon Economics kartlagt og vurdert maritime virkemidler som tilbys av det norske virkemiddelapparatet. Målet med oppdraget har vært å kartlegge den maritime næringens bruk av virkemidler i dag og historisk, samt vurdere hvilke virkemidler som oppfattes som relevante og viktige for maritim næring.

Ansvarlig for prosjektet er Even Winje, med Sigrid Hernes som prosjektleder. Kaja Haug og Per Fredrik Johnsen har vært prosjektmedarbeidere. Leo A. Grünfeld har vært kvalitetssikrer.

Vi takker Norges Rederiforbund for et spennende oppdrag. Vi takker også alle intervjuobjekter for gode innspill underveis i prosessen.

September 2025

Even Winje
Prosjektansvarlig
Menon Economics

September 2025

Sigrid Hernes
Prosjektleder
Menon Economics

Om Menon Economics

Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter. Vi er et konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked.

Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt.

Les mer om vårt arbeid på menon.no.

Om Norges Rederiforbund

Norges Rederiforbund er den ledende arbeidsgiver-, beredskaps- og interesseorganisasjonen for norsktilknyttede rederivirksomheter. Rederiforbundets 130 medlemmer har 1400 skip og rigger verden over, sysselsetter om lag 50 000 sjøfolk og offshorearbeidere fra omkring 50 forskjellige nasjoner.

Les mer om Rederiforbundet på rederi.no.

Innhold

Sammendrag	4
Flere virkemidler vurderes som relevante for maritim næring sett i lys av bruk, men det er avdekket flere forbedringspunkter for å oppnå et mer treffsikkert virkemiddelapparat	4
Kartlegging av maritim nærings bruk av virkemiddelapparatet	6
1 Innledning og bakgrunn	10
1.1 Bakgrunn	10
1.2 Formål med rapporten	10
1.3 Metodikk og informasjonsinnhenting	11
2 Norsk maritim næring	14
3 Historisk bruk av virkemidler i maritim næring	16
3.1 Finansielle virkemidler: tilskudd, lån og egenkapital	16
3.2 Finansielle virkemidler: garantier og eksportkreditt (lån)	27
4 Historisk bruk av grønne virkemidler i maritim næring	33
4.1 Finansielle virkemidler: tilskudd, lån og egenkapital	33
4.2 Finansielle virkemidler: garantier og eksportkreditt	35
5 Vurdering av maritime virkemidlers relevans	37
5.1 Vurdering av relevans: bruk av finansielle virkemidler som tilskudd, lån og egenkapital	37
5.2 Vurdering av relevans: bruk av finansielle virkemidler som garantier og eksportkreditt	43
5.3 Vurdering av relevans: ikke-finansielle virkemidler	44
5.4 Potensielt relevante virkemidler som i dag ikke benyttes	45
6 Behov og vurderinger knyttet til maritime virkemidler	48
6.1 Behov for mer fleksible virkemidler som gjenspeiler dagens behov, utviklet i dialog med næringen	48
6.2 Behov for et mer oversiktlig og enkelt virkemiddelapparat	51
6.3 Virkemidler må sees i sammenheng med rammebetingelser	52
Vedlegg A – Øvrige vurderinger av relevans	53

Sammendrag

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Norges Rederiforbund. Formålet med oppdraget har vært å kartlegge den maritime næringens bruk av virkemidler. I tillegg vurderes hvilke virkemidler som oppfattes som relevante og viktige for næringen, samt virkemidlenes treffsikkerhet.

Virkemiddelapparatet i denne analysen inkluderer Forskningsrådet, Innovasjon Norge, Enova, Siva, Eksportfinansiering Norge, SkatteFUNN, Nysnø, Investinor, Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering (FHF), Fylkeskommunene, Regionale Forskningsfond, Sårkornfond, Norsk Romsenter og Argentum. Statistikken er basert på SSBs virkemiddeldatabase (for perioden 2012-2023) koblet mot Menons bedriftsdata, supplert med prosjektlister og intervjuer med aktører i næringen og virkemiddelaktørene.

Flere virkemidler vurderes som relevante for maritim næring sett i lys av bruk, men det er avdekket flere forbedringspunkter for å oppnå et mer treffsikkert virkemiddelapparat

Kartleggingen viser at flere av virkemidlene i det norske næringsrettede virkemiddelapparatet er relevante for maritim næring. Virkemidler med maritim tematikk, som MAROFF og Enovas støtte til elektrifisering av sjøtransport, skårer høyest langs alle indikatorer (samlet bevilgning, maritim andel og antall maritime aktører). Også generelle programmer benyttes i en betydelig grad, selv om andelen maritime bevilgninger da naturlig nok er lavere. Eksempler er Innovasjon Norges ordninger for risikolån og innovasjonstilskudd.

Det finnes også programmer som vurderes som relevante, men som i liten grad benyttes. Dette kan indikere at virkemiddelapparatet ikke er oversiktlig eller treffsikkert nok. Eksempler inkluderer:

- **Pilot-T**, som kunne ha støttet digitalisering i maritim transport, men som ekskluderer store deler av næringen grunnet snevert mandat.
- **Enovas støtteordning for ombygging av fartøy til bruk av landstrøm**, som brukes lite til tross for høyt investeringsnivå i landbasert infrastruktur. Her kan bedre mobilisering og informasjonsarbeid være avgjørende.
- **Eksfins Skipsgranantiordning**, hvor kun 1 milliard kroner av en ramme på 10 milliarder kroner var bevilget ved utgangen av 2024. Det bør vurderes å omdisponere midler til mer etterspurte ordninger, som Byggelånsgranantiordningen.

Selv om virkemiddelapparatet som helhet vurderes som relevant for maritime aktører har vi avdekket flere forbedringspunkter.

Aktører etterlyser virkemidler som i større grad er:

- **Utviklet i tett dialog med næringen.** Flere aktører etterlyser virkemidler som bedre reflekterer faktiske behov og innovasjonsløp ved å være utviklet i nær dialog med næringen. Kobling opp mot strategiarbeidet til Maritim21 i planlegging av et eget KI-senteret trekkes frem som et godt eksempel på behovsdrevet utvikling. Det pekes også på behov for bedre kobling mot europeiske støtteordninger.
- **Teknologinøytrale**, med utslippskutt som hovedkriterium fremfor støtte til spesifikke løsninger. Mange peker på at dagens ordninger favoriserer batteri og hydrogen, og dermed kan ekskludere andre relevante løsninger. En teknologinøytral tilnærming vil gi bedre rom for innovasjon og mangfold i løsninger med klimanytte.

- **Rettet mot utrulling og implementering**, ikke bare pilotering og førstegangsutprøving. Flere peker på at støtten ofte stopper etter pilotfasen, selv om markedet sjelden er modent etter én test. For å oppnå skalafordeler og gjennomslag i markedet trengs støtte til videre utrulling. Dette gjelder særlig systemløsninger, som grønne transportkorridorer, der flere aktører må investere samtidig.
- **Fleksible i regelverksforståelse**, særlig med tanke på ESA-regler og vurdering av globale utslipp. Flere aktører opplever at virkemiddelapparatet praktiserer regelverk, særlig statsstøtteregler, for strengt. Det etterspørres større vilje til å utforske handlingsrommet, blant annet innenfor ESA-reglene. Dette kan gjøre at flere gode prosjekter får tilgang på støtte.
- **Forutsigbare over tid**, slik at det er mulig å planlegge langsiktige investeringsløp. Store årlige endringer i programmer og prioriteringer skaper uforutsigbarhet og investeringsrisiko. Bedrifter etterlyser stabile rammer som muliggjør langsiktig planlegging. Enkelte forteller om støtte ett år og avslag neste, uten at behov eller prosjekt har blitt endret.
- **Basert på vurdering av globale utslipp**. Flere trekker frem et ønske om at prosjekter med internasjonal miljøeffekt skal verdsettes høyere. For rederier med global virksomhet fremstår dagens avgrensning til nasjonale utslippsreduksjoner som lite hensiktsmessig. Det foreslås at virkemidler i større grad vurderer total klimagevinst.

Flere aktører etterlyser også en støtteordning for CO₂-relaterte tiltak, tilsvarende NO_x-fondet. NO_x-fondet er et virkemiddel for å redusere utslipp av nitrogenoksider (NO_x). Fondet er et alternativ til statlig avgift på NO_x-utslipp og bygger på en miljøavtale mellom staten og en rekke næringsorganisasjoner. Fondet gir økonomiske midler for utslippsreduserende tiltak. Fondet løftes frem som et godt eksempel på fleksibilitet, enkel saksbehandling og nærhet til brukerne.

Behov for forenkling og bedre samordning i virkemiddelapparatet

Flere aktører i maritim næring opplever virkemiddelapparatet som komplekst, uoversiktlig og vanskelig å navigere i. Det kan være uklart hvilken aktør man skal henvende seg til, hvilke programmer som er relevante, og om man kvalifiserer for støtte. Utfordringen gjelder særlig for små og mellomstore bedrifter, som sjelden har kapasitet til å følge med på endringer eller jobbe systematisk opp mot virkemiddelaktørene.

Selv om det ligger utenfor prosjektets rammer å foreslå konkrete forenklinger eller strukturendringer i virkemiddelapparatet, har vi fått innspill til grep som kan gjøre dagens system mer oversiktlig og tilgjengelig for brukerne. Dette inkluderer blant annet bedre henvisningskompetanse mellom virkemiddelaktørene og økt innsikt i hverandres tilbud.

Avslutningsvis understreker vi at virkemiddelapparatet må ses i sammenheng med øvrige næringspolitiske rammevilkår, som skatter, avgifter og reguleringer. Flere aktører fremhever at konkurransekraften ikke bestemmes av enkeltvirkemidler alene, men av det samlede tilbudet av virkemidler og rammebetingelser.

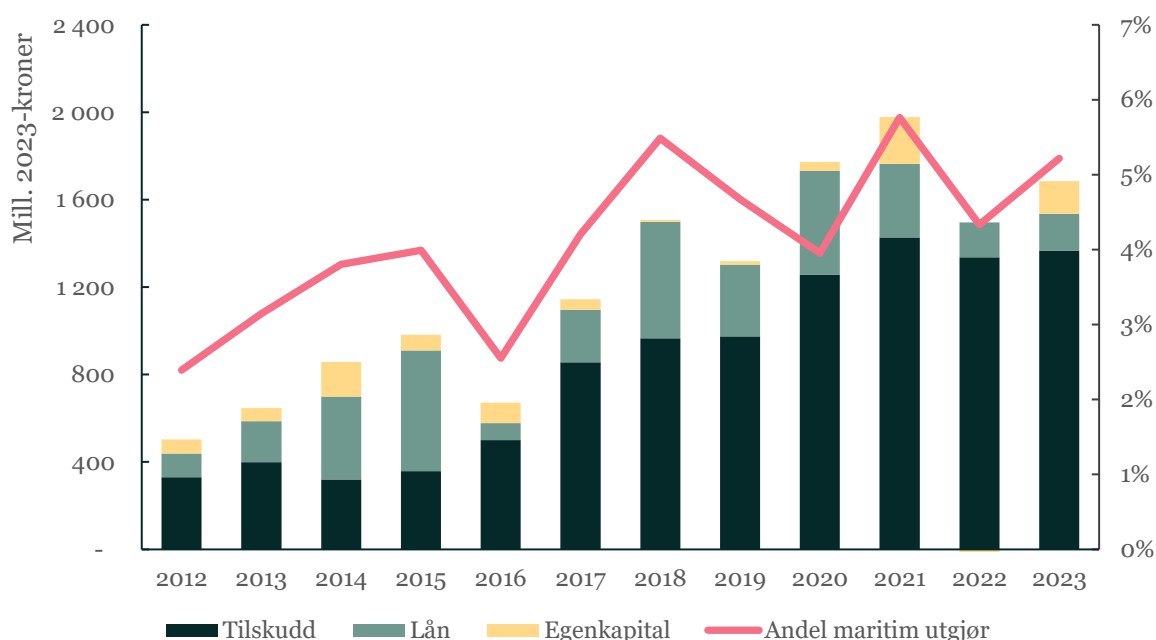
Kartlegging av maritim nærings bruk av virkemiddelapparatet

Økning i bevilgninger til maritim næring de siste årene – i hovedsak drevet av den grønne omstillingen

I perioden 2012 til 2023 er det totalt bevilget 14,5 milliarder kroner til maritim næring.¹ I 2012 var bevilgningene på om lag 500 millioner kroner, mens de i 2023 er omkring 1,7 milliarder kroner. Denne økningen henger sammen med en økning i grønne bevilgninger fra Enova.

I samme periode, fra 2012 til 2023, har de totale bevilgningene gjennom virkemiddelapparatet økt med over 50 prosent, fra 21,2 milliarder til 32,5 milliarder. Det har med andre ord vært en vekst i det samlede virkemiddelområdet, men også en økning i den maritime nærings andel (fra 2 prosent i 2012 til 5 prosent i 2023). Dette er vist i figuren under.

Figur A: Utvikling i maritim nærings bevilgninger av finansielle virkemidler (tilskudd, lån, egenkapital)*, og maritime bedrifters andel av totale bevilgninger. Kilde: SSB, Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Bevilgningene er fordelt mellom flere offentlige aktører, der Innovasjon Norge og Enova står for brorparten. Innovasjon Norge har bevilget om lag 40 prosent av totalen til maritim næring i perioden 2012 til 2023, mens Enova står for 24 prosent. Siden 2015 har Enova vært den klart viktigste drivkraften bak veksten, etter at deres mandat ble utvidet til å inkludere transportsektoren. I 2023 var Enova største enkeltaktør, med 40 prosent av årlige bevilgninger til maritim næring.

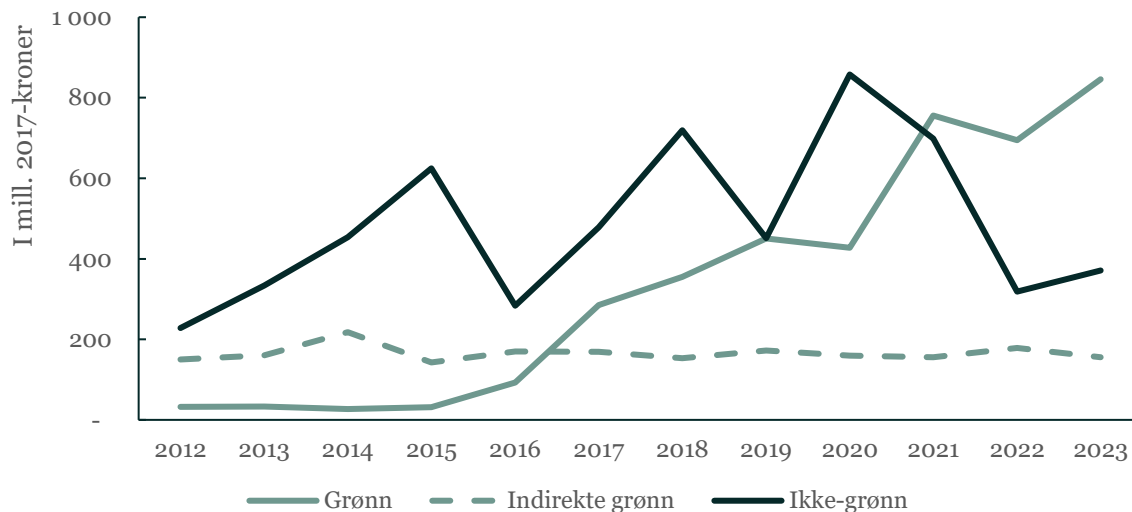
Andelen bevilgninger til grønne prosjekter har økt over perioden

Mye av den samlede økningen i maritim virkemiddelbruk over perioden skyldes vekst i grønne bevilgninger og strengere reguleringer og krav. Totalt i perioden 2012-2023 er 51 prosent av de 14,5 milliarder kronene som er bevilget (tilskudd, lån og egenkapital) til maritim næring klassifisert som grønne eller indirekte grønne.

¹ Bevilgede midler er ikke det samme som utbetalte midler. Det finnes i hovedsak kun data på bevilgede midler per i dag.

Andelen grønne bevilgninger har økt fra 8 prosent i 2012 til 62 prosent i 2023. Dette fremgår av figuren under. Økningen skyldes i stor grad Enovas endrede innretning etter 2015, med økt satsing på energi- og klimateknologi rettet mot lavutslipp og bærekraftige *maritime løsninger*. Ser man bort fra grønne virkemidler, har det vært begrenset underliggende vekst i virkemiddelbruk. Dette til tross for at ikke-grønne bevilgninger varierer betydelig fra år til år.

Figur B: Bevilgninger (tilskudd/lån/EK) til maritime aktører fra grønne, indirekte grønne og ikke-grønne virkemidler i perioden 2012-2023. Kilde: SSB, Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

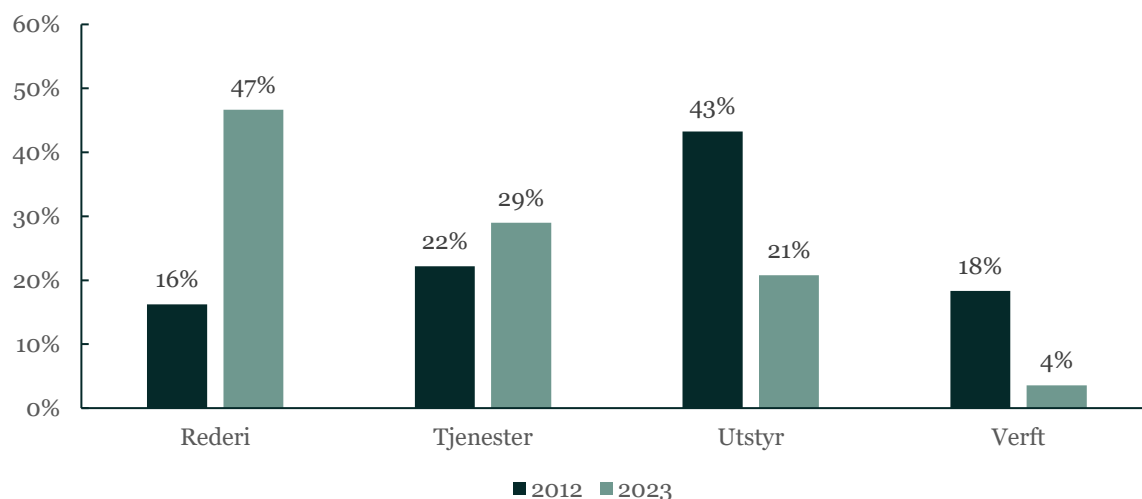
Grønn omstilling preges av flere typer markedssvikt, blant annet mangelfull prising av utslipp og positive eksternaliteter knyttet til forskning og utvikling. Førstnevnte er særlig utfordrende for maritim næring, som opererer på tvers av landegrenser og under ulike regulatoriske regimer. For å sikre nødvendig tempo i overgangen til lavutslippsløsninger er treffsikre virkemidler derfor avgjørende.

Til tross for markant økning i grønn virkemiddelbruk, har utslippene fra innenriks skipsfart vært tilnærmet uendret siden 2012. Utviklingen *kan* tyde på at virkemidlene så langt har hatt begrenset effekt på utslippsreduksjoner på aggregert nivå, noe som *kan* indikere at dagens virkemidler er mindre treffsikre. Samtidig er det viktig å fremheve at det tar tid å utvikle og implementere nye teknologier stor skala, noe som gjør at effekten av økte grønne bevilgninger ennå ikke fullt ut reflekteres i utslippstallene. I tillegg finnes det flere andre forhold som kan forklare utslippstallene. Eksempelvis har både næringens aktivitetsnivå økt i perioden, og flåtesammensetningen har endret seg. For å kunne vurdere effekten av grønne virkemidler på en mer presis måte, kreves det grundigere beregninger av sammenhengen mellom utslipp, økonomisk aktivitet og bevilgninger. Dette har imidlertid ligget utenfor rammen for vår analyse.

Forskjell i bruken av virkemiddelapparatet på tvers av de maritime segmentene

Maritim næring omfatter rederier, verft, utstysprodusenter og tjenesteleverandører. I 2012 gikk størstedelen av bevilgningene til utstysprodusentene (43 prosent), mens rederiene dominerte i 2023 med 47 prosent av bevilgningene. Dette blant annet som følge av Enovas utvidede mandat.

Figur C: Andel av bevilgninger til maritim næring, fordelt på hovedgruppe for årene 2012 og 2023.
Kilde: SSB, Menon Economics

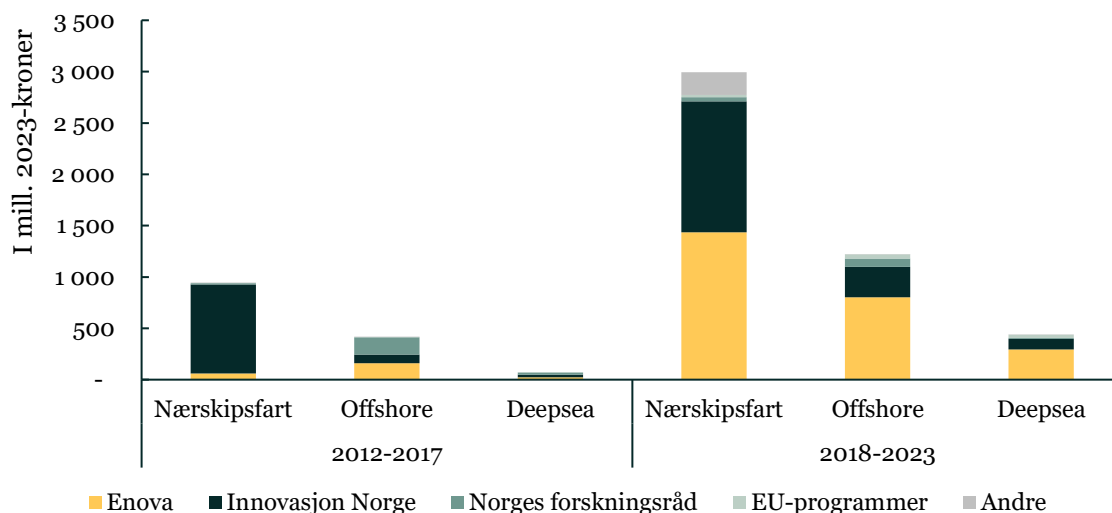


* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Ser vi hele perioden under ett (2012-2023) mottok rederiene størst andel av bevilgningene (tilskudd, lån og egenkapital) – totalt 6,1 milliarder kroner. Dette tilsvarer 42 prosent av bevilgningene til maritim næring. Deretter følger utstysprodusenter (28 prosent), tjenesteleverandører (23 prosent) og verft (8 prosent).

