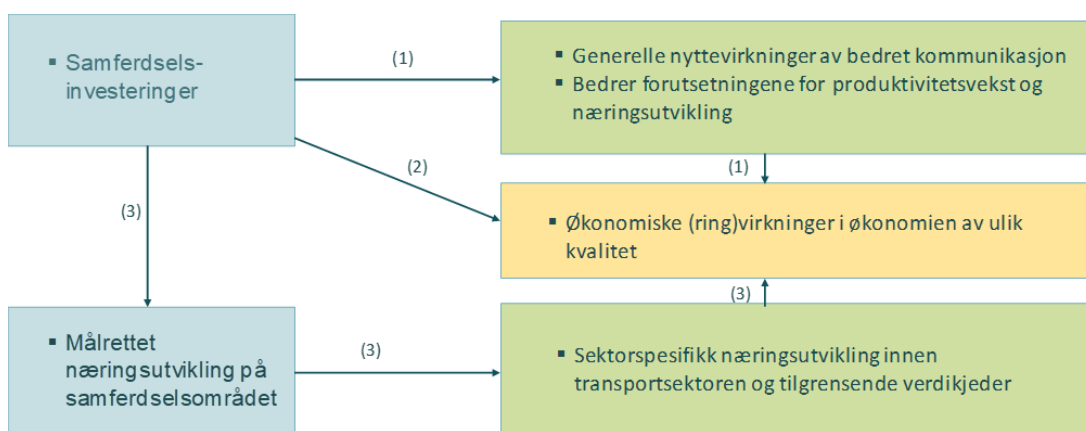


## Næringsutvikling og fremtidens mobilitet

Det skal investeres enorme summer i den globale transportsektoren. Samtidig står transportmarkedet foran gjennomgripende endringer blant annet som følge av klimautfordringene, urbanisering og digitalisering. Med den forventede opptrappingen av de norske samferdselsinvesteringene er det grunn til å spørre om satsningen kan innrettes på en måte som stimulerer til eksportrettet næringsutvikling. Norsk næringsliv har best forutsetninger for å lykkes på transportområdet i nisjer som tar utgangspunkt i norske fortrinn. De norske fortrinnene kan knyttes til sterke eksisterende næringsmiljøer innen industri, energi og maritime operasjoner så vel som til IKT-relaterte produkter og tjenester. Det er derfor god grunn til å se på transportsektoren og tilgrensende verdikjeder som lovende satsningsområder for norsk økonomi i årene som kommer. For å realisere mest mulig av verdiskapingspotensialet er det viktig at innovasjonssystemet utvikles gjennom mer samordning på tvers av aktører og myndighetsorganer og at den offentlige innkjøpsmakten i økende grad brukes til å fremme innovasjon. Det er også viktig at prosjektene prioriteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og at ny metodikk implementeres slik at prioriteringsrekkefølgen bygger på et mest mulig komplett grunnlag.

Figur 1: Illustrasjon av ringvirkninger knyttet til samferdselsinvesteringer



De globale investeringene i samferdsel er enorme og øker sterkt blant annet som følge av økonomisk vekst og økt verdenshandel. Samtidig står transportsektoren overfor store endringer. Også Norge bruker store midler på transportsektoren, og det er planlagt ytterligere økninger i årene framover, totalt om lag 1000 milliarder kroner i gjeldende NTP (Nasjonal Transportplan) over en 12-års periode. Samferdselsinvesteringenes samfunnsøkonomiske betydning vil derfor stige ytterligere i en periode der norsk økonomi trenger å bli mer diversifisert.

Som figuren under illustrerer, kan samferdselsinvesteringer gi positive ringvirkninger for norsk økonomi gjennom tre ulike kanaler:

1. Gode samferdselsprosjekter bedrer forutsetningene for produktivitetsvekst for næringslivet i sin alminnelighet. I neste

omgang kan det skape ringvirkninger som følge av økt økonomisk aktivitet.

2. Samferdselsprosjekter gir ringvirkninger i seg selv ved at prosjektene etterspør varer og tjenester fra leverandøri industrien.

