

Oslo 31.01.2020

Innspill til maritime stortingsmelding fra ITS Norge

Innledning

ITS Norge takker for muligheten til å kunne gi innspill til maritim stortingsmelding. Vi henviser også til NFAS (Norsk Forum for Autonome Skip) og Kystverkets innspillsdokumenter som kommenterer digitalisering, automasjon og standardisering mer i detalj. ITS Norge deler disse tankene som vil bidra til at Norge kan utvikles videre som en ledende nasjon innenfor de maritime næringsområdene. NFAS sitt høringsbrev henviser til ITS Norge, SINTEF Ocean og Kystverket sitt arbeid om Maritim ITS – se vedlegg.

ITS Norge har Ifølge vedtektene en multimodal innretning. I praksis dominerer veg- og landtransportaktivitetene i foreningen. Men, sammen med Kystverket og SINTEF Ocean har ITS Norge startet en prosess som vil fremme og utvikle de Maritime teknologiområdene både i Norge og internasjonalt. Formålet er å skape konkurransefortrinn for norsk maritim næring internasjonalt. Vi referer generelt til innretningsdokument for maritim ITS som en del av dette innspillet.

Maritim ITS

Norge som maritim nasjon – og med en lang og sårbar kyst – trenger et åpent internasjonalt maritimt ITS-økosystem som gjør det mulig for nye og eksisterende selskaper og organisasjoner å akselerere innovasjonene sine og skape mer industri innen smart og sikker skipsfart.

For å nå lavutslippsmålene og fortsette ta en ledende maritim rolle må næringslivet samles og politikken være enstemmig.

ITS Norge mener vi må skape et ledende internasjonalt og bredt myndighetsstøttet fokuspunkt for Maritim ITS.

Tema for industrialisering

Det er ikke bare innenfor autonomi og fremtidsrettede skipsoperasjoner og ny teknologi Norge kan ta en ledende roll. Det er økt interesse for og behov for digitalisering i maritim sektor, og som for luftfarten og flyindustrien kan satsning på standardisering bidra til at vi kan ta en internasjonalt koordinerende rolle. Ved å ta med standardisering som satsningsområde gjør vi det sammen som andre aggressive industriland (Korea, Finland, Singapore, Spania, Polen), og er med å definere fremtidens teknologi og funksjonalitet.

Vi mener at det er mulig for Norge å bygge opp en internasjonal koordinerende enhet og ta en ledende rolle for digitalisering av maritime operasjoner. Teknisk kan dette inkludere skip-land og skip-skip kommunikasjon, e-navigasjon, overvåking og styring, og fagområdet kan utvikles sammen med andre lands maritimt orienterte ITS-organisasjoner og industri.

Spesielt i det maritime domenet, med relativt få skip i internasjonal handel, ca. 80 000 med IMO-nummer og ca. 60 000 i regulær internasjonal trafikk, er det essensielt å etablere internasjonale og åpne standarder på digitaliseringslaget. Dette er en av hovedmålene med satsingen på Maritim ITS på internasjonalt nivå!

Standardisering

Ved siden av nasjonale planer for industrialisering av maritim ITS, er bygging av et internasjonalt standardiseringsinitiativ viktig.

Standardiseringsinitiativet skal samle og tydeliggjøre allerede pågående aktiviteter i ISO, IEC, IALA, IMO og andre organisasjoner, og utvikles til et felles internasjonalt maritimt ITS økosystem. Gjennom dette skal barrierer for innovasjon senkes og kostnadene for å nå ut i nye markeder betydelig reduseres for norske bedrifter.

Standardene som utvikles skal være internasjonalt tilgjengelig og akseptert for å skape det økosystemet vi ønsker. Initiativet må etableres som et internasjonalt samarbeid, men må legge til rette for at norsk industri og norske virksomheter tidlig kan ta de nye standardene i bruk og etablere seg først i det økosystemet som skapes.

Generelt mener ITS Norge at mangel på helhetstenkning og mangel på standardisering på tvers av bransjer, resulterer i siloprosjekter, duplisering av arbeidsinnsats og setter begrensninger på effektivitet og innovasjon.

Nasjonalt samarbeid

Samarbeid på tvers av departementer og etater er viktig for å skape en konkurransekraftig maritim sektor. En slik utvikling er støttet både samferdselspolitikk og næringspolitikk. Denne sektoren vil bidra til at samferdselspolitiske mål som mer gods på kjøll, lavere utslipp og økt sikkerhet kan nås, samtidig som det gir bidrag til å optimalisere og effektivisere havneoperasjoner. Disse målene nås lettest hvis de støttes av en tydelig næringspolitikk som bidrar til å utvikle den samme industrien.

En tverr-departemental forankring med en tydelig retning vil bidra til at samarbeidet mellom private aktører blir tillitsfullt og effektivt. Samarbeidet må settes på agendaen hos myndigheter, næringsliv og forskning og bidra til å sikre norsk eierskap.

AI

En industripolitikk på området kan omfavne nye teknologiformer som kunstig intelligens (AI) og maskinlæring. Dette vil gjøre norsk industri enda mer troverdig og fremtidsrettet. Hvis fremtidens maritime operasjoner skal bli mer autonom og lønnsom må ny teknologi tas i bruk. Norge ligger langt fremme og har mange kompetente miljøer innenfor disse nye teknologiområdene. Disse kan kombineres med utvikling av nye løsninger basert på data fra forskjellige sensorer (kamera, LIDAR, AIS, radar, sonar, GNSS, etc.) som trengs for å automatisere og gjøre skip mer autonome.

Kombinasjonen av AI og maritim ITS kan være en nisje Norge kan ta lead på, og dermed få en fordel innenfor alle de maritime områdene som er nevnt over.

Data

Som for alle transportformer er data og datahåndtering viktig for å skape nye tjenester og mer effektiv logistikk. ITS Norge har i andre innspill foreslått at det etableres et e-transportdirektorat som håndterer datautfordringene i hele sektoren. For den maritime delen vil dette bety støtte til tjenester som gjør godshåndtering i terminal og havn mer effektiv, sikrere og billigere skipsoperasjoner og navigasjon, og enda bedre overvåking og styring av skipstrafikken.



ITS Norge har i andre innspill foreslått at det etableres et e-transportdirektorat som håndterer datautfordringene i hele sektoren

Gods

I EU er målsetningen for godstransport og logistikk knyttet til nullutslipp i 2050 og til etablering av det fysiske internett (der gods selv vet hvor det skal og er uavhengig av ytre styring) under transportsegmentet. Disse målsetningene er ambisiøse, men gode å ha som ledestjerner. Å gå i den retning vil kreve at de politiske tiltakene som er nevnt i dette innspillet må på plass. Som en følge vil både forskning, standardisering og industrialisering falle på plass. Samtidig vil det bli tydeligere i hvilke retning samarbeid, eierskap og drift av havner kan restruktureres for å gi optimal og sømløse transportkjeder både på land og til sjøs.

For å lykkes med å nå klimamålene ved å flytte gods fra vei til sjø, må en kombinasjon av tiltakene over iverksettes. ITS Norge anbefaler aktivt deltagelse i ALICE eller i ITS UK sitt Maritime forum for gods.

Hilsen

ITS Norge

[Web: www.its-norway.no](http://www.its-norway.no)

Daglig Leder

Trond Hovland

+47 907 60 831

trond.hovland@its-norway.no

Jenny Simonsen

Director for Operations and New Mobility

+47 958 450 55

Jenny.simonsen@its-norway.no

Referanser

ALICE <https://www.etp-logistics.eu/>

ITS UK /Smart Port <https://informaconnect.com/smart-ports-summit/>