Nærskipsfartsrederiene er det rederisegmentet som har fått bevilget mest støtte i perioden. De er ofte små, kystnære rederier. Fordelingen mellom rederisegment er vist i grafen under.

Figur D: Tilskudd/lån/EK (i mill. 2023-kroner) bevilget til rederier i perioden 2012-2017 og 2018-2023, fordelt på virkemiddelaktører. Kilde: SSB, Menon Economics



*Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Eksfin er en viktig aktør for å muliggjøre store investeringer i skipsbygging og grønn teknologi

Eksfin er en sentral aktør i finansieringen av maritim næring, og tilbyr lån og garantier som muliggjør store investeringer i skipsbygging og grønn teknologi. Dette skjer både gjennom generelle ordninger (som den alminnelige garantiordningen) og spesifikke maritime virkemidler (som byggelånsgaranti og skipsgarantiordningen).

Maritim næring er Eksfins største brukergruppe. I 2023 sto maritim næring for 21 prosent av Eksfins totale nye garantier og 43 prosent av alle nye utlån. Utover maritim næring, er industri og sjømat (inkl. oppdrett) næringene som utgjør store deler av garantiporteføljen til Eksfin.²

Bruken av Eksfins virkemidler har variert betydelig over tid, både i beløp og antall tildelinger. Dette har vært særlig drevet av prosjektstørrelse og markedsforhold. I 2023 var støtten jevnere fordelt mellom rederier, verft og utstyrsprodusenter enn fem og ti år tidligere. Årsaken er at leverandørindustrien nå bevilges mer fra Eksfin enn tidligere, blant annet fordi Eksfin kan finansiere leveranser til utenlandske skipsbyggingsprosjekter.

² Basert på næringsfordeling i porteføljen av garantiordninger med balansekrav. Se figur 7 i Eksfins årsrapport 2024.

1 Innledning og bakgrunn

1.1 Bakgrunn

Maritim næring er tett integrert i internasjonale verdikjeder, og næringens vilkår påvirkes av både nasjonal og internasjonal regulering og politikk. Rammevilkårene for næringslivet inkluderer blant annet skatte- og avgiftssystemet, ulike typer reguleringer, og politikk knyttet til utdanning og arbeidsmarked. Disse omtales ofte samlet som den **brede næringspolitikken**. Innenfor denne finnes også det som betegnes som **den smale næringspolitikken**. Dette er direkte og indirekte virkemidler som er spesifikt rettet inn mot å fremme innovasjon og utvikling i næringslivet (virkemiddelapparatet). Det er dette virkemiddelapparatet som er fokuset i denne rapporten: tilskudd, lån, garantier, egenkapitalinvesteringer, samt rådgivning og kompetansetiltak. Slike virkemidler forvaltes av en rekke offentlige aktører, inkludert Innovasjon Norge, Forskningsrådet, Siva, Enova, Eksfin, og investeringsselskapene Investinor og Nysnø.³

Preliminære kartlegginger fra Rederiforbundet peker på at selv om flere av virkemidlene er relevante for maritim næring, opplever flere aktører at tilbudet er uoversiktlig. Selv om ordningene er ulike, dekker de delvis lignende behov. I tillegg administreres de av forskjellige offentlige aktører. Denne problematikken ble belyst i «Områdegjennomgangen av det næringsrettede virkemiddelapparatet» fra 2019.⁴ Gjennomgangen avdekket blant annet at kompleksiteten i systemet reduserer tilgjengeligheten og forståeligheten for bedrifter og andre brukere. Et sentralt forbedringspunkt var behovet for bedre samordning og forenkling.

Betydningen av et effektivt virkemiddelapparat ble også fremhevet i strategien Maritim21 fra 2022.⁵ Strategien er utviklet i samarbeid mellom næringsliv, akademia og sentrale organisasjoner. Den peker blant annet på viktigheten av tidlig innsats innen forskning, utvikling, demonstrasjon og kommersialisering av både digitale og bærekraftige løsninger. Videre fremhever strategien at det må legges til rette for at finansieringsordninger er konkurransedyktige og koordinerte.

1.2 Formål med rapporten

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Norges Rederiforbund. Den har som formål å kartlegge, sammenstille og vurdere bruken av virkemidler rettet mot maritim næring. Et sentralt aspekt er å undersøke i hvilken grad virkemiddelapparatets utforming samsvarer med næringens behov. I denne rapporten defineres norsk maritim næring som «*Alle virksomheter som eier, opererer, designer, bygger, leverer utstyr eller spesialiserte tjenester til alle typer skip og andre flytende enheter*». For å vurdere virkemidler for maritim næring analyserer vi i hovedsak to aspekter, som vist i figuren under:



³ Listen er ikke uttømmende. I tillegg har blant annet fylkeskommunene, Norsk romsenter m.fl. næringsrettede virkemidler.

⁴ Deloitte, Menon Economics og Oxford Research (2019). Områdegjennomgangen av det næringsrettede virkemiddelapparatet. Tilgjengelig [her](#).

⁵ Maritim21 (2022). Maritim21-strategi. Tilgjengelig [her](#).

Analysen gjennomføres i hovedsak langs tre dimensjoner:

- **Type virkemidler:** Vi skiller mellom finansielle virkemidler (som tilskudd, lån, egenkapital og garantier) og ikke-finansielle virkemidler (som rådgivning, kompetanseutvikling, nettverk, og tilgang til test- og piloteringsfasiliteter).
- **Grønne versus øvrige virkemidler:** Et sentralt aspekt er å identifisere i hvilken grad virkemidlene er rettet inn mot klima- og miljømål. Virkemidler som helt eller delvis har et grønt formål kategoriseres som grønne. Definisjonen utdypes i tekstboksen under.
- **Grupper av maritim næring:** Vi vurderer virkemiddelbruken både for næringen som helhet og for ulike grupper. Dette inkluderer rederiene (og deres undergrupper) samt den maritime industrien, som inkluderer verft, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. Inndelingen av maritim næring beskrives nærmere i kapittel 2.

Tekstboks 1-1: Definisjon av grønne og indirekte grønne virkemidler

Det finnes flere definisjoner på hva som gjør et virkemiddel *grønt*. I denne rapporten benytter vi følgende begrepsavklaring:

Grønne virkemidler er støtteordninger som har et eksplisitt formål om å bidra til klimavennlige og miljømessig bærekraftige løsninger. Dette inkluderer blant annet støtte rettet mot:

- Energiteknologier og elektrifisering
- Energieffektivisering og fleksibilitet
- Hydrogen og ammoniakk
- Batteriteknologi
- Karbonfangst og -lagring (CCS)
- Klima- og miljøforbedrende tiltak

Indirekte grønne virkemidler er ordninger som også i praksis støtter grønne prosjekter, men som ikke har et eksplisitt grønt mandat eller formål.

1.3 Metodikk og informasjonsinnhenting

For å kartlegge og vurdere maritime virkemidler har vi brukt tre informasjonskilder:

- **Databaser.** Hovedkilden til statistikk benyttet i denne rapporten er virkemiddeldatabasen til SSB, supplert med utvalgte virkemidlers egne prosjektlistor. Dette er videre koblet mot Menons regnskapsdatabase og maritime næringspopulasjon. Hensikten er å identifisere hvilke bevilgninger som er gitt til maritime bedrifter.
- **Dybdeintervjuer.** Vi har gjennomført 16 dybdeintervjuer med representanter fra maritim næring.⁶ I tillegg har vi gjennomført 5 intervjuer med virkemiddelaktører, inkludert Forskningsrådet, Innovasjon Norge, Enova, Nysnø og Eksfin.
- **Eksisterende litteratur og dokumentasjon.** Vi har også gått gjennom tidligere rapporter og vurderinger som omhandler det norske virkemiddelapparatet. Dette inkluderer rapporter på overordnet nivå og evalueringer av enkeltvirkemidler. I tillegg har vi sett på styringsdokument fra virkemiddelaktørene, der det har vært relevant.

⁶ Inkluderer representanter fra 8 rederier, 2 verft, 4 tjenesteleverandører og utstyrsprodusenter, samt 2 øvrige relevante aktører.

Utdypende om avgrensninger og vurderinger i forhold til virkemiddeldatabasen

En av de viktigste datakildene til prosjektet har vært virkemiddeldatabasen til SSB. Den inneholder informasjon om enkeltbevilgninger fra Forskningsrådet, Innovasjon Norge, SkatteFUNN, Enova, Eksportfinansiering, Siva, Investinor, Nysnø, med flere. Databasen inneholder informasjon til og med 2023. Statistikken inkluderer informasjon om år, bevilgningsbeløp (dersom det er finansielle virkemidler), organisasjonsnummer til mottaker, i tillegg til virkemiddelaktør og virkemiddelprogram. Databasen er supplert med informasjon fra enkelte av virkemiddelaktørenes databaser som er tilgjengelige på deres nettsider.

Datagrunnlaget er dekkende, men med noen begrensninger knyttet til hvor detaljert dataene er. De viktigste begrensningene ved datagrunnlaget er som følger:

- **Manglende oversikt over deltagende bedrifter i virkemiddeldatabasen.** Virkemiddeldatabasen til SSB inkluderer i enkelte tilfeller kun informasjon om bedriften som er oppført som hovedsøker, selv om det kan være flere deltakerbedrifter. Det betyr at prosjektdeltakere kan ha fått dekket prosjektkostnader fra en virkemiddelaktør, uten at dette er registrert.
- **Mindre presis informasjon om programnivå hos Innovasjon Norge.** Databasen gir mindre detaljer om programmer fra Innovasjon Norge. Dette betyr at en rekke virkemidler er registrert på brede poster som «innovasjonstilskudd».
- **Tverrgående ordninger vises ikke alltid som egne poster i virkemiddeldatabasen.** Noen ordninger involverer flere virkemiddelaktører, hvor midler bevilges gjennom flere ordninger. Et eksempel er Pilot-E, som er en ordning hvor man samordner «virkemiddelpakker» fra både Enova, Innovasjon Norge og Forskningsrådet. Innovasjon Norge bevilger midler gjennom Miljøteknologiordningen, slik at Pilot-E-prosjekter ikke synliggjøres som en egen ordning i virkemiddeldatabasen.
- **Tallene viser bevilgninger, ikke faktiske utbetalinger.** Virkemiddeldatabasen viser kun bevilgede midler, ikke det som faktisk er utbetalt til bedriftene. Mange ordninger utbetaler midler i flere omganger, der siste del først utbetales etter at sluttrapport og annen dokumentasjon er levert. I noen tilfeller blir ikke hele beløpet utbetalt, for eksempel ved kansellering av prosjekt eller endring slik at støttevilkårene ikke oppfylles. *Tallene i rapporten viser bevilgede, ikke utbetalte midler.*
- **Datagrunnlaget fanger i liten grad opp ubenyttede midler.** Noen programmer har egne årsbudsjetter (faste rammer), andre ikke. Dette varierer både mellom ulike virkemiddelaktører og mellom programmer hos samme aktør. Eksempelvis fordeler Enova i hovedsak midler basert på kvalitet og volum av søknader, uten faste budsjetter per program. Hos Innovasjon Norge avhenger det av om midlene er øremerket av bestemte departementer. Det er derfor vanskelig å vurdere om det finnes ubrukte midler i virkemiddelapparatet. Tilfeller der vi har identifisert ubenyttede midler, omtales i kapittel 6.

I kapittel 3 presenterer vi statistikk om maritim virkemiddelbruk, hvor vi har særlig fokus på de finansielle virkemidlene. Garantier gitt av Eksfin har andre karakteristikk enn tilskudd og lån, og registreres noe annerledes. De presenteres derfor separat. For SkatteFUNN har vi kun informasjon om beløp som er bevilget frem til 2016. SkatteFUNN er derfor utelatt fra statistikkene over bevilgede beløp. SkatteFUNN omtales separat i kapittel 3.

Utdypende om metode for å kategorisere grønne virkemidler

I denne kartleggingen har vi benyttet en **top-down tilnærming** for å identifisere grønn virkemiddelbruk. Dette innebærer at vi analyserer og kategoriserer virkemiddelprogrammene brukt av

maritime aktører som enten grønne eller indirekte grønne.⁷ Klassifiseringen er gjort på programnivå, basert på innretning, formål og målgrupper for hvert virkemiddel.

Vi støtter oss også på tidligere prosjekter, hvor det er benyttet en **bottom-up tilnærming**. I bottom-up tilnærmingen er hvert enkeltprosjekt vurdert om disse har hatt et grønt innhold. Selv om en slik tilnærming ikke inngår i rammene for dette oppdraget, har innsikten fra tidligere arbeid gitt verdifull informasjon. På bakgrunn av dette har vi har inkludert kategorien "indirekte grønne" virkemidler. Flere programmer støtter grønne prosjekter, selv om dette ikke er eksplisitt formulert i deres mandat eller målsetting.

⁷ Definisjon av grønne og indirekte grønne er nærmere beskrevet i kapittel 4.

2 Norsk maritim næring

Maritim næring er en av Norges viktigste næringer og spiller en sentral rolle i verdiskaping og sysselsetting over store deler av landet. I 2024 sysselsatte næringen 86 700 personer, og hadde en verdiskaping på 219 milliarder kroner.

Næringen er sterkt internasjonalt orientert og er Norges nest største bidragsyter til eksportinntekter, etter olje og gass.⁸ I 2024 sto den maritime næringen for om lag 13 prosent av Norges samlede eksportinntekter. Holdes olje og gass utenfor, utgjør næringens andel nesten det dobbelte.⁹

Den maritime næringen er også den største bidragsyteren til norsk tjenesteeksport. I 2024 eksporterte næringen tjenester for over 193 milliarder kroner, tilsvarende omtrent 31 prosent av samlet norsk tjenesteeksport.

Tabell 2-1: Nøkkeltall for maritim næring, 2023 og 2024 (estimert). Kilde: Menon Economics¹⁰

	2023	2024 (estimert) ¹¹
	85 600 sysselsatte	86 700 sysselsatte
	591 mrd. i omsetning	624 mrd. i omsetning
	208 mrd. i verdiskaping	219 mrd. i verdiskaping

Maritim næring kan deles inn i fire hovedgrupper¹² av aktører: ¹³

- **Rederier** er eiere og operatører av skip og andre flytende innretninger. Rederiene deles inn i fire undergrupper:
 - **Deepsea**-rederier driver internasjonal fraktefart mellom kontinenter og inkluderer segmenter som bulk, LNG, kjemikalier, container, general cargo og bilfrakt.
 - **Nærskipsfartsrederier** inkluderer fraktefartøy som opererer langs norskekysten og i Europa, samt passasjerferger og havbruksfartøy.
 - **Offshoreredier** inkluderer både rederier som opererer innenfor olje og gass og innen havvind. Dette inkluderer forsyningsfartøy, ankerhåndteringsfartøy, konstruksjonsfartøy, seismikk- og andre offshorerelaterte spesialskip, samt undervannsentreprenører.
 - **Riggelskaper** inkluderer flyterigger, boreskip, boligrigger og flytende produksjonsenheter for olje og gass (FPSO-er).

⁸ Menon Economics (2025). Eksportmeldingen 2025. Tilgjengelig [her](#).

⁹ Eksporttallene for maritim næring som presenteres i denne rapporten skiller seg fra tallene som presenteres i Eksportmeldingen 2024. Dette skyldes ulikheter i hvordan maritim næring defineres, hvor næringen i denne rapporten defineres bredere enn i Eksportmeldingen. Benyttes eksporttall som presenteres i Eksportmeldingen utgjør maritim næring 9 prosent av Norges samlede eksportinntekter, og 17 prosent dersom olje og gass holdes utenfor.

¹⁰ Tall hentet fra Maritim Verdiskapingsrapport 2025. Tilgjengelig [her](#).

¹¹ Tall for sysselsetting er faktiske sysselsettingstall per august 2024.

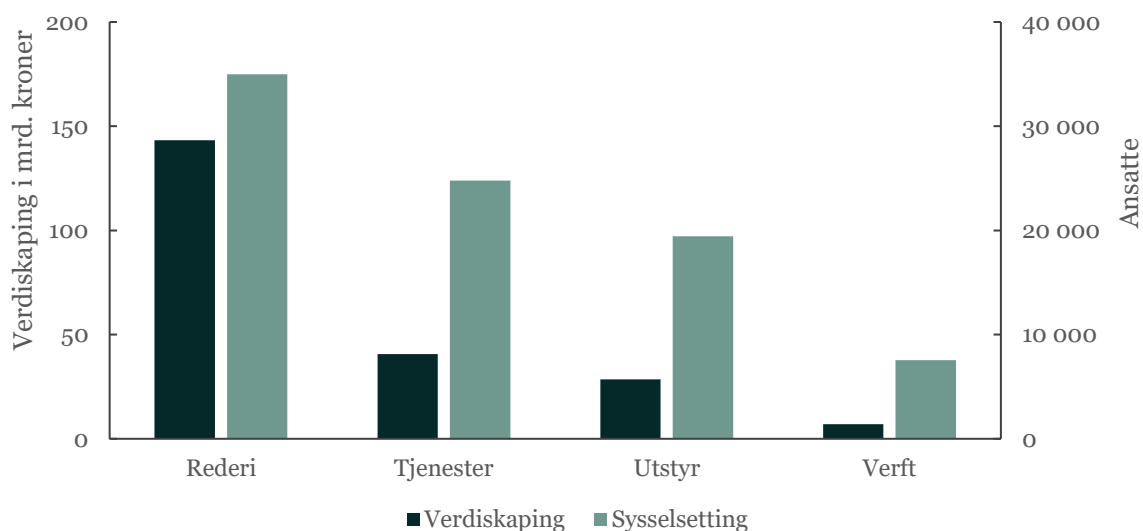
¹² Basert på Menons maritime næringspopulasjon

¹³ Drivstoffprodusenter som leverer mer enn 50 prosent til maritim næring, er inkludert i populasjonen.

- **Skipsverft**, i kontekst av den maritime næringen, betyr et avansert verksted som bygger, utruster, reparerer og/eller vedlikeholder skip. Vi deler som regel mellom små og mellomstore verft og store verft.
- **Utstyrproduzentene** produserer alle former for utstyr til skipsfarten. Dette inkluderer blant annet utstyr knyttet til mekaniske operasjoner, elektriske og elektroniske komponenter, og annet driftsrelatert utstyr.
- **Tjenesteleverandørene** omfatter bedrifter som yter tjenester til alle deler av maritim næring. De kan deles inn i fire undergrupper: Teknologiske tjenester, finansielle og juridiske tjenester, havne- og logistiktjenester, samt detalj- og engroshandel med skipsutstyr.

Rederiene er den største av de fire hovedgruppene i den maritime næringen, både i verdiskaping og sysselsetting. I 2024 sto rederiene for 65 prosent av verdiskapingen og 40 prosent av sysselsettingen i næringen. Tjenesteleverandørene er nest størst, etterfulgt av utstyrproduzentene og verftene, som vist i figuren under.

Figur 2-1: Verdiskaping og sysselsetting for de fire hovedgruppene i maritim næring, 2024 (verdiskaping estimert). Kilde: Menon Economics



Innenfor rederisektoren er det *deepsea*-rederiene som står for den største andelen av verdiskapingen, med nærmere 40 prosent. Offshorerederiene bidrar med omtrent en tredjedel, mens nærskipsfarten utgjør rundt en femtedel. Riggselskapene står for 12 prosent av verdiskapingen.

3 Historisk bruk av virkemidler i maritim næring

Kapittelet presenterer statistikk over bruken av virkemidler i maritim næring fra 2012 til 2023. Vi starter med finansielle virkemidler som tilskudd, lån og egenkapital, og går deretter videre til garantier. Avslutningsvis presenteres kort ikke-finansielle virkemidler, som deles inn i to hovedkategorier: virkemidler rettet mot enkeltbedrifter¹⁴ og virkemidler basert på samhandling og nettverk¹⁵. Statistikk og analyser knyttet til grønn virkemiddelbruk behandles i neste kapittel (kapittel 4).

Tallene viser *bevilgede*, ikke utbetalte, beløp fra virkemiddelaktørene. Bedrifter kan ha fått utbetalt lavere beløp enn opprinnelig bevilget. Dette kan skyldes at prosjekter er kansellert, redusert i omfang, eller at formålet har endret seg slik at det ikke lenger kvalifiserer for støtte. Dette er en begrensning ved datagrunnlaget, som omtalt i kapittel 1.