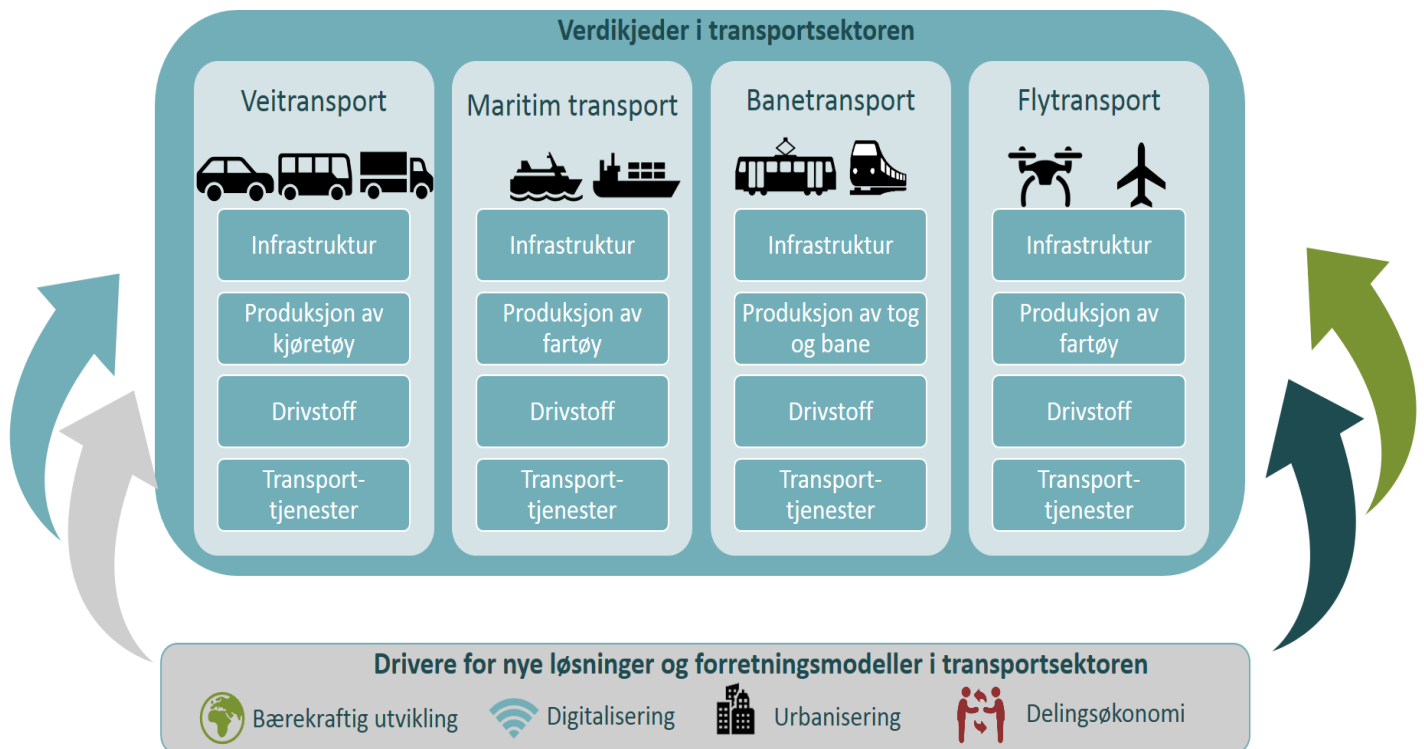
3.

Samferdselsinvesteringer kan inngå i en målrettet

strategi for sektorspesifikk næringsutvikling innen transportsektoren og tilgrensende verdikjeder.

### Globale drivere

Gjennom alle ledd i verdikjedene skjer det endringer som representerer både trusler og muligheter for næringslivet. Klimapolitikk innebærer at alternative drivstoff som elektrisitet, hydrogen og biodrivstoff erstatter fossilt basert drivstoff, noe som krever utvikling av nye typer biler, busser, fartøy og fly. Digitalisering får økende betydning når det gjelder effektiv planlegging og gjennomføring av infrastrukturprosjekter, utvikling av styringssystemer og ulike typer autonome transportløsninger. Selskaper som ligger i front med å utnytte ny teknologi, får konkurransemessige fortrinn.



## Norske muligheter

Norge har best forutsetninger for å lykkes med ny næringsvirksomhet i nisjer som tar utgangspunkt i norske fortrinn og der det allerede finnes kompetansemiljøer og bedrifter med relatert eller lignende virksomhet. Et godt hjemmemarked er viktig for å lykkes i eksportmarkedet. I denne sammenheng er det viktig med et hjemmemarked som stimulerer til nyteknologier og aktørene må ha vilje og kapasitet til å pilotere nye løsninger.

En kartlegging som er utført i et prosjekt Thema har gjort for NHO, tyder på at Norges fortrinn ved ny eksportrettet næringsutvikling i transportsektoren særlig er knyttet til:

- Utvikling av ferje- og skipsløsninger som utnytter nye energiløsninger og nye styringssystemer.
- Utvikling av nye energiforsyningsløsninger til transportsektoren, eksempelvis ladestasjoner til elektrifisering, batteriteknologi eller hydrogenløsninger.
- Produksjon av drivstoff, både fornybar kraft, hydrogen, biodrivstoff og LNG, som erstatning for tung bunkersolje som drivstoff i skipsfart.
- Utvikling av nye digitale styringssystemer på systemnivå i transportsektoren (ITS).

## Sektorovergrepene virksamhet stiller nye krav til innovasjonssystemet

For å utnytte mulighetene er det ønskelig at rammebetingelsene i form av innovasjons- og innkjøpspolitikken tilrettelegger for utvikling av nye løsninger. Rapporten trekker fram ulike vurderinger av det norske innovasjonssystemet som blant annet peker på at innovasjonssystemet bør styrkes ved mer samordning mellom myndighetsorganer og aktører.

Transportsektoren med tilhørende verdikjeder består av sektorovergrepene aktiviteter. Med det mener vi at transportvirksomhet er en viktig del av verdikjedene i mange sektorer i økonomien. Grunnlaget for og incentivene til innovasjonsbasert næringsutvikling påvirkes ikke bare av innovasjonspolitikken i snever forstand, men også av overordnede politikkområder som finans- og skattepolitikken, utdanningspolitikken, forskningspolitikken, miljøpolitikken, næringspolitikken m.m. Innovasjonsevnen påvirkes også av sektorpolitikken. En fremtidsrettet innovasjonspolitikk rettet mot samferdselssektoren med sikte på å skape ny konkurransedyktig næringsvirksomhet krever med andre ord at ulike politikkområder samordnes og ses i sammenheng mot et felles næringspolitisk mål.

Artikkelen bygger på rapport 2017-31 «Næringsutvikling og fremtidens mobilitet.» Spørsmål kan rettes til Eivind Magnus, +47 908 88 339, [eivind.magnus@thema.no](mailto:eivind.magnus@thema.no)