3.1 Finansielle virkemidler: tilskudd, lån og egenkapital

Økning i bevilgninger til maritim næring de siste årene – i hovedsak drevet av den grønne omstillingen

I perioden 2012 til 2023 har maritime aktører mottatt tilskudd, lån og/eller egenkapital for totalt 14,5 milliarder kroner. Fordelingen mellom de tre typene bevilgninger er som følger:

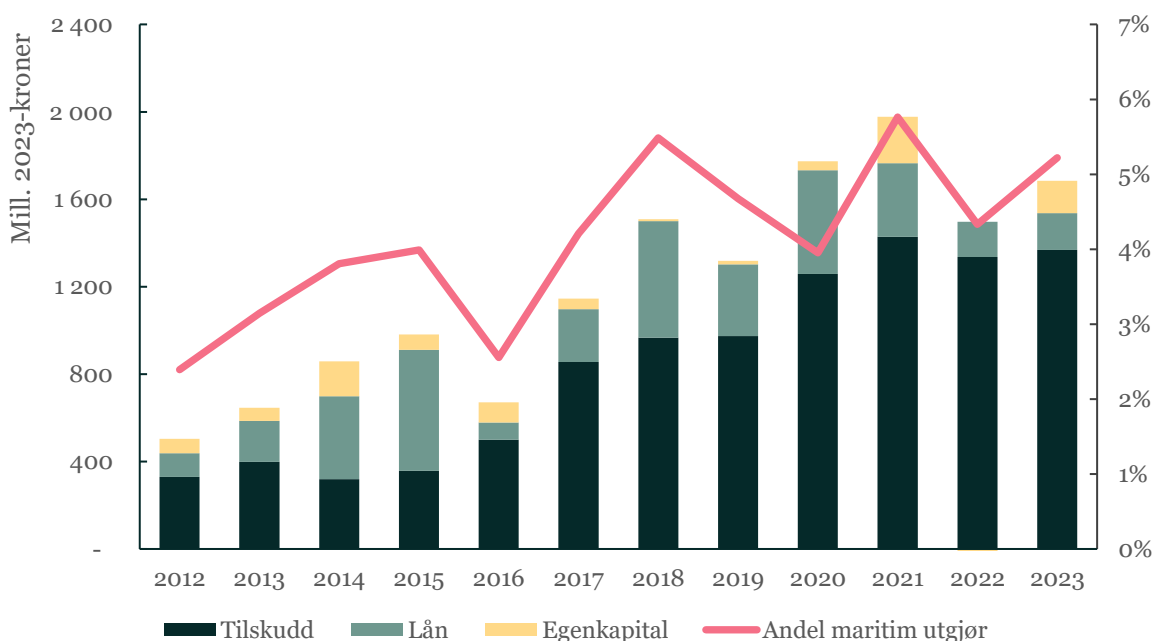
Type bevilgning	Bevilgninger (2012-2023)	Andel
Tilskudd	10,1 mrd. kroner	70 %
Lån	3,5 mrd. kroner	24 %
Egenkapital	890 mill. kroner	6 %

Figuren under viser utviklingen i bevilgninger til maritim næring - både i form av tilskudd, lån og egenkapital - samt næringens relative andel av de totale bevilgningene fra virkemiddelapparatet. Bevilgningene til maritim næring har mer enn tredoblet seg på 12 år. I 2012 lå nivået på om lag 500 millioner kroner i 2012, mens det i 2023 var nær 1,7 milliarder – målt i faste 2023-kroner. I samme periode, har de totale bevilgningene gjennom virkemiddelapparatet økt med over 50 prosent, fra 21,2 milliarder i 2012 til 32,5 milliarder i 2023. Det har med andre ord vært en vekst i det samlede virkemiddelområdet, men også en økning i den maritime næringens andel.

¹⁴ Eksempler på ikke-finansielle bedriftsspesifikke virkemidler er Eksportprogrammet Global Growth og Mentortjenesten.

¹⁵ Eksempler på samhandlingsvirkemidler er bedriftsnettverk, klynger, inkubatorer og lignende.

Figur 3-1: Utvikling i maritim nærings bevilgninger av finansielle virkemidler (tilskudd, lån, egenkapital)*, og maritime bedrifters andel av totale bevilgninger. Kilde: SSB, Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

I 2012 utgjorde maritime aktører om lag 2 prosent av samlede bevilgninger gjennom virkemiddelapparatet. Andelen økte frem til 2018, og har siden ligget mellom 4 og 6 prosent. Veksten kom hovedsakelig i perioden 2012 til 2018. Etter dette har både nivået på totale bevilgningsbeløp og andelen av bevilgningene til maritim næring vært relativt stabilt.

Bevilgningene illustrerer at den maritime næringen er FoUI¹⁶-intensiv, med betydelig teknologi- og utviklingsaktivitet. Tallene fanger imidlertid bare opp deler av næringens FoUI-innsats. For det første må prosjektene som mottar offentlig støtte også egenfinansieres av bedriftene selv. For det andre foregår mye utviklingsarbeid uten offentlig støtte. Dette finansieres fullt ut av bedriftene selv, ofte i form av inkrementell utvikling og stegvise innovasjoner.

Et annet interessant trekk er at næringen ikke ser ut til å redusere FoUI-aktiviteten i krisetider. Tvert imot brukes slike perioder til utvikling, innovasjon og omstilling. Dette kommer særlig til uttrykk i økte bevilgninger i etterkant av oljekrisen (2014–2015) og under koronapandemien (2020–2021). Det kan sees i sammenheng med at virkemiddelapparatet tilgjengeliggjør midler til omstilling i krevende tider.

Økning i bevilgede tilskudd fra Enova har vært den klart viktigste driveren bak veksten

Den maritime næringen har mottatt tilskudd, lån og egenkapital fra en rekke aktører. Ser vi hele perioden 2012 -2023 under ett, finner vi at Innovasjon Norge og Enova har bevilget de største summene til maritim næring (i hovedsak i form av tilskudd). Disse står for henholdsvis 40 og 24 prosent av de 14,5 milliarder kronene maritime aktører har mottatt.

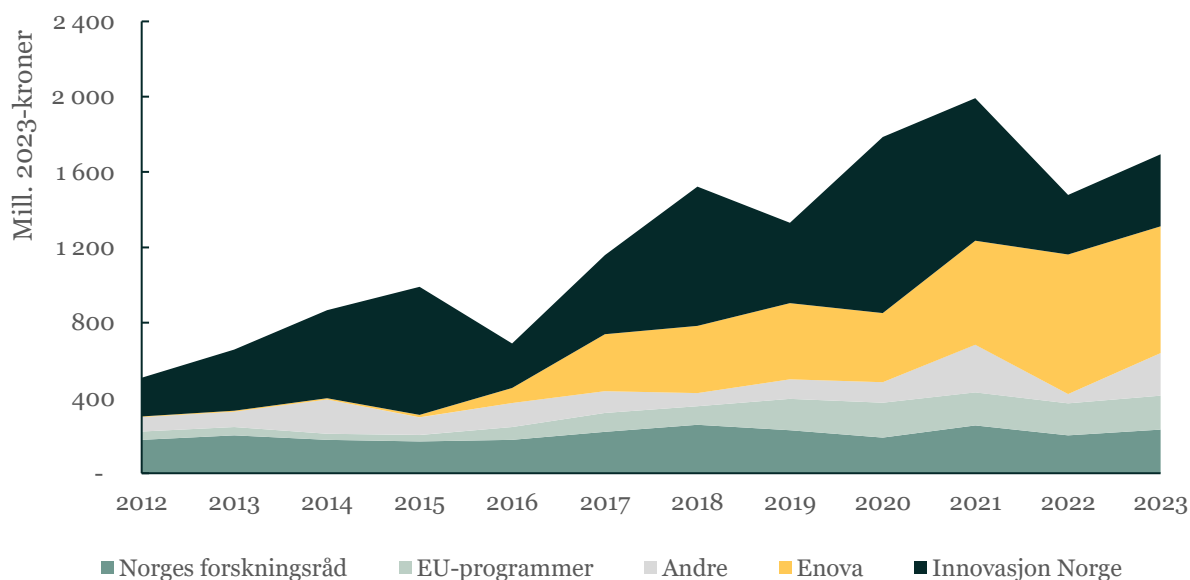
I tabellen under presenteres statistikk for bevilgninger fra de største virkemiddelaktørene for to tidsperioder: 2012-2017 og 2018-2023.

¹⁶ Forskning, utvikling og innovasjon

Virkemiddelaktør	Bevilgninger (2012-2017)	Andel (2012-2017)	Bevilgninger (2018-2023)	Andel (2018-2023)
Innovasjon Norge	2,3 mrd. kroner	48 %	3,5 mrd. Kroner	36 %
Enova	0,4 mrd. kroner	9 %	3,1 mrd. kroner	32 %
Norges Forskningsråd	1,1 mrd. kroner	23 %	1,4 mrd. kroner	14 %
EU-programmer	0,3 mrd. kroner	7 %	1 mrd. kroner	10 %
Nysnø og Investinor	0,5 mrd. kroner	10 %	0,4 mrd. kroner	4 %
Andre	0,1 mrd. kroner	3 %	0,4 mrd. kroner	4 %

Den økte tilskuddsbevilgningen fra Enova har vært den klart viktigste driveren bak veksten i bevilgninger til maritim næring. I perioden 2012-2015 ga knapt Enova støtte til maritime aktører. I 2023 er Enova derimot den største aktøren målt i bevilgninger til maritim næring.¹⁷ Endringen fra 2015 skyldes blant annet at Enovas mandat ble utvidet til å også omfatte transport, inkludert maritim transport. I samme periode ble også Transnova, en egen organisasjon med formål å støtte maritim sektor, innlemmet i Enova.¹⁸ Fra 2015 begynte Enova å gi målrettet støtte til maritim næring, med finansiering til skip, havner, infrastruktur og teknologi som gir betydelige utslippskutt. Først i 2017 ser vi en markant økning i tilskudd fra Enova. Noe som kan skyldes at det tok tid å tilpasse organisasjonen til det nye mandatet. I årene som fulgte ble det etablert egne programmer rettet spesielt mot maritim næring, noe som også reflekteres i bevilgningene. Disse omtales mer senere i rapporten.

Figur 3-2: Tilskudd/lån/EK (i mill. 2023-kroner)* bevilget til maritime aktører i perioden 2012-2023, fordelt på virkemiddelaktører. Kilde: SSB, Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

¹⁷ Enova disponerte 3,7 milliarder 2024-kroner til maritim næring i 2024. Enova har hatt store prosjekter i 2024 sammenlignet med tidligere, blant annet finansiering av fartøy som skal ta i bruk ammoniakk som drivstoff.

¹⁸ Statens vegvesen hadde ansvar for Transnova frem til denne ble innlemmet i Enova.

Innovasjon Norge har vært den viktigste virkemiddelaktøren for maritim næring i perioden 2012 til 2023, målt etter totale bevilgninger. I 2022 og 2023 var det imidlertid Enova som har bevilget mest. Som vist i figuren over har Innovasjon Norges bevilgninger variert over tid. Økningen i 2021 må sees i sammenheng med den bredere konjunkturpolitiske responsen på koronapandemien, og myndighetenes midlertidige utvidelse av rammene for virkemiddelbruk. Vi finner en tilsvarende økning i Innovasjon Norges samlede portefølje i denne perioden.

Andre topper i bevilgningene fra Innovasjon Norge, blant annet i 2015, viser at virkemiddelbruken gjerne øker i nedgangstider. Oljeprisfallet i 2014 og den påfølgende offshorekrisen førte til betydelige strukturelle endringer i hele maritim næring. Mellom 2014 og 2017 falt verdiskapingen i næringen med over 30 prosent. Det tydeliggjorde næringens sterke avhengighet av offshoremarkedet, og ble et vendepunkt som bidro til en dreining mot nye markeder og en mer diversifisert næringsstruktur.¹⁹

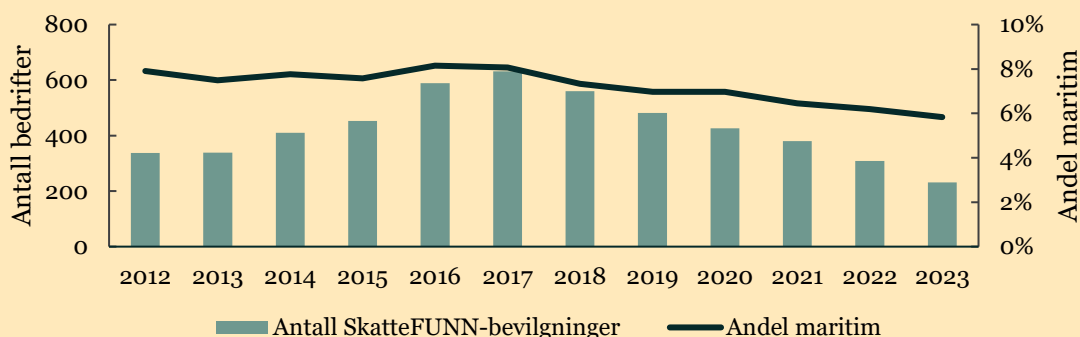
Bevilgninger fra Norges forskningsråd har ligget på et stabilt nivå i perioden 2012 til 2023, og har vært den tredje viktigste virkemiddelaktøren, målt i totale bevilgninger. Samtidig har Forskningsrådets relative andel blitt redusert over tid, som følge av at totalbeløpet til maritim næring har økt. I 2012 sto Forskningsrådet for 35 prosent av bevilgninger til maritim næring, mens andelen i 2023 var 14 prosent. Bevilgninger fra EU-programmer har økt over tid, men utgjør fortsatt en moderat andel av totale bevilgninger i 2023, tilsvarende 11 prosent. EU-programmene omtales nærmere senere i kapittelet.

Tekstboks 3-1: Utdypende om SkatteFUNN

Et annet sentralt virkemiddel for maritim næring er SkatteFUNN. SkatteFUNN er en rettighetsbasert ordning med formål å styrke FoU-aktivitet i næringslivet. Som rettighetsbasert ordningen gir SkatteFUNN støtte til alle som oppfyller objektive kriterier. SkatteFUNN er ikke inkludert i figurene over. Dette skyldes at vi mangler detaljert informasjon om bevilgede beløp etter 2016. I denne tekstboksen presenterer vi derfor kun antall godkjente SkatteFUNN-prosjekter til maritim næring, samt antall maritime bedrifter som har hatt SkatteFUNN-prosjekter.

Mellom 2012 og 2023 har 1410 unike maritime bedrifter fått godkjent SkatteFUNN-prosjekter. Som illustrert i figuren under har antall SkatteFUNN-prosjekter til maritime bedrifter økt i perioden 2012 til 2017. Etter 2017 har utviklingen imidlertid snudd, med en nedgang i antall godkjente prosjekter. Maritime bedrifter utgjør også en synkende andel av de totale mottakerne av SkatteFUNN.

Figur 3-3: Antall godkjente SkatteFUNN-prosjekter for maritim næring og andel maritime aktører utgjør av totalt antall SkatteFUNN-prosjekter, 2012-2023.



¹⁹ Menon Economics (2024). Maritim Verdiskapingsrapport 2024. Tilgjengelig [her](#).

Forskjell i bruken av virkemiddelapparatet på tvers av de maritime segmentene

Den maritime næringen består av både rederier, verft, utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. I perioden 2012 til 2023, har rederiene mottatt den største andelen av de samlede bevilgningene – 42 prosent av 14,5 milliarder kroner.

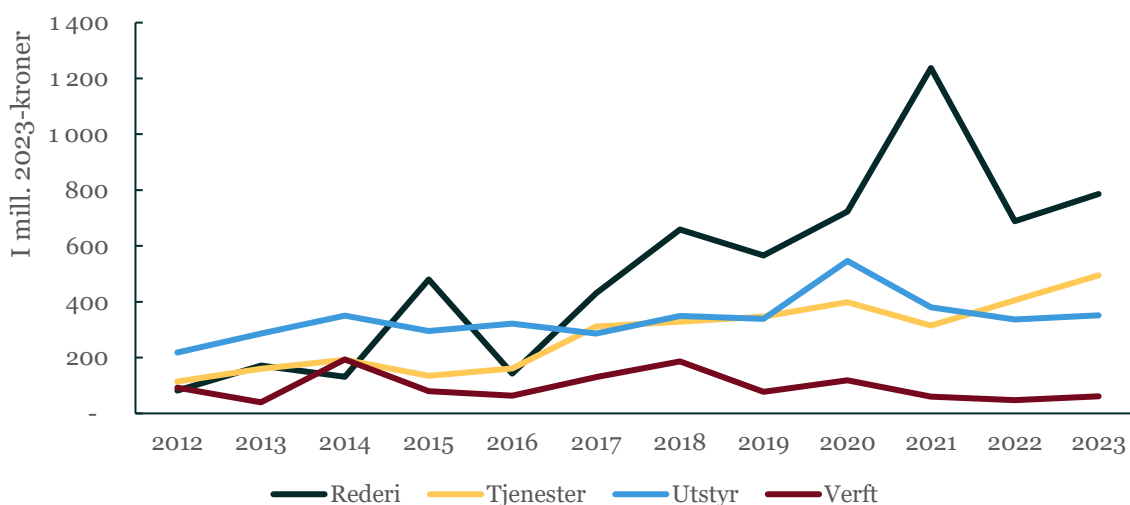
Det er særlig i de senere årene at rederiene har begynt å dominere statistikken. I perioden 2012-2017, var det utstyrsprodusentene som mottok mest støtte (36 prosent). Deretter fulgte rederiene (30 prosent), tjenesteleverandørene (22 prosent) og verftene (12 prosent). I perioden 2018-2023 skjedde det et tydelig skifte. Rederiene ble den klart største mottakeren, med 48 prosent av bevilgningene. Utstyrsprodusentene mottok 24 prosent, mens tjenesteleverandørene og verftene sto for henholdsvis 23 og 6 prosent av bevilgningene.

Maritimt segment	Bevilgninger (2012-2017)	Andel (2012-2017)	Bevilgninger (2018-2023)	Andel (2018-2023)
Rederiene	1,4 mrd. kroner	30 %	4,7 mrd. kroner	48 %
Ustyrsprodusenter	1,7 mrd. kroner	36 %	2,3 mrd. kroner	24 %
Tjenesteleverandører	1 mrd. kroner	22 %	2,2 mrd. kroner	23 %
Verftene	0,6 mrd. kroner	12 %	0,5 mrd. kroner	6 %

Figuren under viser utviklingen i bevilgninger per år til de fire maritime segmentene. Endringene mellom de to tidsperiodene kommer tydelig frem. For eksempel mottok utstyrsprodusenter 43 prosent av de samlede bevilgningene i 2012, mens rederiene sto for 46 prosent av bevilgningene i 2023.

Det høye bevilgningsnivået til rederiene må sees i sammenheng med deres sentrale posisjon i næringen. Rederienes verdiskaping står for 65 prosent av næringens totale verdiskaping, noe som gjør det naturlig at en stor del av virkemiddelbruken rettes mot dem.

Figur 3-4: Tilskudd/lån/egenkapital over perioden 2012-2023, fordelt på hovedgrupper. Kilde SSB, Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Rederiene har hatt den klart største veksten i virkemiddelbruk over perioden. Virkemiddelbruken blant utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører har også økt, men i mer moderat omfang. Utviklingen i disse to segmentene har vært relativt lik over perioden, bortsett fra i de siste par årene. I 2022 og 2023 mottok tjenesteleverandørene større bevilgninger enn utstyrsprodusentene.

Verftene har gjennom hele perioden vært blant de mindre mottakerne av bevilgningene. Dette henger både sammen med en relativt sett lavere andel av verdiskapingen i næringen, og at andre typer virkemidler – særlig Eksfin – historisk har hatt større betydning. Verftene er også det eneste segmentet hvor summen av tilskudd, lån og egenkapital som er bevilget i siste tidsperiode (2018-2023) er lavere enn første tidsperiode (2012-2017). Verftene er imidlertid den største brukergruppen av garantier og lån fra Eksfin – virkemidler som belyses i kapittel 3.2.

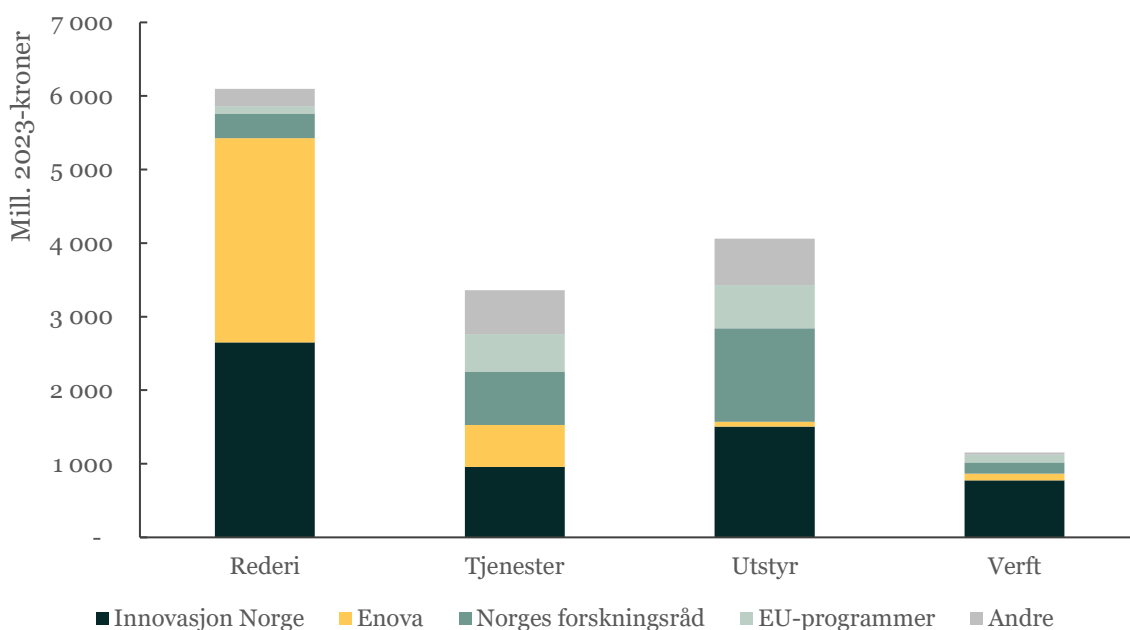
Forskjellene i virkemiddelbruk mellom de fire maritime segmentene kommer særlig tydelig frem når vi ser på hvilke virkemiddelaktører som står bak bevilgningene. Dette kan oppsummeres slik:

- **Rederiene** skiller seg ut ved i stor grad å ha mottatt tilskudd fra Enova, i tillegg til bevilgninger fra Innovasjon Norge. Dette er forventet, ettersom Enova retter sine støtteordninger mot sluttbrukere, som rederier og havner.²⁰ En av årsakene til økningen i støtte til rederiene over perioden er at Enova først fra 2015 fikk mandat til å støtte maritim transport. Rederiene er kapitalintensive og i snitt større enn øvrige maritime aktører. Derfor mottar de også betydelig høyere beløp per bevilgning – i gjennomsnitt 4,1 millioner kroner, sammenlignet med rundt 1,5 millioner for utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører. Dette bidrar til at rederiene samlet har mottatt den største andelen av midlene, til tross for at de utgjør en mindre gruppe målt i antall mottakere.
- **Tjenesteleverandører og utstyrsprodusenter** mottar i større grad støtte fra Forskningsrådet og Innovasjon Norge, ofte knyttet til teknologiutvikling og innovasjonsprosjekter. Dette samsvarer med virkemiddelaktørenes innretning. Aktørene i disse to segmentene utvikler nye løsninger og tjenester. Slike prosjekter krever både forskning (støttet av Forskningsrådet) og tidligfase innovasjon og pilotering (støttet av Innovasjon Norge). Samtidig kvalifiserer disse sjeldnere for støtte fra Enova, som retter seg mot sluttbrukere – altså de som demonstrerer eller tar i bruk løsningene disse aktørene utvikler.
- **Verftene** skiller seg fra de øvrige gruppene ved i mindre grad motta støtte fra Enova og Forskningsrådet, og i større grad støtte fra Innovasjon Norge. Av støtten fra Innovasjon Norge består 40 prosent av lavrisikolån og 30 prosent er risikolån og garantier. De resterende 25 prosentene utgjøres av innovasjons- og distriktsutviklingstilskudd (henholdsvis 15 prosent og 10 prosent).

Dette er illustrert i figuren under, som viser fordeling av bevilgninger fra ulike virkemiddelaktører, per segment for hele perioden.

²⁰ Som nevnt er en svakhet ved dataoversikten at den ofte kun inkluderer hovedsøkeren i prosjektene, og ikke samarbeidspartnerne. Dette innebærer at flere aktører fra andre deler av verdikjeden kan delta i prosjektene uten at de blir fanget opp i datagrunnlaget.

Figur 3-5: Tilskudd/lån/EK (i mill. 2023-kroner)* bevilget til maritime aktører i perioden 2012-2023, fordelt på virkemiddelaktører og hovedgrupper. Kilde: SSB, Menon Economics



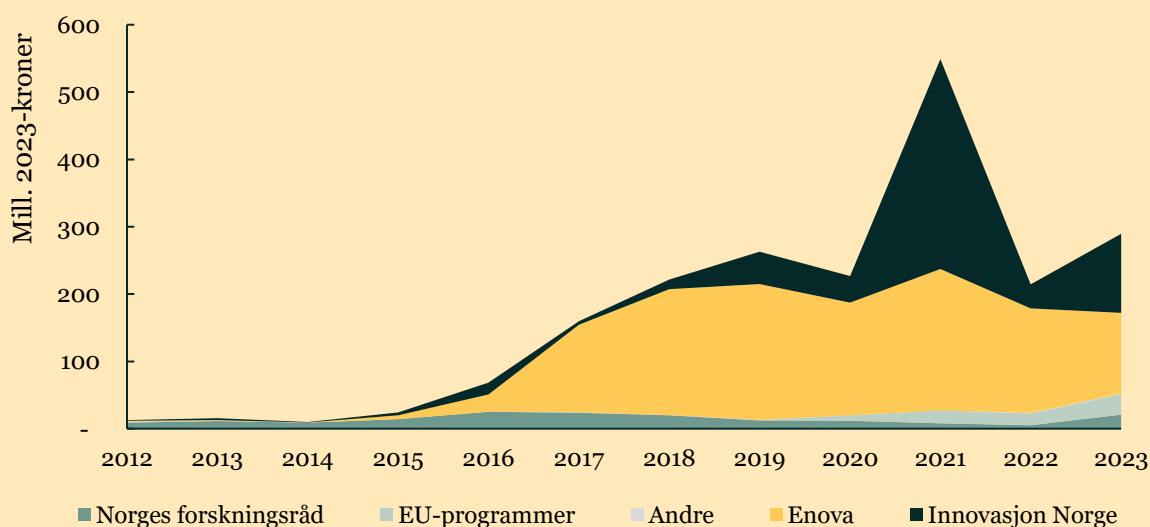
* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Tekstboks 3-2: Virkemiddelbruk blant rederiforbundets medlemmer.

Rederiforbundets medlemmer mottok til sammen rett i overkant av 2 milliarder kroner i tilskudd og lån i perioden 2012 til 2023. Tallene inkluderer ikke Eksfin og SkatteFUNN.

På lik linje med maritim næring generelt, har også Rederiforbundets medlemmer økt sin bruk av virkemidler over perioden. Virkemiddelbruken blant medlemsbedriftene har økt fra 13 millioner kroner i 2012 til 290 millioner kroner i 2023.

Figur 3-6: Tilskudd/lån/EK* (i mill. 2023-kroner) bevilget til Rederiforbundets medlemmer i perioden 2012-2023, fordelt på virkemiddelaktører. Kilde: SSB, Menon Economics



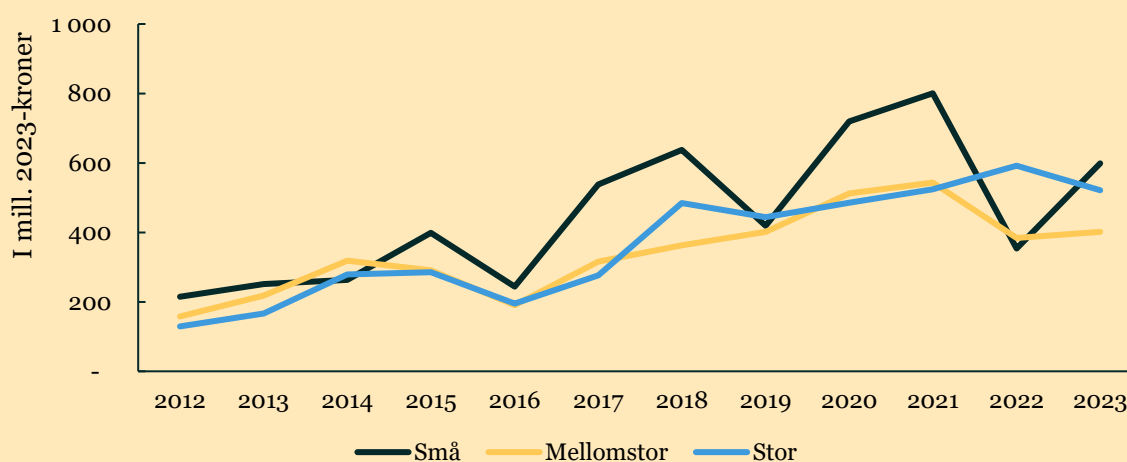
* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Tekstboks 3-3: Virkemiddelbruk blant små, mellomstore og store bedrifter²¹.

I figuren under ser vi nærmere på hvordan virkemidler har blitt fordelt mellom små, mellomstore og store virksomheter i den maritime næringen over tid. Figuren viser at det har vært enkelte variasjoner fra år til år, men uten noen klar, langsiktig trend i fordelingen av bevilgninger mellom de tre størrelseskategoriene.

I visse perioder – særlig mellom 2016 og 2018, samt i 2020 og 2021 – mottok små bedrifter en større andel av de totale bevilgningene. Dette kan tyde på at virkemiddelapparatet i nedgangstider i større grad har vært rettet mot mindre virksomheter. Slike bedrifter er ofte mer sårbare i krevende markedsforhold.

Figur 3-7 Tilskudd/lån/egenkapital over perioden 2012-2023, fordelt på små, mellomstore og store bedrifter. Kilde SSB, Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Europeiske ordninger

Det finnes en rekke europeiske støtteordninger som norske bedrifter kan få støtte gjennom. Noen av disse ordningene er inkludert i virkemiddeldatabasen som danner grunnlaget for tallmaterialet i denne rapporten, mens andre ordninger faller utenfor.

Norge har en fullverdig rolle i EUs forsknings- og innovasjonsprogram Horizon Europe (2021–2027), som etterfølger Horizon 2020. Gjennom en assosieringsavtale har norske aktører samme rettigheter og plikter som EU-land. Det innebærer at norske bedrifter, forskningsinstitusjoner og offentlige aktører kan søke om og motta støtte på lik linje med europeiske aktører.

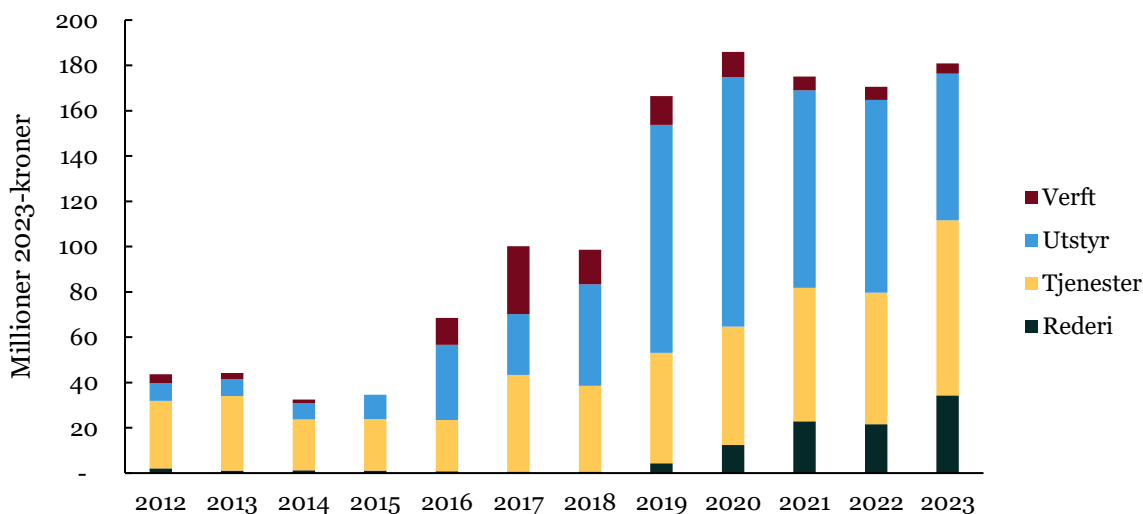
SSBs virkemiddeldatabase dekker EUs brede FoU-programmer, og inkluderer:

- EUs 7th framework programme (FP7, 2007-2013)
- EU Horizon 2020 (2014-2020)

²¹ Bedriftsstørrelse er klassifisert i tråd med EU/EØS-standard for SMBer. Bedriftene klassifiseres som små ved omsetning opptil 100 millioner kroner, mellomstore ved omsetning opptil 500 millioner kroner og store over dette. Dersom bedriften ikke har omsetning, men har ansatte, klassifiseres bedrifter som små med færre enn 50 ansatte, mellomstore med 50-249 ansatte og store med 250 ansatte eller mer.

- EU Horizon Europe (2021-2027)

Figur 3-8: Bevilgninger til norsk maritim næring gjennom EUs forsknings- og innovasjonsprogrammer. Kilde: SSB, Menon



Det er fortrinnsvis utstyrproduzentene og tjenesteleverandørene som har mottatt støtte gjennom EUs FoU-programmer. Fra 2015 til 2019 var det betydelig vekst i bevilgede midler til maritim næring. Siden 2019 har nivået holdt seg stabilt, men sammensetningen har endret seg. De siste årene har rederiene og tjenesteleverandører opplevd vekst i sine bevilgninger gjennom EU-programmene, mens utstyrproduzentene fått en lavere andel av bevilgningene til maritim næring.

Andre europeiske støtteordninger er ikke dekket av virkemiddeldatabasen og inngår derfor ikke i rapportens tallgrunnlag. Likevel er det mange maritime aktører som har mottatt støtte gjennom slike ordninger, blant annet fra gjennom EUs Innovasjonsfond (herunder Hydrogenbanken) og InvestEU.

Innovasjonsfondet er et EU-styrt finansieringsprogram som skal fremme utvikling og implementering av innovative lavutslippsteknologier. Det er et av verdens største i sitt slag og finansieres gjennom EUs kvotehandelssystem (EU ETS). Fondet prioriterer prosjekter som kan redusere klimagassutslipp og bidra til EUs mål om klimanøytralitet.²² Enova er norsk kontaktpunkt for fondet. I 2024 ble det tildelt 5,7 milliarder kroner til åtte norske prosjekter – flere av dem i maritim sektor.²³ **Hydrogenbanken** er en finansieringsmekanisme underlagt EUs Innovasjonsfond, som skal støtte etableringen av fullskala verdikjeder for fornybart hydrogen i Europa.²⁴

InvestEU er et EU-initiativ og en investeringsplattform som skal fremme bærekraftige investeringer, innovasjon og skape nye arbeidsplasser. Programmet mobiliserer både offentlige og private midler til prosjekter innen blant annet grønn energi, infrastruktur, digitalisering og små og mellomstore bedrifter.²⁵ Innovasjon Norge er nasjonal koordinator for programmet. InvestEU åpner muligheter for norske bedrifter gjennom kapital, nettverksbygging og kompetanse.²⁶

²² European Commission, Innovation Fund 2024. Tilgjengelig [her](#).

²³ Enova (2024). Over 5,7 EU-milliarder til norske selskap. Tilgjengelig [her](#).

²⁴ European Commission, European Hydrogen Bank. Tilgjengelig [her](#).

²⁵ European Innovation Council, InvestEU by the European Commission. Tilgjengelig [her](#).

²⁶ Innovasjon Norge, InvestEU. Tilgjengelig [her](#).

Stor variasjon i virkemiddelbruk på tvers av rederisegmenter

Som tidligere omtalt har rederiene samlet mottatt 6,1 milliarder kroner i tilskudd, lån og egenkapital i perioden 2012-2023. Det er imidlertid betydelige forskjeller mellom rederiene når det gjelder størrelsen på bevilgningene, hvilke virkemiddelaktører som har bidratt og hvilke typer støtte de har mottatt.

Før vi ser nærmere på dette, er det viktig å være klar over et sentralt forhold. Virkemiddelapparatet er i stor grad rettet mot aktører med aktivitet (og utslipp) i *Norge*. Det betyr at enkelte rederier ikke kvalifiserer for støtte, avhengig av hvor virksomheten opererer. Rederier som hovedsakelig opererer utenfor norske farvann, får i mindre grad nytte av virkemiddelapparatet – selv om de skaper betydelige verdier i Norge.

I perioden 2012-2023 er det **nærskipsfartsrederiene** som mottok størst andel av bevilgningene til rederiene – hele 65 prosent. Innen denne gruppen mottok godstransport mest (45 prosent), etterfulgt av havbruksrederier (30 prosent), passasjertransport (18 prosent) og cruise (8 prosent). Etter nærskipsfartsrederiene følger **offshorerederiene**, inkludert riggselskaper, som nest største gruppe. Disse mottok 27 prosent av bevilgningene som har gått til rederiene. Det er offshorerederiene som mottok størst andel av bevilgningen - 87 prosent; riggselskapene mottok 13 prosent. Den siste gruppen, **deepsea-rederiene**, har samlet mottatt kun 8 prosent av bevilgninger til rederiene i perioden. I 2024 tildelte imidlertid Enova hele 1,2 milliarder til grønne skip; den største tildelingen Enova har gjort i én søknadsrunde innen maritim transport. Høegh Autoliners var blant mottakerne.²⁷

De tre rederisegmentene har i hovedsak mottatt støtte fra Innovasjon Norge, Enova og Norges Forskningsråd. Ser vi hele perioden fra 2012 til 2023 under ett, kom mer enn halvparten av bevilgningene til **nærskipsfartsrederiene** fra Innovasjon Norge, mens nærmere 40 prosent kom fra Enova. For **offshorerederiene** var Enova den klart viktigste aktøren, med 60 prosent av bevilgningene, etterfulgt av Innovasjon Norge (23 prosent) og Forskningsrådet (15 prosent). Bevilgninger til **deepsea-rederiene** har i hovedsak kommet fra Enova (62 prosent) og Innovasjon Norge (25 prosent).

Sammensetningen av virkemiddelaktører har variert over tid – særlig i perioden 2012 til 2017. I denne tidsperioden var Enova i mindre grad relevant, da de først i 2015 fikk mandat til å støtte maritim transport. I denne perioden mottok **nærskipsfartsrederiene** nesten utelukkende bevilgninger fra Innovasjon Norge, mens **offshorerederiene** i større grad benyttet seg av Forskningsrådet enn de øvrige rederisegmentene.

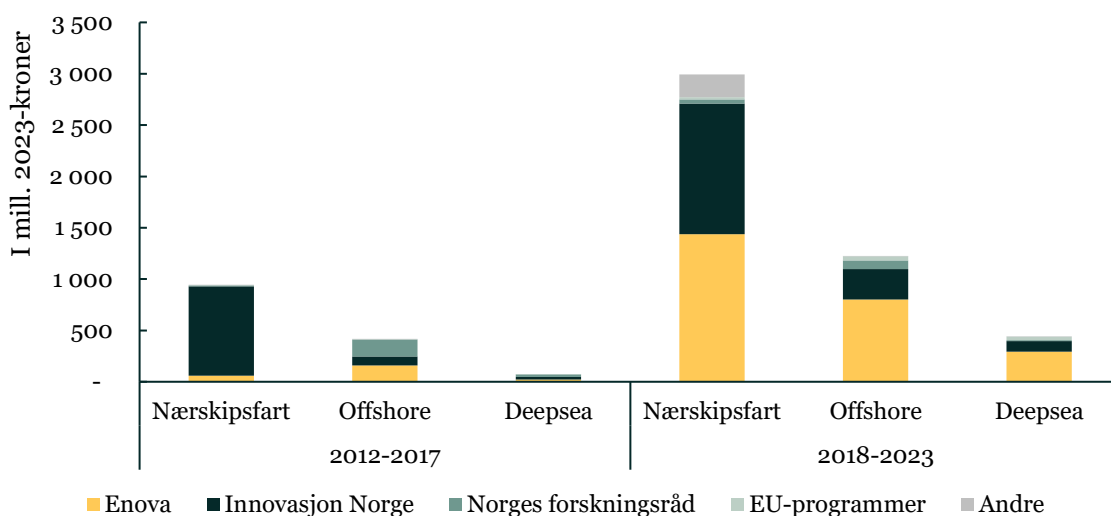
Som tidligere omtalt har Innovasjon Norge spilt en begrenset rolle for **deepsea-rederiene**, og i noen grad for **offshorerederiene**. Vi vurderer at dette hovedsakelig skyldes tre forhold:

- Målgruppe: Innovasjon Norge er i stor grad rettet mot små og mellomstore bedrifter (SMB), mens deepsea- og offshorerederier ofte er store, kapitalintensive selskaper med betydelig egenkapasitet – og faller dermed utenfor kjernen i Innovasjon Norges målgruppe.
- Rolle i verdikjeden: Rederiene er først og fremst brukere av teknologi, mens Innovasjon Norges teknologiprogrammer i stor grad er rettet mot utviklere av ny teknologi. Det er derfor mer naturlig at støtten til rederier kanaliseres gjennom Enova, som har programmer for teknologiimplementering og energiomlegging.
- Geografisk virkeområde: Mange av deepsea- og offshorerederier opererer primært internasjonalt, noe som gir begrenset støttepotensial i programmer med nasjonal slagside.

Forskjellene mellom rederiene og deres bruk av virkemidler er illustrert i figuren under.

²⁷ <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18141539/12-enova-milliarder-til-gronne-skip-et-vippepunkt-for-maritim-industri?publisherId=17848299&lang=no>

Figur 3-9: Tilskudd/lån/EK (i mill. 2023-kroner) bevilget til rederier i perioden 2012-2017 og 2018-2023, fordelt på virkemiddelaktører. Kilde: SSB, Menon Economics



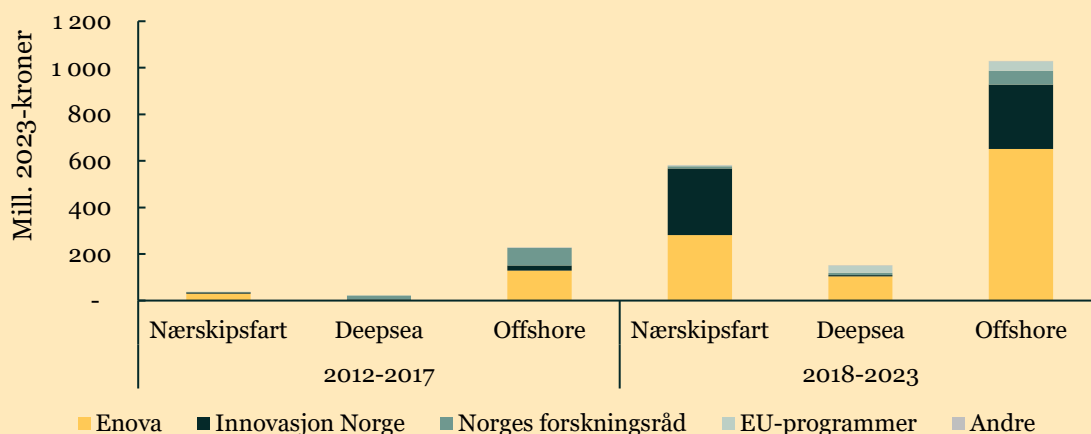
*Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Det er også betydelig variasjon i hvilken type støtte de tre rederisegmentene har mottatt, herunder tilskudd, lån og egenkapital. Bevilgninger til **offshorerederiene** har i all hovedsak vært tilskudd i perioden 2012-2023. For **nærskipsfartsrederiene** utgjør tilskudd bare 44 prosent av bevilgningene. Nærskipsfartsrederiene har i større grad mottatt lån (50 prosent), i tillegg til noen egenkapitalinvesteringer (6 prosent). For **deepsea-segmentet** består bevilgningene av 78 prosent tilskudd og 22 prosent lån.

Tekstboks 3-4: Virkemiddelbruk blant Norsk Rederiforbund sine medlemmer fordelt på hovedgrupper.

Blant Rederiforbundets medlemmer er det offshorerederiene som har mottatt størst andel av bevilgningene i perioden 2012-2023, fulgt av nærskipsfartsrederiene og deretter deepsea-rederiene. Dette skiller Rederiforbundets medlemmer fra rederiene som helhet, der nærskipsfartsrederiene har mottatt mest støtte. Forskjellen skyldes at offshorerederiene er sterkere representert blant Rederiforbundets medlemmer. På samme måte som for rederiene generelt, finner vi en økning i bruken av Enovas virkemidler blant Rederiforbundets medlemmer gjennom perioden. 0

Figur 3-10: Tilskudd/lån/EK (i mill. 2023-kroner)* bevilget til Rederiforbundets medlemmer i perioden 2012-2023, fordelt på virkemiddelaktører og hovedgrupper. Kilde: SSB, Menon



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

3.2 Finansielle virkemidler: garantier og eksportkreditt (lån)

Eksportfinansiering Norge (Eksfin) er en sentral del av det norske næringsrettede virkemiddelapparatet, med særlig betydning for maritim næring. Eksfin er en statlig finansieringsinstitusjon med et tydelig mandat: å fremme norsk eksport og internasjonalisering gjennom å tilby lån, garantier og risikoavlastning – i samarbeid med kommersielle banker.

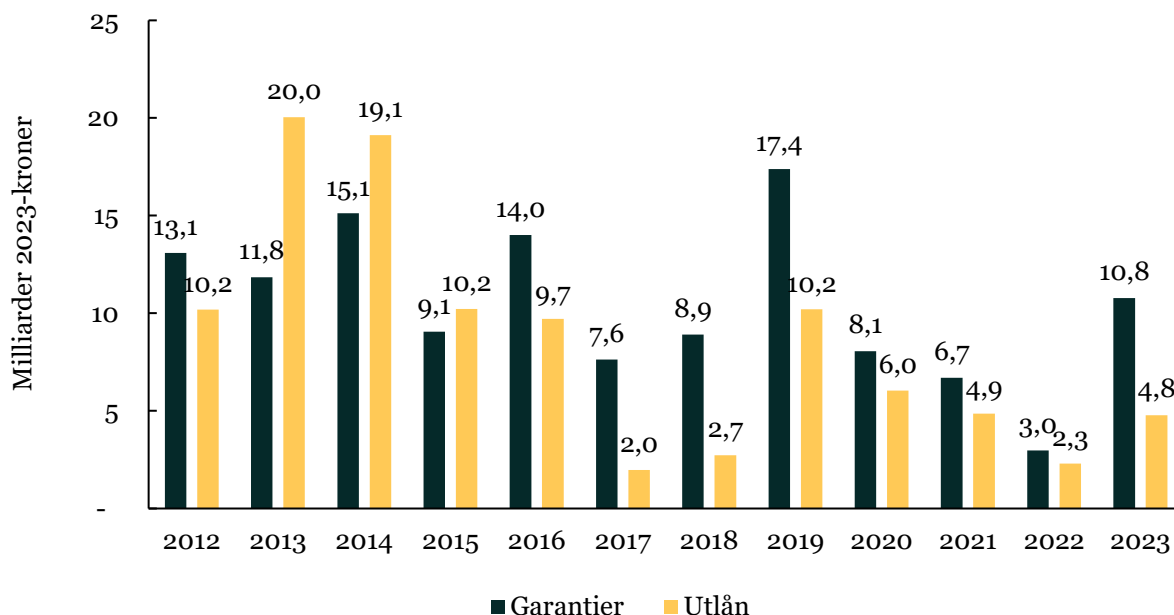
For den maritime næringen – en av Norges mest internasjonalt rettede og kapitalintensive næringer – spiller Eksfin en nøkkelrolle for å muliggjøre store investeringer, særlig innen skipsbygging, teknologileveranser og grønne maritime prosjekter.

Eksfin tilbyr finansiering i form av lån og garantier. Disse kan enten ha krav om eksport, eller gis på markedsmessige vilkår uten krav til eksport. De tilbyr generelle låne- og garantiordninger der maritim næring er én av flere brukergrupper, som for eksempel alminnelig garantiordning og investeringsfinansiering. I tillegg har de ordninger spesielt rettet mot maritim næring, som byggelånsordningen (garanti) og skipsgarantiordningen.

Maritim næring er den viktigste brukergruppen til Eksfin, målt i andel av garantier og lån. I 2023 utstedte Eksfin nye garantier for 10,5 milliarder kroner til maritim næring. Til sammenligning utstedte de totalt 49,3 milliarder kroner i nye garantier dette året²⁸ - hvorav maritim næring dermed sto for 21 prosent. Utover maritim næring er industri og sjømat (inkludert oppdrett) blant de største næringene i garantiporteføljen til Eksfin.²⁹ Maritime selskaper fikk i 2023 innvilget lån for 4,7 milliarder kroner fra Eksfin, tilsvarende 43 prosent av de samlede lånene på 10,9 milliarder kroner, ifølge Eksfins årsrapport for 2024.

Figuren under viser utviklingen i nye garantier og utlån fra Eksfin til maritim næring per år. Over tid har lån og garantier fra Eksfin til maritim næring variert betydelig.

Figur 3-11: Nye garantier og lån fra Eksfin til maritim næring (beløp). Kilde: SSB, Menon



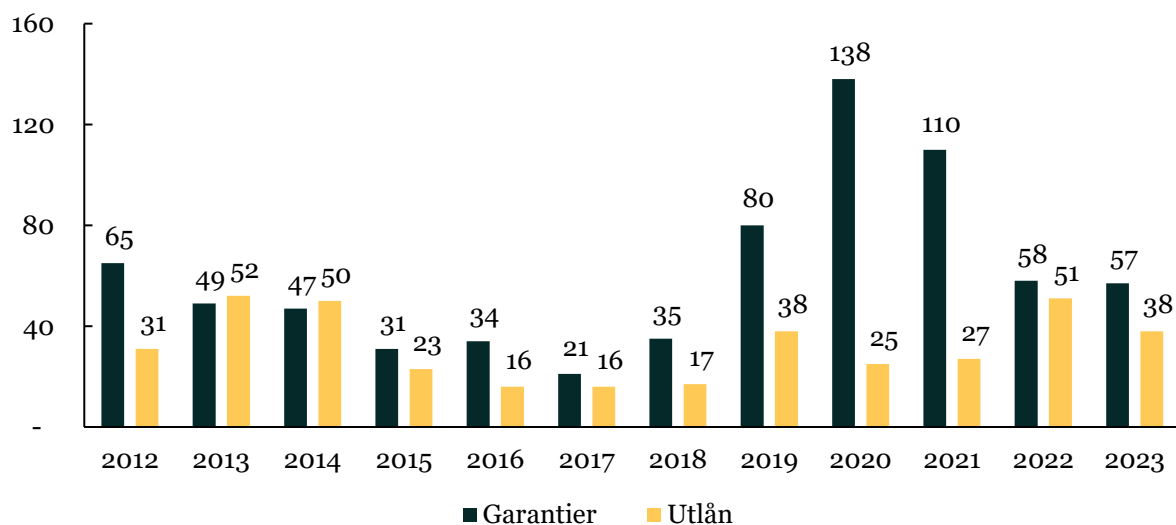
²⁸ Eksfin (2024). Årsrapport. [Tilgjengelig her](#).

²⁹ Basert på næringsfordeling i porteføljen av garantiordninger med balansekrav. Se figur 7 i Eksfins årsrapport 2024.

Figuren over viser betydelig variasjon fra år til år i både nye garantier og utlån fra Eksfin. Dette skyldes både markedsmessige svingninger og at store enkeltprosjekter i enkelte år dominerer statistikken. I perioden 2012-2014 var det særlig offshoremarkedet som sto for nye garantier og utlån. Deretter fulgte en periode med nedgang fra 2015 til 2018, som følge av utfordringer i offshoresegmentet. I 2019 ble det registrert rekordhøye beløp i nye garantier, blant annet til verft innen flere ulike skipssegmenter. Etter 2019 falt omfanget av nye garantier frem mot et foreløpig bunnivå i 2022, før det økte igjen i 2023. Når det gjelder utlån, var volumene høye i 2013 og 2014. Deretter fulgt av en nedgangssperiode fra oljeprisfallet i 2014 og frem til 2018.

Figuren under viser utvikling i *antall* nye garantier og utlån fra Eksfin til maritim næring.

Figur 3-12: Antall nye garantier og utlån fra Eksfin til maritim næring. Kilde: SSB, Menon

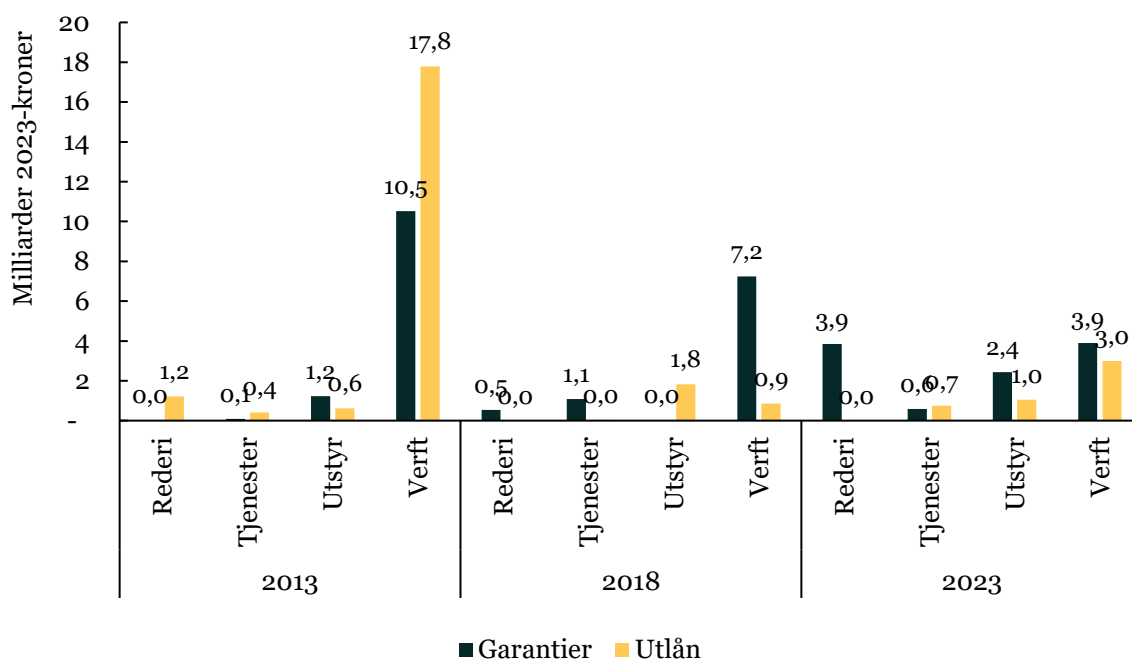


Fra 2012 til 2017 var det en nedadgående trend i antall nye garantier, tilsvarende som bevilget beløp. I 2019 kom et tydelig trendbrudd, med mer enn en dobling i antallet nye garantier. Antallet økte videre i 2020 og holdt seg høyt i 2021. Bevilget beløp falt betraktelig i pandemiårene 2020 og 2021, samtidig som det var svært mange nye garantier og utlån. Med andre ord var gjennomsnittlig garantibeløp langt lavere i 2020 og 2021 enn årene før og etter.

Når det gjelder antall utlån, har det vært mindre variasjon over tid. I 2013 og 2014 ble det gitt om lag 50 nye lån per år. De påfølgende syv årene var det færre lån, før antallet tok seg opp igjen i 2022.

Blant de maritime segmentene er det stor variasjon i hvor mye støtte de har mottatt gjennom Eksfin – både i form av garantier og lån. Dette henger sammen med kapitalintensitet, pantbare eiendeler og risikoprofil. Figuren under viser fordelingen av nye garantier og utlån på de fire maritime hovedsegmentene.

Figur 3-13: Nye garantier og utlån fra Eksfin til de fire hovedsegmentene i maritim næring (beløp).
Kilde: SSB, Menon



De største garantiene og utlånene gjennom Eksfin er rettet mot verft. Det er likevel noe jevnere fordelt på de ulike delene av maritim næring i 2023 enn i 2013. Tallene fra 2013 var ekstraordinært høye, drevet av avanserte offshorefartøyer og borerigger. I 2018 hadde Eksfin få utbetalinger av lån, men stilte store garantier for flere cruiseskip som ble levert fra norske verft til utenlandske rederier.

Rederiene mottok i liten grad lån eller garantier i 2013 og 2018, mens det i 2023 ble garantert for 3,9 milliarder 2023-kroner til rederier gjennom Eksfin. Siden 2019 har det generelt blitt flere garantier rettet mot rederier, særlig innen nærskipsfarten. Det er imidlertid noen få garantier til offshorerederiene som dominerer samlet beløp de senere årene. I 2023 var 3,1 milliarder kroner av 3,9 milliarder knyttet til én garanti til et offshorerederi.

Når det gjelder utlån, er det først og fremst offshorerederiene som har fått bevilget støtte. Samlet sett er det kun fire rederier som har fått tilsagn, tre av disse i perioden 2013-2014.

Eksfin er ett av få eksportfinansieringsinstitutter som finansierer bygging i andre land, og finansieringen per engasjement er begrenset oppad til verdien av de norske leveransene. Et resultat av dette er at utstyrsprodusenter og tjenesteleverandører mottok 4 milliarder kroner i nye garantier og lån i 2023.

Eksfins eksportfinansieringsordninger er det viktigste virkemiddelet for norsk verftsindustri, målt i utbetalinger. Eksfin tilbyr lån og garantier til rederier som bygger skip i Norge. Ordningene bidrar til å redusere risiko og sikre finansiering i nybyggsprosjekter. Dette er avgjørende i et internasjonalt marked hvor mange land tilbyr tilsvarende støtte. I intervjuer bekreftes det at Eksfin styrker norske verfts konkurranseevne, både ved å fungere som et insentiv for internasjonale rederier til å kontrahere i Norge, og ved å jevne ut forskjeller i kapitaltilgang sammenlignet med konkurrentland.

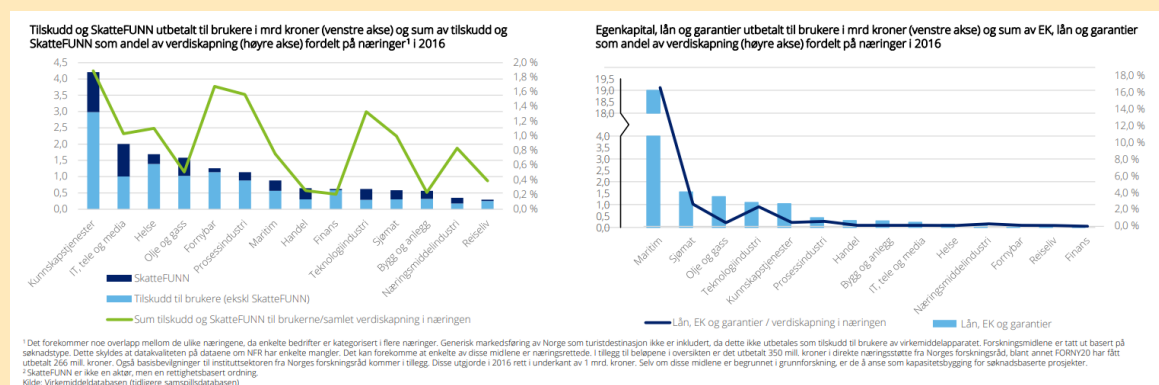
Tekstboks 3-5: Sammenligning i virkemiddelbruk mellom maritim næring og andre næringer³⁰

Tidligere i rapporten har vi vist hvordan virkemiddelbruken fordeler seg innenfor den maritime næringen, og hvor stor andel maritime aktører utgjør av det samlede virkemiddelapparatet. Det er likevel relevant å vurdere hvordan den maritime næringen står seg sammenlignet med andre sentrale næringer i Norge.

I «Områdegjennomgangen av det næringsrettede virkemiddelapparatet» fra 2019 ble det gjennomført en sektorovergripende analyse av virkemiddelbruk. I analysen ble det tatt høyde for overlapp mellom næringer for å fastslå hvilken næring en enkelt bevilgning tilhører. Denne analysen viste at det i 2016:

- Maritim næring mottok desidert mest i form av **egenkapital, lån og garantier** – nesten 19 milliarder kroner. Til sammenligning mottok de neste på listen, sjømat- og olje- og gassnæringen, om lag 1,5 milliarder kroner hver. Her er det særlig Eksfins garantier og lån som dominerer.
- Når det gjelder **tilskudd**, var maritim næring ikke den største mottakeren. Her topper kunnskapstjenester listen med over 4 milliarder kroner, etterfulgt av næringer som IT/tele/media, helse, olje og gass, fornybar energi og prosessindustri – alle med mellom 1 og 2 milliarder kroner hver. Maritim næring lå på syvende plass, med litt under 1 milliard kroner i tilskudd.

Figur 3-14: Utklipp fra kartleggingsrapport i områdegjennomgangen.



³⁰ Deloitte, Oxford Research og Menon Economics (2019). Områdegjennomgangen av det næringsrettede virkemiddelapparatet – kartleggingsrapport (vedlegg 1). Tilgjengelig [her](#).

Tekstboks 3-6: Ikke-finansielle virkemidler som klynger, inkubatorer og næringshager

I tillegg til finansielle virkemidler, finnes det også ikke-finansielle virkemidler som er tilgjengelige for norske bedrifter, herunder rådgivning, samhandlingsarenaer, samt test- og piloteringsfasiliteter. Ettersom dette ikke er finansielle støtteordninger, presenteres det ikke statistikk knyttet til bevilgninger til bedrifter. Det er også en viss usikkerhet knyttet til datagrunnlaget for disse virkemidlene. Vi henviser derfor til kapittel 5, hvor vi presenterer noe statistikk rundt antall unike maritime aktører som (trolig) har benyttet seg av utvalgte typer ikke-finansielle virkemidler.

Det er i hovedsak tre typer samhandlingsvirkemidler. **Klynger** er et samarbeid mellom bedrifter, forskningsmiljøer og offentlige aktører, med mål om å styrke innovasjon, konkurransekraft og verdiskaping innen et spesifikt næringsområde. Klynger skal utløse og forsterke samarbeid om utviklingsprosjekter, samt deling av kompetanse og nettverk. I Norge støttes dette gjennom klyngeprogrammet Norwegian Innovation Clusters, et samarbeid mellom Innovasjon Norge, Siva og Forskningsrådet. **Inkubatorer** er utviklingsmiljøer som bistår oppstarts- og vekstselskaper med rådgivning, nettverk, fasiliteter og forretningsutvikling, med mål om å øke overlevelse og vekstkraft. Inkubatorer tilbyr et strukturert og kompetansebasert løp for bedrifter i tidlig fase. De er en del av Sivas inkubasjonsprogram, som også gir finansiell og faglig støtte til drift. **Næringshager** er fysiske og faglige miljøer hvor små og mellomstore bedrifter får tilgang til rådgivning, nettverk og kompetanse for å utvikle sin virksomhet. Næringshagene har som mål å fremme bærekraftig næringsutvikling basert på regionale fortrinn. Siva er ansvarlig for næringshagene.

Det finnes flere eksempler på **klynger** som utelukkende fokuserer på maritim næring:

- GCE Blue Maritime Cluster (Ålesund, hos ÅKP): En klynge som arbeider med design, konstruksjon, utstyr og drift av avanserte fartøyer, særlig rettet mot den globale havvindindustrien og annen offshorevirksomhet.
- NCE Maritime CleanTech (Bergen/Sunnhordland): En klynge som samler aktører langs den maritime verdikjeden, med mål om å utvikle og ta i bruk løsninger for mer energieffektiv og miljøvennlig maritim aktivitet.
- Ocean Hyway Cluster (Florø, Vestland): En klynge med fokus på utvikling og bruk av hydrogen- og ammoniakk-løsninger i maritim transport, og med initiativer rettet mot å bygge en helhetlig verdikjede for slike drivstoff.
- Ocean Autonomy Cluster (Trondheim): En klynge som arbeider med utvikling og anvendelse av autonome løsninger innen maritim sektor, i samarbeid mellom næringsliv, forskningsmiljøer og offentlige aktører.

I tillegg finnes det en rekke klynger hvor maritim næring er ett av flere fokusområder. Eksempler inkluderer GCE Node (Kristiansand), SAMS-klyngen (Kongsberg) og GCE Ocean Technology (Bergen).

Eksempler på **inkubatorer** med et maritimt fokus er ÅKP (Ålesund Kunnskapspark), et innovasjonsselskap med blant annet en inkubator med maritimt fokus som støtter oppstartsbedrifter og etablerte selskaper innen den maritime sektoren, samt kystinkubatoren, en inkubator som retter seg mot bedrifter med tilknytning til kystnæringer, inkludert maritim virksomhet med fokus på Helgeland.

Tekstboks 3-7: Norsk katapult og tilgjengeliggjøring av test- og piloteringsfasiliteter

Norsk katapult er et norsk virkemiddel som tilgjengeliggjør industrinær og internasjonalt ledende testkapasitet og kompetanse. Ordningen støtter etablering og utvikling av nasjonale katapultsentre, som gjennom sine kjernepartnere tilbyr testfasiliteter, kompetanse og nettverk til nytte for norsk næringsliv. Formålet er å gi bedrifter over hele landet tilgang til testfasiliteter og industrikompetanse, og dermed bidra til mer bærekraftig omstilling av næringslivet.

Katapultordningen består i dag av fire katapultsentre og en rekke katapultnoder, som alle jobber innenfor sine dedikerte områder. Flere av katapultsentrene er rettet inn mot maritim næring. Dette gjelder særlig DigiCat og Sustainable Energy. DigiCat tilbyr verktøy, kompetanse og metodikk for virtuell prototyping, simulering og utvikling av digitale tvillinger, samt løsninger for fjernstyring og autonomi. Sustainable Energy fokuserer på grønn omstilling og industri, og arbeider blant annet med grønn skipsfart.

4 Historisk bruk av *grønne virkemidler* i maritim næring

Det finnes ingen entydig definisjon eller klassifisering som avgjør om et virkemiddel kan betegnes som *grønt* eller ikke. Enkelte virkemidler er eksplisitt utformet for å fremme utvikling og bruk av grønn teknologi og bidra til klimaomstilling. I tillegg finnes det mange virkemidler som ikke nødvendigvis har dette som hovedformål, men som likevel kan ha *grønn relevans*. Det vil si at deler av virkemiddelet, eller enkelte prosjekter innenfor det, bidrar til utslippskutt, økt energieffektivitet eller styrket grønn konkurransekraft.

For å tydeliggjøre formålet til ulike virkemidler, benytter vi følgende tredeling:

- **Direkte grønne virkemidler:** Virkemidler der hovedformålet er å støtte utvikling og bruk av grønn teknologi, og fremme grønn omstilling.
- **Virkemidler med grønn relevans:** Virkemidler som primært har andre formål, men som delvis bidrar til klimaomstilling eller grønn konkurransekraft.
- **Ikke-grønne virkemidler:** Virkemidler uten vesentlig kobling til det grønne skiftet.

4.1 Finansielle virkemidler: tilskudd, lån og egenkapital

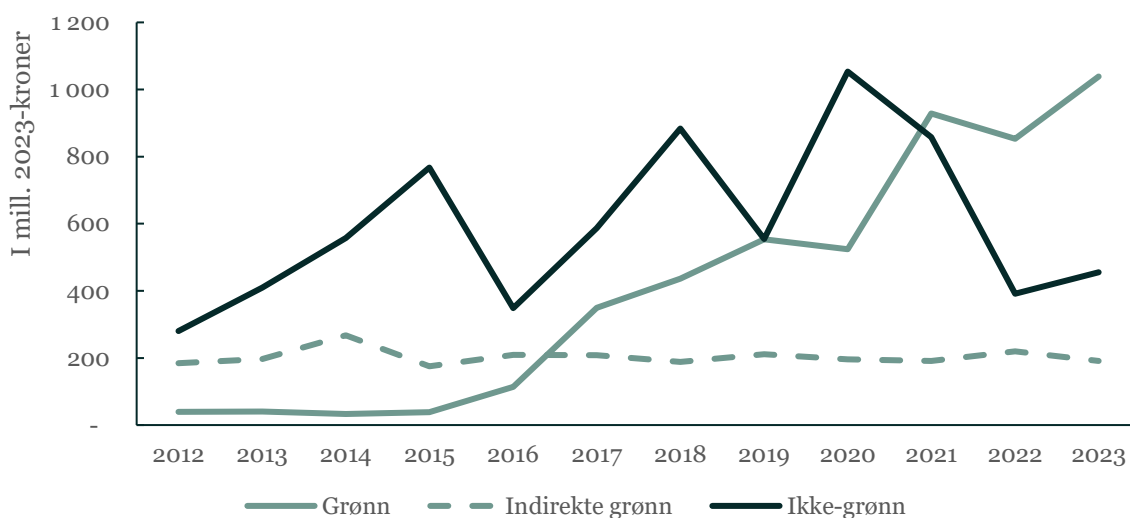
Andelen bevilgninger til grønne prosjekter har økt over perioden

Totalt sett finner vi at *direkte grønne* virkemidler og virkemidler med *grønn relevans* utgjør om lag halvparten (51 prosent) av de 14,5 milliarder kronene som er blitt bevilget maritim næring i form av tilskudd, lån og egenkapital i perioden 2012-2023. Som vist i tabellen under, har denne andelen økt i løpet av perioden. I perioden 2012-2017 utgjorde bevilgninger fra virkemidler definert som grønne kun 13 prosent, mens andelen har økt til 45 prosent i perioden 2018-2023.

Kategori	Bevilgninger (2012-2017)	Andel (2012-2017)	Bevilgninger (2018-2023)	Andel (2018-2023)
Grønne virkemidler	0,6 mrd. kroner	13 %	4,3 mrd. kroner	45 %
Virkemidler med grønn relevans	1,2 mrd. kroner	26 %	1,2 mrd. kroner	12 %
Ikke-grønne virkemidler	2,9 mrd. kroner	61 %	4,2 mrd. kroner	43 %

At direkte **grønne virkemidler** utgjør en stadig større andel av bevilgninger til maritim næring, kommer tydelig frem i figuren under. I 2012 utgjorde disse virkemidlene 8 prosent av de samlede bevilgningene, mens andelen har økt til 62 prosent i 2023. Dette tilsvarer rett i overkant av 1 milliard kroner i 2023. Bruken av **virkemidler med indirekte grønn relevans** har holdt seg relativt stabil gjennom perioden, mens den øvrige virkemiddelbruken – altså de ikke-grønne virkemidlene – i hovedsak følger samme mønster og svingninger som den samlede utviklingen i virkemiddelbruk.

Figur 4-1: Bevilgninger (tilskudd/lån/EK) til maritime aktører fra grønne, indirekte grønne og ikke-grønne virkemidler i perioden 2012-2023. Kilde: SSB, Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

Økningen i bruken av grønne virkemidler må i stor grad tilskrives et økt politisk og regulatorisk fokus på klima og miljø. I løpet av perioden har det blitt innført stadig strengere klimamål og reguleringer rettet mot maritim næring. Den økte virkemiddelbruken kan derfor ses som en direkte respons på nye politiske rammebetingelser og et økende behov for teknologiomstilling i næringen.

En sentral driver i denne utviklingen har vært **Enovas innretning av virkemidler mot maritim næring fra 2015**. Enova har som mandat å bidra til overgangen til et lavutslippssamfunn gjennom støtte til utvikling og implementering av energi- og klimateknologi. Målet er varige utslippsreduksjoner og et mer energieffektivt og konkurransedyktig samfunn. Fra 2015 ble Enovas mandat utvidet til å også omfatte transport³¹ - et område Enova tidligere ikke støttet. Store deler av veksten i maritim virkemiddelbruk over perioden skyldes økte bevilgninger til grønne virkemidler. Ser man bort fra de direkte grønne virkemidlene, har det vært lite underliggende vekst i virkemiddelbruken, selv om bevilgningene til ikke-grønne virkemidler varierer betydelig fra år til år.

Selv om grønn virkemiddelbruk har økt over perioden, var utslippene fra innenriks skipsfart i 2023 omtrent på samme nivå som i 2012. SSBs statistikk viser at utslippene i perioden kun ble redusert med to prosent.³² Dette tyder på at virkemiddelbruken, særlig styrket gjennom Enovas støtteordninger fra 2015, i liten grad har ført til betydelige utslippskutt på aggregert nivå. Dette kan peke på at grønn virkemiddelbruk har vært mindre målrettet enn ønskelig, hvor man ikke har lyktes med å oppnå store kutt. Samtidig er det viktig å understreke at det er mange faktorer som påvirker dette. For det første har næringens aktivitetsnivå økt i samme periode, i tillegg til at flåtesammensetningen har blitt endret. For det andre tar det tid før nye grønne teknologier blir utviklet og implementert i tilstrekkelig skala. Med andre ord at effekten av økt virkemiddelbruk senere år ikke enda synliggjøres i utslippsdataen. Dette funnet drøftes ytterligere i kapittel 6.

Grønn virkemiddelbruk varierer mellom de ulike delene av maritim næring

Grønn virkemiddelbruk varierer mellom de ulike delene av næringen. Rederiene har den høyeste andelen grønne bevilgninger, hvor omtrent 50 prosent av støtten er klassifisert som grønn. Dette

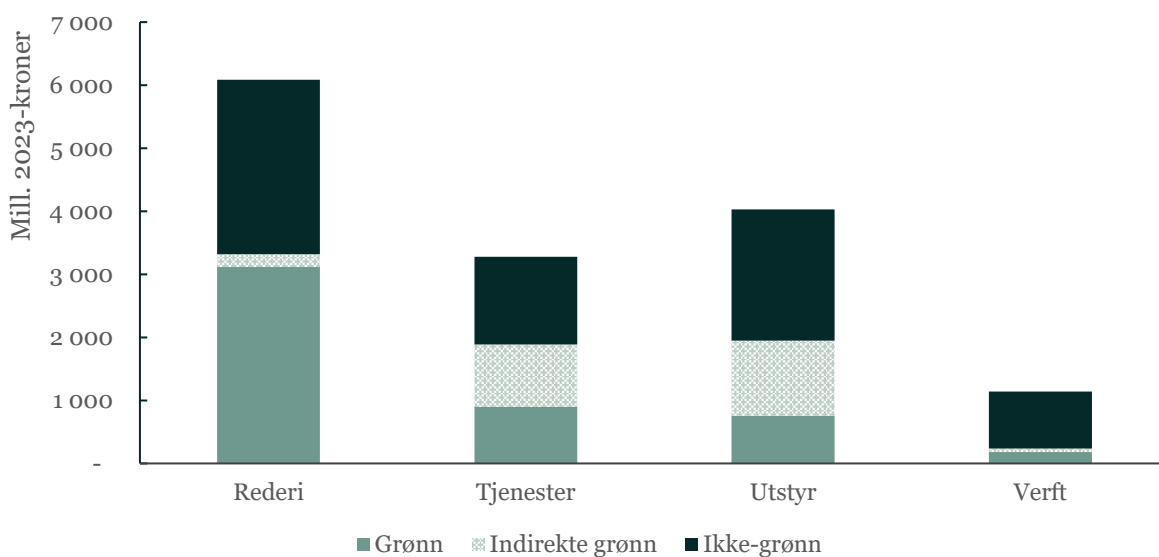
³¹ Enova. Tilgjengelig [her](#)

³² SSB Tabell 13931: Klimagasser AR5, etter kilde (aktivitet), energiprodukt, komponent, år og statistikkvariabel.

skyldes i stor grad omfattende støtte fra **Enova**, som er rettet mot utslippskutt gjennom blant annet lavutslippsfartøy og infrastruktur.

Blant tjenesteleverandørene og utstyrsprodusenter er andelen grønne virkemidler noe lavere, men en større andel av støtten har likevel grønn *relevans*. Dette gjelder særlig støtte gjennom EU-programmer og fra Norges forskningsråd. Denne typen støtte går ofte til teknologiutvikling, innovasjon og forskningsprosjekter med betydning for det grønne skiftet – selv om prosjektene ikke nødvendigvis gir direkte utslippskutt.

Figur 4-2: Bevilgninger (tilskudd/lån/EK) til maritime aktører fra grønne, indirekte grønne og ikke-grønne virkemidler for perioden 2012-2023 samlet, fordelt på hovedgrupper. Kilde: SSB. Menon Economics



* Inkluderer ikke SkatteFUNN eller Eksfin.

4.2 Finansielle virkemidler: garantier og eksportkreditt

Eksfin har ingen egne *grønne* ordninger, men støtter en rekke grønne maritime prosjekter gjennom sine eksisterende finansieringsløsninger. Dette innebærer at man ikke kan identifisere omfanget av grønne prosjekter basert på hvilken ordning som er benyttet.

Eksfin har imidlertid etablert et eget rammeverk for grønn finansiering, basert på EUs taksonomi og FNs bærekraftsmål. Prosjekter som kvalifiserer som grønne kan få tilgang til bedre finansieringsvilkår. Dette inkluderer lavere krav til eksportandel, lengre nedbetalingstid og høyere dekningsgrad fra Eksfin. For å bli klassifisert som grønt må prosjektet oppfylle ett eller flere av følgende kriterier^{33,34}:

- Null direkte CO₂-utslipp fra skipet
- Bruk i havvindsektoren, for eksempel installasjon og vedlikehold av havvindturbiner
- Hybridskip der minst 25 prosent av energibehovet (eller 50 prosent for passasjerskip) dekkes av nullutslippsdrivstoff eller landstrøm
- Energieffektivitet som er minst 10 prosent bedre enn gjeldende EEDI-krav, med mulighet for bruk av nullutslipps- eller fornybart drivstoff

³³ <https://www.eksfin.no/no/nyheter/maritim/hva-gjor-et-skip-gront-og-hvordan-finansiere-det/>

³⁴ <https://www.eksfin.no/no/produkter/gronn-finansiering/>

- Utslippsreduksjon på minst 20 prosent sammenlignet med tilsvarende konvensjonelle skip

Det er viktig å merke seg at skip som frakter fossile råvarer ikke regnes som grønne, selv om de oppfyller tekniske krav til utslippsreduksjon.

Utover det som kvalifiserer til grønn finansiering, bruker mange maritime aktører Eksfins virkemidler til å finansiere investeringer med grønn profil. Dette gjelder særlig prosjekter som ikke fullt ut oppfyller Eksfins kriterier for grønn klassifisering, men som likevel bidrar til utslippsreduksjoner og energieffektivisering. Eksempler inkluderer:

- Ombygging av eksisterende skip for å redusere utslipp
- Investeringer i miljøbesparende utstyr og systemer
- Finansiering av norske maritime leveranser til internasjonale prosjekter med grønn profil

Et konkret eksempel er finansieringen av fire havvindskip for Integrated Wind Solutions (IWS), hvor Eksfin bidro med nær én milliard kroner i lån og garantier. Skipene er klargjort for alternative drivstoff og utstyrt med batteriteknologi, og prosjektet har gitt betydelige oppdrag til norsk maritim industri. Generelt er det meste som bygges i dag, og som får lån eller garantier gjennom Eksfin, kjennetegnet av teknologisk fleksibilitet og mulighet for dual-fuel-løsninger.

Eksfin har en betydelig rolle i finansieringen av grønne prosjekter i maritim næring. I 2023³⁵ utgjorde finansiering av skip til havvind 2,7 milliarder kroner, tilsvarende 12 prosent av Eksfins samlede grønne finansiering. I 2024 utstedte Eksfin nye garantier til havvindskip på 3,4 milliarder kroner, klassifisert som grønne.³⁶ I tillegg har Eksfin bidratt til finansiering av null- og lavutslippsferger. Dette utgjorde 1,1 milliarder kroner i utestående garantiansvar i 2024.

Samlet har Eksfin bidratt med finansiering av rundt 40 skip, som bruker miljøvennlig drivstoff eller reduserer utslipp gjennom ny teknologi. Over 30 av disse er havvindskip.

³⁵ https://www.eksfin.no/wp-content/uploads/2024/05/Eksfin_Arsrapport_2023_web.pdf

³⁶ https://www.eksfin.no/wp-content/uploads/2025/05/Eksfin_Arsrapport_2024.pdf

5 Vurdering av maritime virkemidlers relevans

I dette og det påfølgende kapittelet vurderes virkemidlers relevans og viktighet, samt hvorvidt det er behov for justeringer og om enkelte virkemidler ikke benyttes. For å vurdere dette tar vi utgangspunkt i maritime aktørers faktiske virkemiddelbruk (statistikk), intervjuer med aktører i maritim næring og virkemiddelaktører, samt erfaringer fra rapporter og tilgrensende arbeid.

De to kapitlene er strukturert som følger. I dette kapittelet vurderer vi virkemiddelprogrammets relevans i lys av maritime aktørers virkemiddelbruk, målt ved tre ulike indikatorer. Avslutningsvis, i kapittel 5, fremhever vi noen utvalgte (potensielt) relevante programmer vi vurderer at brukes i for liten grad av maritime aktører i dag. I kapittel 6 trekker vi frem vurderinger knyttet til viktighet og relevans basert på intervjuer, statistikk og tilgrensende arbeid.

Vår kartlegging tyder samlet sett på at virkemiddelapparatet tilbyr relevante ordninger for maritim næring. Særlig fremstår programmer med tydelig maritim tematikk, som MAROFF og Enovas spesifikke maritime programmer, som svært relevante. Disse skårer høyt på indikatorer som samlet bevilgning, maritim andel og antall maritime aktører. Næringen benytter også i stor grad generelle ordninger, som risikolån og innovasjonstilskudd fra Innovasjon Norge, selv om andelen maritime bevilgninger her naturlig nok er lavere. Et bredt spekter av finansieringsformer som tilskudd, lån, egenkapital og garantier benyttes også.

Vi gjør oppmerksom på at enkelte av Enovas programmer som trekkes frem i dette kapittelet er justert eller har blitt avvirket. Selv om Enovas tilbud i dag ikke nødvendigvis samsvarer med programmene omtalt i kapittel 5.1, finner vi at mye av den samme tematikken er videreført. Dette gjelder både generelle teknologiprogram rettet mot maritim næring og programmer for spesifikke teknologier som ammoniakk, hydrogen og batterier/ladeinfrastruktur.

5.1 Vurdering av relevans: bruk av finansielle virkemidler som tilskudd, lån og egenkapital

En viktig dimensjon ved vurdering av et virkemiddels relevans, er i hvilken grad det faktisk benyttes av maritime aktører. I denne rapporten benyttes tre indikatorer for å måle *bruk* for finansielle virkemidler i perioden 2012-2023:

- **Total bevilgningssum** mottatt av maritime aktører fra det aktuelle virkemiddelet
- **Andel av den totale bevilgningssummen** som har gått til maritime aktører
- **Antall unike maritime virksomheter** som har mottatt støtte

I tabellene under har vi inndelt virkemidler for tilskudd, lån og egenkapital i tre grupper basert på hvordan de scorer på de tre indikatorene:

- **Gruppe A:** Høy score på minst to av de tre indikatorene.
- **Gruppe B:** Høy score på kun én indikator.
- **Gruppe C:** Mellomhøy score på minst én indikator (jamfør vedlegg A)

Kriteriene for hva som regnes som høy og mellomhøy score er definert i tabellen under for finansielle virkemidler som tilskudd, lån og egenkapital. I de etterfølgende tabellene er høy score markert med grønt og mellomhøy score med gult.

Tabell 5-1: Kriterier for høy og mellomhøy score på indikatorene.

	Størrelse på maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger av total	Antall unike maritime bedrifter
Høy score	Over 400 mill. kr	Over 20 %	Over 50 stk.
Mellomhøy score	100-400 mill.kr	10-20 %	30-50 stk.

Formålet med denne inndelingen er å identifisere hvilke virkemidler som i praksis er mest relevante for maritime aktører. Et virkemiddel som scorer høyt på én eller flere indikatorer har kjennetegn som gjør det mer brukt og antas dermed å ha høyere relevans.

En slik gruppering er også nyttig i vurderinger av om virkemiddelapparatet bør justeres. Enkelte virkemidler har et bredere formål enn å treffe maritim næring spesielt. Dette vises særlig gjennom indikator 2 (andel av totale bevilgninger), og innebærer at slike virkemidler i mindre grad kan tilpasses særskilte maritime behov.

Merk at navnene på programmer og ordninger slik de er registrert i virkemiddeldatabasen, kan avvike fra hva de omtales som av virkemiddelaktørene selv. Enkelte programmer kan også være slått sammen eller kategorisert under mer overordnede poster – for eksempel hos Innovasjon Norge.

Gruppe A – Høy score på to eller tre indikatorer

Den gruppen av virkemiddelprogram som er identifisert som mest relevant for maritime aktører er gruppe A, definert som:

- **Gruppe A:** Høy score på to eller flere av de tre indikatorene.

Vi har identifisert syv virkemiddelprogram som inngår i gruppe A. Disse inkluderer ordninger fra Forskningsrådet, Enova, Innovasjon Norge og EU. Felles for dem er at maritime virksomheter har mottatt betydelige bevilgninger i perioden 2012–2023. I de fleste tilfeller har disse ordningene også både en høy andel bevilgninger til maritime bedrifter og et stort antall unike maritime bedrifter blant mottakerne.

Flere av virkemidlene er spesifikt rettet mot maritim næring, noe som reflekteres både i programmets navn og i at en stor andel av det totale bevilgningsbeløpet er tildelt maritime bedrifter. At mange unike maritime bedrifter har mottatt støtte, tyder også på at programmene er relevante for et bredt spekter av aktører. De to virkemidlene med færrest bevilgninger kjennetegnes av relativt høye beløp per bevilgning.

Innovasjon Norges innovasjonstilskudd og risikolån er to unntak: Til tross for at begge programmene har bevilget over én milliard kroner til maritime bedrifter i perioden, er andelen av totalrammen som har gått til maritim næring lav. Dette skyldes at programmene ikke er øremerket maritim næring. I tillegg påvirkes bilde av hvordan Innovasjon Norges tilskudd rapporteres i virkemiddeldatabasen til SSB. Her samles ulike innovasjonstilskudd under én kategori, noe som gir en lavere registrert andel til maritim næring.

Det er noe variasjon de maritime hovedgruppene (rederi, verft, utstyrsprodusentene og tjenesteleverandører) i bruken av virkemidler i gruppe A. For de to Enova-programmene er det

hovedsakelig rederiene som har mottatt støtte, mens EU-programmet, maritim forskning i Forskningsrådet og innovasjonstilskudd har vært mer benyttet av utstyrsprodusenter.

Tabell 5-2: Gruppe A av virkemidler – høy score på to eller flere av indikatorene.

Program	Aktør	Type	Maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger	Antall unike maritime bedrifter
Maritim forskning (MAROFF)	NFR	Tilskudd	1 190 mill. kr	49 %	270
Elektrifisering av sjøtransport*	Enova	Tilskudd	868 mill. kr	67 %	50
Innovasjonstilskudd	IN	Tilskudd	1 474 mill. kr	12 %	235
Risikolån og garantier	IN	Lån	1 376 mill. kr	7 %	162
Smart, green and integrated transport*	EU H2020	Tilskudd	574 mill. kr	38 %	31
Batteri i fartøy*	Enova	Tilskudd	498 mill. kr	44 %	27
Næringsspesifikke utviklingstiltak	IN	Tilskudd	280 mill. kr	36 %	50

*Trolig utgåtte/avsluttede program

SkatteFUNN inngår også i gruppe A, men er ikke inkludert i tabellen over ettersom vi mangler komplette bevilgningsdata for hele perioden. Vi har kun tilgjengelige tall for bevilget støttebeløp frem til og med 2016. For perioden 2012–2023 har vi imidlertid tilgang til antall maritime bedrifter som har mottatt støtte under SkatteFUNN-ordningen innenfor maritimt tema – totalt om lag 450 virksomheter. I perioden 2012–2016, hvor vi har data på bevilgninger, utgjorde støtten litt over 400 millioner kroner.

I tillegg til programmet med maritim tematikk, har mange maritime bedrifter også benyttet SkatteFUNN innenfor andre tematiske områder. Rundt 230 maritime virksomheter har mottatt støtte gjennom SkatteFUNN-programmet for miljø, og nærmere 200 har fått støtte gjennom programmet for olje og gass. Dette viser at ordningen i stor grad er benyttet av maritim næring på tvers av tematiske innganger.

Gruppe B – Høy score på kun en indikator

I tillegg til virkemidlene i gruppe A, identifiserer vi en gruppe virkemidler som scorer høyt på **én av de tre indikatorene**. Disse omtales som **gruppe B**, og kan inndeles i tre underkategorier basert på hvilken indikator de scorer høyt på:

- **Gruppe B-1:** Høy score på samlet bevilgningsbeløp til maritime aktører
- **Gruppe B-2:** Høy score på andel av total bevilgning som har gått til maritim næring
- **Gruppe B-3:** Høy score på antall maritime aktører som har mottatt støtte

Når det gjelder **gruppe B-1**, finner vi tre virkemidler som har hatt høy samlet bevilgningsbeløp til maritim sektor. Det betyr at – i tillegg til virkemidlene i gruppe A – det er kun tre virkemidler som i perioden 2012-2023 har bevilget mer enn 400 millioner kroner til maritime aktører. Disse er:

lavrisikolåneordningen til Innovasjon Norge, ett av Enovas fullskalaprogrammer, og direkteinvesteringene fra Investinor. Hver av disse representerer ulike typer virkemidler – henholdsvis lån, tilskudd og egenkapital.

Felles for disse tre virkemidlene er at en relativt lav andel av de totale bevilgningene har gått til maritim næring. Dette henger sammen med at programmene er generelle i sin utforming, og ikke spesifikt rettet mot maritime aktører. Et annet fellestrekk er at få unike maritime bedrifter har mottatt støtte, noe som innebærer at gjennomsnittlig bevilgning per mottaker er høy.

At det er få maritime mottakere, gjenspeiles også i hvilke maritime hovedgrupper som har fått støtte. For programmene til Enova og Innovasjon Norge er det i hovedsak rederier som har mottatt midler, mens Investinors direkteinvesteringer har gått til utstysprodusenter, og delvis tjenesteleverandører.

Tabell 5-3: Gruppe B-1 av virkemidler – høy score på bevilgningsbeløp til maritime aktører

Program	Aktør	Type	Maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger	Antall unike maritime bedrifter
Lavrisikolån	IN	Lån	2 171 mill. kr	9 %	48
Fullskala innovativ energi- og klimateknologi*	Enova	Tilskudd	1 036 mill. kr	17 %	23
Direkteinvesteringer	Investinor	EK	591 mill. kr	17 %	6

*Trolig utgåtte/avsluttede program

Gruppe B-2 består av virkemiddelprogrammer der maritime aktører har mottatt en høy andel av programmets totale bevilgninger i perioden 2012–2023 (minst 20 prosent). Totalt har vi identifisert ti slike programmer.³⁷ Felles for disse er at de i stor grad er spesifikt rettet mot maritim næring, noe som gjenspeiles både i programmenes innretning og navn – med begreper som fartøy, skip, landstrøm, maritim transport og havn.

Samtidig ser vi at de fleste av programmene i denne gruppen har vært relativt små, målt i bevilgningsvolum. Antallet unike maritime virksomheter som har mottatt støtte, har også vært begrenset. Et flertall av programmene i gruppe B-2 har vært administrert av Enova, og mange ble etablert mot slutten av analyseperioden, typisk fra 2017 og fremover. Dette, sammen med at enkelte programmer allerede er avsluttet, kan forklare det lave samlede bevilgningsnivået og det begrensede antallet støttemottakere. Dette til tross for at en stor andel av midlene i hvert program har gått til maritime formål.

Bevilgninger fra Enovas programmer i gruppe B-2 har i hovedsak gått enten til rederiene eller til tjenesteleverandørene. Dette skiller seg fra fra EU-programmet TRANSPORT og direkteinvesteringer fra Nysnø, som i større grad har gitt støtte til flere ulike segmenter.

³⁷ I tillegg faller tre av programmene til Norsk Romsenter inn under denne gruppen, nemlig næringsutvikling, satellitter/småsatellitter og instrumentutvikling. Disse er imidlertid fjernet fra figuren, da det kun er bevilget midler til en unik maritim bedrift per program. Bevilgningsstørrelsene er også relativt små.

Tabell 5-4: Gruppe B-2 av virkemidler – høy score på maritim andel av bevilgninger

Program	Aktør	Type	Maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger	Antall unike maritime bedrifter
Installasjon av lavspent landstrømsystemer i eksisterende fartøy*	Enova	Tilskudd	26 mill. kr	74 %	32
Støtte til energi- og klimatiltak i skip*	Enova	Tilskudd	349 mill. kr	72 %	30
Støtte til landstrøm*	Enova	Tilskudd	145 mill. kr	54 %	13
TRANSPORT*	EUs FP7	Tilskudd	66 mill. kr	35 %	11
Landstrøm til skip i norske havner*	Enova	Tilskudd	115 mill. kr	26 %	13
Støtte til ny energi- og klimateknologi i transport*	Enova	Tilskudd	83 mill. kr	25 %	6
Utslippsfri maritim transport*	Enova	Tilskudd	43 mill. kr	25 %	<5
Forprosjekt infrastruktur for strøm til havneopphold og lading*	Enova	Tilskudd	4 mill. kr	22 %	8
Direkteinvesteringer	Nysnø	EK	>200 mill.kr	22 %	<5 ³⁸
Investeringsstøtte til infrastruktur for strøm for havneopphold og lading*	Enova	Tilskudd	61 mill. kr	22 %	5

*Trolig utgåtte/avsluttede program

Gruppe B-3 består av virkemidler hvor et høyt antall maritime bedrifter har mottatt støtte – definert som over 50 unike bedrifter i perioden 2012–2023. Totalt identifiserer vi ni programmer som oppfyller dette kriteriet, i tillegg til dem som allerede er omtalt i gruppe A.³⁹

Som vist i tabellen under, utgjør denne gruppen en mer sammensatt samling av programmer enn de øvrige gruppene. Det gjelder både hvilke aktører som forvalter virkemidlene og hva slags type tiltak det gis støtte til. Her finner vi alt fra programmer med spesifikt distriktsfokus til midlertidige ordninger etablert under koronapandemien. Felles for de fleste programmene er at de er generelle i sin innretning, men likevel har nådd bredt ut til mange maritime aktører –som regel med mindre støttebeløp per bedrift.

At gruppe B-3 er en mer sammensatt samling, gjenspeiles også i hvilke maritime hovedgrupper som har benyttet programmene. Forskningsrådets virkemidler har i større grad gått til utstyrsprodusenter, mens tilskuddsordninger fra Innovasjon Norges og fylkeskommuner er jevnere fordelt mellom de fire

³⁸ Nysnø hadde to direkteinvesteringer i maritim næring ved utgangen av 2023, og investerte i ytterligere tre selskap i 2024.

³⁹ I tillegg faller et Enova-program inn i denne gruppen, nemlig støtte til elvarebil (fra nullutslippsfondet). Om lag 50 maritime bedrifter har mottatt støtte fra dette programmet i vår analyseperiode. Vi har valgt å utelukke dette fra oversikten, da det i mindre grad vurderes som relevant for formålet med rapporten.

maritime hovedgruppene. Som for gruppe A og øvrige B-grupper, er det rederiene som i hovedsak har benyttet seg av Enovas virkemiddel (energiledelse).

Ett program som skiller seg ut i denne gruppen, er SFI-ordningen (Sentre for forskningsdrevet innovasjon), forvaltet av Forskningsrådet. Ordningen gir støtte til forskningssentre med varighet på inntil åtte år, og har som mål å fremme langsiktig samarbeid mellom forskningsmiljøer og næringsliv. Bevilgningsmidlene i denne ordningen registreres på vertsinstitusjonen (hovedsøker) og gir dermed ikke gir et fullstendig bilde av midler fordelt på maritim sektor. Derimot viser data fra virkemiddeldatabasen at hele 60 unike maritime virksomheter har deltatt i SFI-sentre i løpet av perioden. Det tilsvarer omtrent 10 prosent av alle virksomheter registrert i ordningen. Dette illustrerer at mange maritime bedrifter deltar i prosjekter uten nødvendigvis å fremkomme i datagrunnlaget – enten fordi bevilgningene ikke registreres på dem, eller fordi de ikke er oppført som mottakere i det hele tatt. Det betyr at enkelte bevilgninger og deler av støtten til maritime aktører ikke fanges opp i analysene våre.

Tabell 5-5: Gruppe B-3 av virkemidler – høy score på antall unike maritime bedrifter

Program	Aktør	Type	Maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger	Antall unike maritime bedrifter
Distriktsutviklings-tilskudd	IN	Tilskudd	239 mill. kr	4 %	179
Ekstraordinære tiltak*	IN	Tilskudd	232 mill. kr	4 %	104
Støtte til introduksjon av energiledelse*	Enova	Tilskudd	73 mill. kr	16 %	80
ENERGIX - Stort program energi	NFR	Tilskudd	252 mill. kr	4 %	80
Oppstartstilskudd	IN	Tilskudd	48 mill. kr	1 %	79
Direkte støtte til etablerte bedrifter >5 år (kun for kommunale og regionale næringsfond)*	Fylkes-kommunene	Tilskudd	17 mill. kr	4 %	75
BIA - Brukerstyrt innovasjonsarena	NFR	Tilskudd	372 mill. kr	4 %	70
SFI - Sentre for forskningsdrevet innovasjon	NFR	Tilskudd	N/A	N/A	60
PES2020 - Prosj.etabl.støtte H2020*	NFR	Tilskudd	7 mill. kr	1 %	56

*Trolig utgåtte/avsluttede program

Gruppe C – Mellomhøy score på én eller flere indikatorer

Vi har også identifisert en tredje gruppe: **gruppe C**. Dette er virkemiddelprogrammer som vurderes som noe mindre relevante enn programmene i gruppe A og B, men som likevel har en relativt høy bruk i maritim næring. Den gruppen defineres som følger:

- **Gruppe C:** Mellomhøy score på minst én av de tre indikatorene.

Totalt inngår ni programmer i gruppe C. Disse omfatter i hovedsak utvalgte ordninger under Forskningsrådet, samt enkelte EU-programmer. En detaljert oversikt over disse programmene finnes i **vedlegg A**.

Utover gruppene A, B og C finnes det en større gruppe virkemidler som er utelatt fra disse tabellene.⁴⁰ Disse vurderes å ha lav relevans sett i lys av faktisk bruk. For mange av disse programmene er det kun blitt bevilget midler til én eller to maritime aktører i analyseperioden.

5.2 Vurdering av relevans: bruk av finansielle virkemidler som garantier og eksportkreditt

Ettersom maritim næring er en særlig viktig brukergruppe og fordi beløpene er store, behandler vi Eksfins ordninger separat. I virkemiddeldatabasen er Eksfin virkemidler delt inn i seks ordninger, hvorav to garantiordninger er rettet utelukkende mot maritim næring (Byggelånsordningen og Skipsgarantiordningen).

I tabellen under har vi brukt de samme tre indikatorene som for øvrige virkemidler for å vurdere relevans. Siden Eksfins virkemidler skiller seg vesentlig fra andre virkemidler, har vi satt egne terskelverdier for hva som regnes som høy score. Et program hos Eksfin får høy score dersom det er bevilget minst 2 milliarder kroner over perioden, og dersom minst 20 unike maritime bedrifter har mottatt støtte.

Tabell 5-6: Kriterier for høy og mellomhøy score på indikatorene.

	Størrelse på maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger av total	Antall unike maritime bedrifter
Høy score	Over 2 mrd. kr	Over 20 %	Over 20 stk.

Tabell 5-7: Kategorisering av relevans for Eksfin sine virkemidler⁴¹

Program/ordning	Gruppe	Generell/ Maritim ordning	Maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger	Antall unike maritime bedrifter
Alminnelig garantiordning	A	Generell	106 mrd. kr	45 %	95
Eksportkreditt - lån OECDs fastrente	A	Generell	57 mrd. kr	66 %	36
Eksportkreditt - Markedslån	A	Generell	45 mrd. kr	60 %	44

⁴⁰ Dette er om lag 100 programmer.

⁴¹ I tillegg til ordningene i tabellen, så er har én maritim bedrift fått garanti gjennom U-landsordningen.

Byggelånsordning	A	Maritim	14 mrd. kr	100 %	12
Skipsgarantiordningen	A	Maritim	3,4 mrd. kr	100 %	12
Lånegarantiordningen	B	Generell	1,3 mrd. kr	9 %	103

Fem av seks ordninger hos Eksfin vurderes å ha svært høy relevans. Unntaket er Lånegarantiordningen, der beløpene til maritim næring er beskjedne sammenlignet med de øvrige ordninger. I tillegg har mindre enn 10 prosent av bevilgningene fra denne ordningen gått til maritime bedrifter.

Bevilgningene gjennom Skipsgarantiordningen er også relativt lave sammenlignet med de andre ordningene, inkludert byggelånsordningen. Gjennomsnittlig beløp per engasjement er betydelig lavere for Skipsgarantiordningen enn for de øvrige ordningene med høy andel maritime bevilgninger. Eksfins ordninger som er spisset mot maritim næring kjennetegnes ved at relativt få selskap mottar garantier eller lån, sammenlignet med de mer generelle ordningene.

5.3 Vurdering av relevans: ikke-finansielle virkemidler

I de foregående avsnittene vurderte vi relevansen av finansielle virkemidler basert på statistikk over faktisk bruk. De samme indikatorene lar seg imidlertid i mindre grad anvende på ikke-finansielle virkemidler, siden disse ikke fordeler støtte i form av tilskudd, lån eller egenkapital.

For samhandlingsvirkemidler og rådgivning er det derfor mer hensiktsmessig å vurdere relevans ut fra antall maritime bedrifter som har benyttet seg av tjenestene og deltatt i klynger og nettverk. Samt hvor stor andel disse utgjør av det totale antallet bedrifter. Det er samtidig viktig å påpeke at datakvaliteten knyttet til ikke-finansielle virkemidler er svakere enn for finansielle ordninger. Dette skyldes blant annet varierende praksis for registrering av deltakelse og begrenset informasjon om deltakelse.

Tabell 5-8: Kriterier for høy og mellomhøy score på indikatoren.

	Antall unike maritime bedrifter
Høy score	Over 50 stk.
Mellomhøy score	30-50 stk.

Vi finner at et betydelig antall maritime bedrifter har vært medlemmer i én eller flere klynger støttet av Innovasjon Norge i perioden 2012-2023. Dette fremgår av tabellen under, og henger blant annet sammen med det eksisterende tilbudet av slike klynger i Norge. Deretter følger næringshage- og inkubasjonsprogrammet til Siva, som også er benyttet i noen grad av maritim næring.

Tabell 5-9: Vurdering av relevans for ikke-finansielle virkemidler i lys av bruk.

Program	Aktør	Type	Antall unike maritime bedrifter	Andel maritime bedrifter
---------	-------	------	---------------------------------	--------------------------

Klynger og nettverk (NCE, GCE, Arena, mm) ⁴²	IN	Samhandling	538	8 %
Inkubasjons-programmet	Siva	Samhandling/ rådgivning	171	3 %
Næringshage-programmet	Siva	Samhandling/ rådgivning	162	3 %
Bedriftsnettverk	IN	Samhandling	61	5%
FRAM programmet*	IN	Rådgivning	34	6%

*Trolig utgåtte/avsluttede program

Test- og piloteringsfasiliteter gjennom Norsk katapult er også et relevant ikke-finansielt virkemiddel for maritim næring. Norsk katapult, som forvaltes av Siva, tilgjengeliggjør slike fasiliteter gjennom fire katapultsentre og en rekke katapultnoder. I SSBs virkemiddeldatabase presenteres ikke statistikk over bruken av Norsk katapult, og vi har derfor ikke oversikt over hvor mye virkemiddelet benyttes av maritim aktører.

Til tross for dette vurderer vi at tilbudet som relevant, da det gir bedrifter mulighet til å teste og pilotere av nye teknologier. Dette er blant annet særlig viktig innen det grønne skiftet. Vi vil spesielt trekke frem katapultsentre som DigiCat og Sustainable Energy, som tilgjengeliggjør fasiliteter direkte rettet mot maritim næring. Øvrige katapultsentre tilbyr også annen type infrastruktur som kan være relevant knyttet til produksjon (Manufacturing Technology) og materialutvikling (Future Materials).

5.4 Potensielt relevante virkemidler som i dag ikke benyttes

Et sentralt spørsmål i vurderingen av virkemiddelapparatet er om det finnes programmer som i dag i liten grad benyttes av maritime aktører, men som har potensial for høy relevans. En hypotetisk inngang til denne vurderingen kunne vært å analysere ubenyttede midler per program – altså om det gjenstår "midler i potten". Imidlertid er ikke alle virkemiddelaktører organisert på en måte som muliggjør en slik analyse. For eksempel opererer ikke Enova med faste rammer per program, og Innovasjon Norge rapporterer på et overordnet nivå som ikke gir tilstrekkelig detaljgrunnlag. Dette gjør det vanskelig å trekke sikre konklusjoner basert på bevilgningsstatistikk alene.

Gjennom intervjuer med virkemiddelaktørene har vi likevel fått identifisert konkrete programmer som vurderes som underutnyttede fra et maritimt perspektiv. To av programmene trekkes frem som relevante, benyttes i dag i liten grad av maritime aktører. Dette skyldes trolig både begrensninger i programmets mandat, samt manglende kjennskap og mobilisering. I tillegg fremhever vi Skipsfinansieringsordningen til Eksfin, hvor kun en liten del av tilgjengelig ramme er benyttet.

Nedenfor presenterer vi disse tre programmene i mer detalj.

Pilot-T: Behov for justering av mandat

Pilot-T er en tilskuddsordning for bedrifter som utvikler løsninger innen smarte transportsystemer. Målet er å bidra til raskere implementering av ny teknologi, særlig digitalisering og

⁴² Innovasjon Norge har i senere tid omorganisert sitt klyngeprogram. I tabellen har vi samlet alle ulike klyngeprogram fra Innovasjon Norge slik de har historisk vært registrert i virkemiddeldatabasen.

informasjonsløsninger, for et mer effektivt, sikkert og miljøvennlig transportsystem. Ordningen forvaltes av Innovasjon Norge og Forskningsrådet, og finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett. Midlene er øremerket, og Innovasjon Norge mottar årlig om lag 30 millioner kroner – et tilsvarende beløp tildeles trolig Forskningsrådet.

Til tross for ordningens formål og tilgjengelighet har Pilot-T i liten grad blitt benyttet av maritime aktører. Innovasjon Norge opplyser hele rammen ikke ble brukt i fjor, og at det så langt i år (per juni) ikke er mottatt én eneste søknad. En viktig forklaring er at ordningen i dag har et snevert mandat, som begrenser hvilke maritime prosjekter som kan støttes.

På Innovasjon Norges nettsider fremgår det eksplisitt at følgende *ikke* omfattes av ordningen:

- Prosjekter innen fiskeri, generell teknologiutvikling rettet mot maritim sektor, eller offshore-operasjoner som FPSO innen olje og gass
- Prosjekter for utvikling og produksjon av miljøvennlige energibærere (batteri, hydrogen, ammoniakk, e-metanol, biodrivstoff)
- Investeringer i ladeinfrastruktur

Dette medfører at mange maritime innovasjonsprosjekter faller utenfor ordningen – selv om de er nært knyttet til transportsystemet og kan bidra til klima- og effektiviseringsmål.

Ettersom ordningen i dag i liten grad benyttes, og at tilgjengelige midler ikke utnyttes, bør det vurderes om mandatet bør justeres. En slik vurdering kan innebære å åpne for at visse typer maritime prosjekter som per i dag faller utenfor. Eventuelle endringer bør imidlertid vurderes nøye opp mot andre virkemidler, for å unngå overlapp og sikre tydelig avgrensning mellom programmer.

Enovas støtteordning for ombygging av fartøy til bruk av landstrøm: Behov for mobilisering

Enova har etablert en støtteordning for å legge til rette for at eksisterende fartøy kan bygges om til å benytte landstrøm. Bakgrunnen er at det i Norge er investert betydelig i landstrømanlegg i havner, men mange av disse anleggene er lite brukt. Enova ønsker derfor å stimulere etterspørselen ved å støtte rederier i tilpasning av fartøy.

Formålet med ordningen er å kutte klimagassutslipp i havn, redusere støy og lokal forurensning, samt bidra til lavere driftskostnader og økt komfort. Støtten kan gis til fartøy registrert i NIS eller NOR.

Støtte kan blant annet gis til:

- Kjøp og installasjon av landstrømsystemer (min. 125 A / 400 V)
- Tilleggsinstallasjon som frekvensomformer, integrasjon mot strømstyringssystem (PMS) eller koblingspunkt på begge sider av fartøyet

Til tross for at ordningen er praktisk rettet mot eksisterende flåte og vurderes som relevant, oppgir Enova at det er få søknader fra maritime aktører. En mulig årsak er lav kjennskap til ordningen, og at informasjons- og mobiliseringsarbeid har vært begrenset. Det er også verdt å merke seg at ordningen kun er tilgjengelig i en begrenset periode. Per i dag er det ikke oppgitt hvor lenge dette tidsrommet varer, noe som kan skape usikkerhet og hemme planlegging og søknadsaktivitet.

Eksfins Skipsfinansieringsordning

Skipsfinansieringsordningen retter seg mot kjøp av skip fra norske verft til bruk i Norge. I dag benyttes ordningen i liten grad. I 2024 ble det ikke utstedt noen nye garantier gjennom ordningen. Ved utgangen av 2024 var kun 1 milliard kroner bevilget, av en total ramme på 10 milliarder kroner. Våren 2025 har tre søknader vært til behandling, og per juni 2025 er under 400 millioner kroner av rammen benyttet.

Skipsfinansieringsordningen har et snevert mandat, siden den i hovedsak er vært brukt til å finansiere ferger og hurtigbåter i offentlige anbud. Ordningen kan også benyttes til å finansiere blant annet fiskebåter og brønnbåter. Lav rammeutnyttelse begrunnes med at ordningen oppleves som snever. Aktuelle rederier bruker i liten grad ordningen, blant annet fordi de har andre finansieringsløsninger med egne betingelser. Samlet sett tyder dette på at ordningen, slik den er utformet i dag, i begrenset grad oppleves som relevant for markedet.

Siden store deler av rammen er uutnyttet, kan det være hensiktsmessig å vurdere å omdisponere midlene til ordninger med høyere etterspørsel. Selv om det i intervjuer ikke er fremhevet at det er rammebegrensninger i andre Eksfin-ordninger, kan en omdisponering bidra til økt støtte til flere prosjekter. Et aktuelt alternativ er for eksempel Byggelånsgarantiordningen, som har opplevd økt etterspørsel de siste to årene.

6 Behov og vurderinger knyttet til maritime virkemidler

Norsk maritim næring har gode forutsetninger for å drive frem innovasjon og ta en ledende rolle i den grønne omstillingen. Dette henger sammen med en lang tradisjon for forskning og utvikling (FoU) og evne og vilje til å opprettholde FoU-aktivitet – også i økonomisk krevende tider. Som presentert i kapittel 3, viser statistikken at næringen i liten grad reduserer FoU-satsingen når markedet strammer seg til. Isteden ser man ofte muligheter for omstilling.

Selv om kartleggingen viser at dagens virkemiddelapparat samlet sett fremstår som relevant for maritim næring, er det viktig å understreke at tallene og statistikken kun gir én del av bildet. For å få et bedre innblikk i næringens behov, har vi også gjennomført intervjuer. Disse belyser hvilke egenskaper ved dagens virkemidler som oppleves som mest relevante, og ikke minst hvilke behov som i dag ikke dekkes. Vi har i tillegg fått innspill på hvordan virkemiddelapparatet som helhet fungerer, blant annet knyttet til brukervennlighet.

De kvalitative innspillene gir viktige nyanser og peker på områder hvor virkemiddelpolitikken kan forbedres. Både for å bli mer treffsikker og bedre tilpasset næringens faktiske behov. I det følgende går vi nærmere inn på disse innspillene. De omhandler både om hvordan enkeltprogrammer kan forbedres, og hvordan det samlede virkemiddelapparatet oppleves av maritim næring.

6.1 Behov for mer fleksible virkemidler som gjenspeiler dagens behov, utviklet i dialog med næringen

Fleksibilitet og kontinuitet – nøkkelbehov for næringen

I intervjuene med representanter fra maritim næring ble særlig behovet for økt fleksibilitet og forutsigbarhet i virkemiddelapparatets tilbud trukket frem. Innspillene kan deles i to hovedkategorier: behovet for større fleksibilitet, og behovet for kontinuitet og forutsigbarhet.

Behov for større fleksibilitet:

- **Teknologinøytralitet:** Flere etterlyser at virkemidler i større grad bør være teknologinøytrale. Det ønskes en tilnærming der utslippsreduksjon er det avgjørende kriteriet, uavhengig av hvilken teknologi som benyttes. Mange opplever at dagens ordninger har et ensidig fokus på batteri og hydrogen, noe som kan gå på bekostning av andre løsninger med tilsvarende potensial for utslippskutt.
- **Regelverksforståelse og -bruk:** Enkelte peker på at virkemiddelaktører er for forsiktige i møte med regelverk og statsstøtteregler, særlig i forhold til ESA. Selv om det er viktig å følge regelverket, finnes det ofte rom for tolkning og justering. Flere opplever at dette rommet i liten grad utforskes, noe som kan føre til at ellers gode prosjekter faller bort.
- **Vurdering av globale utslipp:** Rederiene uttrykker bekymring for at støtteordninger i stor grad prioriterer tiltak som reduserer utslipp innenfor Norges grenser. For fartøy som opererer internasjonalt, oppleves dette som en uheldig avgrensning. Det etterlyses derfor at tildelingskriterier i større grad tar høyde for global klimagevinst, slik at prosjekter med stor internasjonal miljøgevinst også kan støttes.

Behov for kontinuitet og forutsigbarhet:

- **Støtte til utrulling og implementering – ikke bare piloter:** Flere aktører peker på at dagens støtteordninger i stor grad er rettet inn mot førstegangsimplementering av ny teknologi. Selv om dette er viktig for å senke risiko i tidlig fase, understrekes det at markedet ofte ikke er modent etter én pilot. Dette gjelder særlig nye energiteknologier, der det foreløpig er begrenset betalingsvillighet i markedet. Mange slike teknologier har skalafordeler og gjensidig avhengighet, og krever derfor bred implementering for å bli kommersielt bærekraftige. Et konkret eksempel er grønne transportkorridorer, der fartøy, havner, energiløsninger og logistikkaktører må koordinere sine investeringer. For å sikre bredere innfasing og realisering av klimanytte i større skala, etterlyses det virkemidler som kan følge teknologiene noe lengre – og også støtte videre utrulling utover første aktør. Dette behovet må sees i lys av at utslippskuttene innen innenriks sjøfart har vært begrenset, til tross for økt bruk av grønne virkemidler. Som beskrevet i kapittel 4, skyldes dette flere forhold – men understreker også behovet for mer målrettet støtte for implementering.
- **Forutsigbarhet over tid:** Næringen har behov for at programmer og støtteordninger ikke endres vesentlig fra år til år. Store årlige justeringer skaper usikkerhet og gjør det vanskelig å planlegge og investere langsiktig. Enkelte aktører opplever å få støtte det ene året, men avslag det neste – uten at behovet har endret seg. I et komplekst virkemiddelapparat kan selv mindre justeringer i programmer oppleves som forvirrende og uforutsigbare. Et eksempel er endringene i Enovas programmer senere år, hvor tilbudt er blitt lagt ned og nye er kommet til – selv om de i praksis er de samme behovene som adresseres.

Samlet peker tilbakemeldingene fra aktørene på et behov for et mer fleksibelt og forutsigbart tilbud i virkemiddelapparatet. Mange av momentene som er løftet frem over, bygger på erfaringer der maritime aktører ikke har kvalifisert til støtte, eller ikke har funnet et virkemiddel som dekker deres behov.

I intervjuene ble NOx-fondet trukket frem som velfungerende virkemiddel – ved å være fleksibelt og forutsigbart. NOx-fondet er et virkemiddel for å redusere utslipp av nitrogenoksider (NOx). Fondet er et alternativ til statlig avgift på NOx-utslipp og bygger på en miljøavtale mellom staten og flere næringsorganisasjoner. Midlene til fondet brukes til støtteordninger for utslippsreduserende tiltak. Fondet løftes frem som et positivt eksempel på fleksibilitet, enkel saksbehandling og nærhet til brukerne.

Fra NOx-fondet kan bedrifter søke om økonomisk støtte til tiltak som gir reelle NOx-reduksjoner. Typiske tiltak inkluderer:

- Installering av renseteknologi (f.eks. SCR-anlegg, EGR)
- Ombygging eller utskifting av motorer
- Bruk av alternative drivstoff (f.eks. LNG, hydrogen, ammoniakk)
- Elektrifisering av skip og offshoreinstallasjoner
- Energieffektiviseringstiltak som reduserer behov for forbrenning

Fondet oppleves som mer fleksibelt, teknologinøytralt og mindre byråkratisk enn mange andre ordninger. En viktig årsak til dette er at det kan gis støtte til flere implementeringer, og saksbehandlerne har god kjennskap til næringen og dens behov. Det kan være verdifullt å analysere nærmere hvorfor NOx-fondet oppleves som velfungerende, og om det finnes erfaringer som kan overføres til andre ordninger.

I forlengelsen av dette ble det i intervjuene uttrykt ønske om et tilsvarende fond rettet mot CO₂-reduserende tiltak. Selv om denne rapporten ikke tar stilling til en slik modell, er det verdt å merke seg at dette løftes frem som en mulig måte å styrke omstillingstakten i maritim næring.

Programmer må utvikles i tett dialog med næringen og sees opp mot EUs innsats

I tillegg til behovet for mer fleksible og forutsigbare programmer, var et gjennomgående budskap fra næringsaktørene at virkemidler må utformes i *tett dialog med næringen*. Dette for å sikre relevans og treffsikkerhet. Flere peker på at noen virkemiddelaktører har etablert gode samarbeidsformer med næringsorganisasjoner og bedrifter, mens andre har et mer tilbaketrukket forhold. Strategiprosesser som Maritim21 trekkes frem som gode eksempler på hvordan næringens prioriteringer kan gjenspeile i offentlig politikk.

Et eksempel på en målrettet tilnærming er den planlagte utlysningen av et KI-senter for maritim sektor, som Forskningsrådet har varslet vil komme. Utlysningen er et resultat av en tydelig forankring i næringens behov, og representerer en konkret satsing på digitalisering og styrket samspill mellom forskning og industri. Selv om senteret ennå ikke er etablert, løftes initiativet frem som et eksempel på hvordan virkemiddelapparatet kan svare på etterspørsel fra næringen – og samtidig bidra til å bygge opp kompetanse på sentrale utviklingsområder.

Flere aktører understreker også at nasjonale virkemidler må sees i sammenheng med EUs satsinger og støtteordninger. Dette er særlig viktig fordi Norge står utenfor EUs investeringsbank og dermed mangler enkelte finansieringsmuligheter.⁴³ Nasjonale ordninger bør derfor i større grad supplere og utfylle tilbudet fra EU, for å sikre at norske aktører fortsatt kan hevde seg internasjonalt.

Mer fleksible virkemidler vil trolig redusere uutnyttede midler i virkemiddelapparatet

I arbeidet med denne rapporten har vi forsøkt å identifisere om det finnes ubenyttede midler i virkemiddelapparatet, eller midler som kunne vært benyttet annerledes. Som nevnt i kapittel 5.4 har vi ikke hatt tilstrekkelig informasjon til å peke konkret på programmer der midler burde vært omprioritert. I tillegg er mange av virkemiddelprogrammene generelle, der maritim næring kun er én av flere målgrupper. Dette gjør det vanskelig å peke på potensielle kutt eller sammenslåinger.

Samtidig er tilbakemelding fra næringen er tydelig: Dersom virkemidler gjøres mer fleksible – for eksempel i valg av teknologi eller vurdering av utslippslokasjon – vil flere aktører og prosjekter kvalifisere for støtte. Dette vil bidra til å redusere uutnyttede midler i virkemiddelapparatet og at flere gode *maritime* prosjekter kan bli gjennomført.

Det er likevel viktig å understreke at begrensninger i et virkemiddel ofte skyldes flere forhold, blant annet juridiske hensyn eller andre avtaleverk. Det betyr at i mange tilfeller kan begrensninger være velfunderte. I tillegg må eventuelle endringer ses i sammenheng med konsekvenser på andre næringer og aktører i virkemiddelapparatet.

⁴³ Selv om Norge ikke er medlem av EUs investeringsbank (EIB), så har EID investert i norske prosjekter i 50 år.

Tekstboks 6-1: Samarbeid og kompetanse som forutsetning for virkemiddelbruk

Blant de ikke-finansielle virkemidlene, hvor samarbeid mellom aktører står sentralt, fremheves særlig rollen til de maritime klyngene. Klyngeorganisasjoner som GCE Blue Maritime og NCE Maritime CleanTech har hatt stor betydning for å samle aktører og etablere tverrfaglige innovasjonsprosjekter. Et kjent eksempel er elektrifiseringen av ferjer, der klyngene var en viktig drivkraft.

Samarbeid mellom akademia og næringsliv trekkes også frem som en kritisk faktor for vellykket virkemiddelbruk. Det finnes i dag velfungerende samarbeidsstrukturer. SFI-ordningen (Sentre for forskningsdrevet innovasjon) får særlig gode tilbakemeldinger for sin evne til å involvere næringslivet aktivt i forskningen. Det bemerkes likevel at det for tiden ikke finnes noen maritime SFI-er, noe som vurderes som et potensial for videre satsing.

Tilgang på relevant kompetanse er også sentralt sett i lys av test- og piloteringsfasiliteter. Norsk katapult, som tilgjengeliggjør slike fasiliteter gjennom katapultsentre og katapultnoder, tilbyr også kompetanse for bedrifter som benytter seg av disse fasilitetene. Dette er både knyttet til kompetanse om hvilke tester som er relevant å gjennomføre, i selve gjennomføringen av tester, samt benyttelse av testresultater i etterkant.

6.2 Behov for et mer oversiktlig og enkelt virkemiddelapparat

De ulike innspillene presentert over handler i hovedsak om utforming av enkeltprogrammer. I tillegg til slike behov, ble det i intervjuene gjennomgående trukket frem at virkemiddelapparatet oppleves som uoversiktlig, komplekst og vanskelig å navigere i. Dette er ikke et nytt funn – som omtalt i kapittel 1 er nettopp manglende oversikt en viktig del av bakgrunnen for dette prosjektet.

Flere forhold bidrar til at bedrifter opplever virkemiddelapparatet som komplekst. Ett aspekt handler om hvilken virkemiddelaktør man skal henvende seg til. For mange fremstår det som uklart om for eksempel Innovasjon Norge eller Enova er mest relevant for deres behov. Videre kan det være krevende å identifisere hvilket program som er aktuelt, og om man faktisk kvalifiserer for støtte. Sistnevnte henger tett sammen med innspillene over, blant annet om ordninger som endres eller har utydelige krav.

Maritime bedrifter peker også på at det er krevende å holde seg oppdatert på støtteordninger og søknadsmuligheter. Dette gjelder særlig for små og mellomstore bedrifter, som ikke har kapasitet internt til å opparbeide seg tilstrekkelig oversikt over virkemiddelapparatet. Mange maritime virksomheter har ikke egne ansatte som arbeider systematisk opp mot virkemiddelapparatet.

Flere etterlyser derfor en opprydning og effektivisering av virkemiddelapparatet. Et mer brukervennlig og samordnet system kan senke terskelen for å søke om støtte og øke treffsikkerheten i virkemiddelbruken. Dette vil samtidig bidra til at selve virkemiddelapparatet fremstår som mindre komplekst.

Det har tidligere vært gjort forsøk på å redusere kompleksiteten i virkemiddelapparatet. Et eksempel er Pilot-E, som ble lansert som en respons på et uoversiktlig virkemiddelapparat med mange overlappende ordninger. Gjennom samarbeid mellom ulike virkemiddelaktører skulle Pilot-E bidra til bedre samordning og forenkling. Ordningen er et eksempel på et mission-orientert virkemiddel som har vært særlig relevant for maritim næring, med flere utlysninger rettet mot «utslippsfri maritim

transport». Evalueringen av ordningen viser at den tematiske innretningen har truffet godt, med mange søknader og høy relevans.⁴⁴

Det er utenfor rammene på dette prosjektet å identifisere konkrete tiltak som kan gjøres for å redusere kompleksiteten i dagens virkemiddelapparat. Det er imidlertid grep som kan gjøres for å gjøre dagens virkemiddelapparat mer oversiktlig for brukere. Vi vil spesielt påpeke at man kan styrke henvisningskompetansen i virkemiddelapparatet. Flere aktører peker på at det til dels er lav henvisningskompetanse mellom virkemiddelaktørene. Det vil si at én aktør i begrenset grad kan gi veiledning om hvor man eventuelt bør henvende seg videre. Utfordringen knytter seg også til hvem man skal kontakte i første omgang. For at virkemiddelapparatet skal være mer brukervennlig, er det avgjørende at de som arbeider med maritim næring i de ulike virkemiddelorganisasjonene har god oversikt over hverandres virkeområder. Slik kan det bli gitt presis og målrettet veiledning – både om hvilken aktør som er relevant, og hvem man konkret bør kontakte.

Et annet grep er å sikre at sentral informasjon om virkemidler er tydelig kommunisert på virkemiddelaktørenes nettsider. Dette inkluderer både informasjon om hva som støttes, og hvilke kriterier som må oppfylles for å motta støtte. Eventuelle endringer eller justeringer i ordninger bør også kommuniseres tydelig.

6.3 Virkemidler må sees i sammenheng med rammebetingelser

Avslutningsvis er det viktig å understreke at denne rapporten i hovedsak omtaler den smale næringspolitikken – det vil si virkemiddelapparatet som direkte støtter innovasjon og omstilling. Som beskrevet i kapittel 1, er dette bare én del av en bredere næringspolitikk. Skatte- og avgiftssystemet, samt regulatoriske rammer, er minst like viktige for mange aktører, særlig rederiene. Flere intervjuobjekter understreker at virkemidler alene ikke er tilstrekkelig, og at helheten i rammebetingelsene er avgjørende for konkurransekraft og grønn omstilling.

⁴⁴ Menon Economics (2021). Evaluering av Pilot-E. [Tilgjengelig her](#).

Vedlegg A – Øvrige vurderinger av relevans

Vurdering av relevans: bruk av finansielle virkemidler som tilskudd, lån og garantier

I tabellen under gis en oversikt over programmer i gruppe A og B og hvorvidt det er rederier, utstyrsprodusenter, tjenesteleverandører eller verft som har mottatt bevilgninger fra disse.

Tabell A-1: Oversikt over programmer, gruppe og andel av totale bevilgninger for de fire hovedgruppene i maritim næring (rederi, utstyr, tjenester og verft)

Program	Aktør	Gruppe	Andel rederi	Andel utstyr	Andel tjenester	Andel verft
Innovasjonstilskudd	Innovasjon Norge	A	11 %	59 %	22 %	8 %
Risikolån og garantier	Innovasjon Norge	A	41 %	23 %	18 %	18 %
MAROFF-2 - Maritim virksomhet og offsh-2	Norges forskningsråd	A	8 %	52 %	36 %	4 %
Elektrifisering av sjøtransport	Enova	A	98 %	0 %	2 %	0 %
Smart, green and integrated transport	EUs H2020	A	14 %	65 %	15 %	6 %
Batteri i fartøy	Enova	A	81 %	2 %	17 %	0 %
Næringsspesifikke utviklingstiltak	Innovasjon Norge	A	72 %	9 %	12 %	7 %
Lavrisikolån	Innovasjon Norge	B-1	74 %	3 %	9 %	14 %
Fullskala innovativ energi- og climateknologi	Enova	B-1	90 %	0 %	10 %	0 %
Direkteinvesteringer	Investinor	B-1	0 %	74 %	26 %	0 %
Støtte til energi- og klimatiltak i skip	Enova	B-2	99 %	0 %	1 %	0 %
Direkteinvesteringer	Nysnø	B-2	73 %	27 %	0 %	0 %
Støtte til landstrøm	Enova	B-2	0 %	0 %	76 %	24 %
Landstrøm til skip i norske havner	Enova	B-2	1 %	0 %	89 %	9 %
Støtte til ny energi- og climateknologi i transport	Enova	B-2	100 %	0 %	0 %	0 %

TRANSPORT	EUs FP7	B-2	1 %	12 %	77 %	10 %
Investeringsstøtte til infrastruktur for strøm for havneopphold og lading	Enova	B-2	0 %	0 %	100 %	0 %
Enova: Utslippsfri maritim transport	Enova	B-2	94 %	0 %	0 %	6 %
Installasjon av lavspent landstrømsystemer i eksisterende fartøy	Enova	B-2	98 %	0 %	2 %	0 %
Forprosjekt infrastruktur for strøm til havneopphold og lading	Enova	B-2	21 %	0 %	79 %	0 %
BIA - Brukerstyrt innovasjonsarena	Norges forskningsråd	B-3	3 %	70 %	14 %	13 %
ENERGIX - Stort program energi	Norges forskningsråd	B-3	9 %	60 %	26 %	6 %
Distriktsutviklingstilskudd	Innovasjon Norge	B-3	10 %	28 %	29 %	33 %
Ekstraordinære tiltak	Innovasjon Norge	B-3	25 %	51 %	21 %	4 %
Støtte til introduksjon av energiledelse	Enova	B-3	80 %	7 %	7 %	6 %
Oppstartstilskudd	Innovasjon Norge	B-3	17 %	31 %	43 %	8 %
Direkte støtte til etablerte bedrifter >5 år (kun for kommunale og regionale næringsfond)	Fylkeskommunene	B-3	14 %	23 %	32 %	31 %
PES2020 - Prosj. etabl. støtte H2020	Norges forskningsråd	B-3	18 %	46 %	31 %	6 %

Under presenteres tabellen som er tilknyttet virkemidlene kategorisert som gruppe C.

Tabell A-2: Gruppe C av virkemidler – mellomhøy score på minst en av indikatorene

Program	Aktør	Type	Maritime bevilgninger	Andel maritime bevilgninger	Antall unike maritime bedrifter
DEMO2000 - Prosj. ret tekn. utv. petro. verk	NFR	Tilskudd	151 mill. kr	12 %	37

PETROMAKS2 - Stort program petroleum	NFR	Tilskudd	224 mill. kr	6 %	42
GRØNNPLATTFORM - Grønn plattform	NFR	Tilskudd	59 mill. kr	12 %	47
Fiskeri- og havbruksnæringens forskningsfinansiering	FHF	Tilskudd	328 mill. kr	9 %	11
Food security, sustainable agriculture and forestry, marine and maritime and inland water research	EUs H2020	Tilskudd	140 mill. kr	9 %	8
Climate, Energy and Mobility	EUs Horizon Europe	Tilskudd	105 mill. kr	12 %	23
NAERINGSPH - Nærings-phd	NFR	Tilskudd	84 mill. kr	8 %	34
Energitilskudds-ordningen*	Enova	Tilskudd	61 mill. kr	2 %	34
RFF Rogaland	RFF	Tilskudd	4,7 mill. kr	13 %	7

*Trolig utgåtte/avsluttede program



Menon
Economics

Menon Economics

Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo

+47 909 90 102

post@menon.no

menon.no