



UNIVERSITETET I BERGEN
Institutt for sammenliknende politikk

SAMPOL290
Praksis i sammenliknende politikk

Vår 2017

Antall ord: 6491

Innholdsfortegnelse

| | |
|---|----------|
| UNIVERSITETET I BERGEN..... | 1 |
| Del 1 | 3 |
| 1.1 Presentasjon av Kystrederiene | 3 |
| 1.2 Arbeidsoppgaver ved praksisplassen..... | 3 |
| 1.3 Hvordan jeg bruker sampolkompetansen hos Kystrederiene | 4 |
| 1.4 Oppsummering og kritisk vurdering av praksistiden | 5 |
| Del 2 | 8 |
| 2.1 Introduksjon..... | 8 |
| 2.2 Hvilke miljøtiltak diskuteres for å gjøre sjøfartsnæringen grønnere? | 8 |
| 2.3 Hva kan rederiene gjøre for å redusere utslipp? | 9 |
| 2.4 Myndighetenes forslag til tiltak som kan stimulere til grønnere drift i rederiene | 10 |
| 2.5 Metode..... | 13 |
| 2.6 Data | 15 |
| 2.7 Drøfting..... | 19 |
| 2.8 Konklusjon | 26 |
| 2.9 Litteraturliste | 27 |

Figurer

2.6 Data

| | |
|--|-----------|
| <i>Figur 2.6.1 – Sektorfordeling</i> | <i>16</i> |
| <i>Figur 2.6.2 – Miljøtiltak</i> | <i>16</i> |
| <i>Figur 2.6.3 – Ny tonnasje</i> | <i>17</i> |
| <i>Figur 2.6.4 – Andre tekniske tiltak</i> | <i>18</i> |
| <i>Figur 2.6.5 – Drivstofftiltak</i> | <i>19</i> |

2.7 Drøfting

| | |
|---|-----------|
| <i>Figur 2.7.1 – Ny tonnasje i havbruksrederier.....</i> | <i>20</i> |
| <i>Figur 2.7.2 – Ny tonnasje innen bulk og vei</i> | <i>21</i> |
| <i>Figur 2.7.3 – Andre tekniske tiltak i havbruksrederier</i> | <i>22</i> |
| <i>Figur 2.7.4 – Andre tekniske tiltak innen bulk og vei</i> | <i>23</i> |
| <i>Figur 2.7.5 – Ny tonnasje i sammenheng med størrelse</i> | <i>24</i> |
| <i>Figur 2.7.6 – Drivstofftiltak i sammenheng med størrelse</i> | <i>25</i> |

Praksisrapport Kystrederiene

Del 1

1.1 Presentasjon av Kystrederiene

Kystrederiene (tidligere Fraktestartøyenes Rederiforening) er en selvstendig interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for rederier, etablert i 1935. I dag fungerer Kystrederiene som en nasjonal interesseorganisasjon som fremmer rederienes politiske interesser, forhandler om tariffavtaler med arbeidsgiverorganisasjoner, samt formidler forsikring og utfører tjenester innen sikkerhetssystem. Organisasjonen har ca. 100 rederier og 300 medlemmer (dvs. fartøyer), disse er primært engasjert i nærskipfart og havbruk. Medlemsmassen til Kystrederiene er engasjert innenfor flere sektorer; bulk og vei, stykkgoods, havbruk, tankfartøy, spesialfartøy og brønnbåter. I Norge har rederiene muligheten til å benytte to skipsregistre, alt etter hvorvidt mannskapet hyres på norske betingelser (NOR) eller utenlandske betingelser (NIS). Majoriteten av Kystrederienes medlemmer er registrert i NOR. En andel av medlemsmassen er også registrert under utenlandsk flagg, de fleste i Europa.

Kystrederiene arbeider for å fremme medlemmenes interesser i ulike fora; i møte med politikere, embetsverk, næringsliv og på konferanser. De siste årene har arbeidet med å overføre mer gods fra vei til sjø vært en viktig fanesak for organisasjonen. Kystrederiene arbeider for at frakt langs sjøveien skal være konkurransedyktig med frakt på vei; en av forutsetningene for det er at staten bidrar til for eksempel utbygging av havneinfrastruktur på lik linje med annen infrastruktur. En viktig oppgave for Kystrederiene er å tale rederienes sak med tanke på å få ned avgiftstrykket for anløp til ulike norske havner, og å jobbe for at økonomiske incentiver suppleres med statlige incentiver for å stimulere til investering i ”grønnere” tonnasje.

1.2 Arbeidsoppgaver ved praksisplassen

Arbeidsoppgavene ved praksisplassen hos Kystrederiene går primært på skriftlig kommunikasjonsarbeid og møtevirksomhet. Man må kunne innhente informasjon selvstendig, lese rapporter og formidle på en forståelig og korrekt måte. Det er også mye arbeid med å synliggjøre organisasjonen i media og på nettsider; det blir mange mail med ulike kronikkutkast til for eksempel norske aviser. I praksisperioden har jeg arbeidet med ulike

tekstuttrykk; alt fra kronikker og nettartikler til informasjonsskriv, høringsvar og brosjyrettekster. Mye av tekstarbeidet går på å formidle Kystrederienes mål og ambisjoner så enkelt og tydelig som mulig. Dermed blir det også mye terping på detaljer og revidering av tekstene før de er klar til bruk; enten teksten skal trykkes eller sendes inn til avisen. Hvis det er én ting jeg kommer til å ta med meg fra praksisoppholdet er det måten jeg er blitt drillet i å skrive tekster til ulike formål og forholde meg til begrensninger, både med tanke på tid, lengde og innhold. Kystrederiene gir ut et eget medlemsblad, *Fraktemann*, som Dag Bakka Jr. redigerer, i tillegg til at de utarbeider en stor årsrapport med tekster innenfor ulike sjangre og emner. Med andre ord er det mange og varierte kommunikasjonsoppgaver.

Av møtevirksomhet har jeg deltatt på Haugesundkonferansen 2017, Klimalunsj med blant annet Bergen Næringsråd, samt møter med næringslivsaktører fra Vestlandet i Kystrederienes egne lokaler. Klima er ofte en viktig problemstilling på disse møtene. Ellers går mye av arbeidstiden til å oppdatere nettsider og sosiale medier. For en organisasjon som Kystrederiene er det viktig å være synlig i debatten og oppdatert med hensyn til utviklingen innen næringer som havbruk, frakt, offshore osv. I forbindelse med fremleggelsen av Nasjonal Transportplan er det mye aktivitet og lobbyvirksomhet rundt for eksempel Stad Skipstunnel som vil være et viktig løft for næringen.

1.3 Hvordan jeg bruker sampolkompetansen hos Kystrederiene

Jeg har fått bruk for sampolkompetansen på ulike måter i arbeidet jeg gjør for Kystrederiene. For det første får jeg brukt den generelle akademiske kompetansen jeg har opparbeidet etter snart tre år ved UiB; alle de skriftlige oppgavene krever et akademisk språk som jeg har blitt drillet i gjennom kursene på sammenliknende politikk. Å skrive høringsvar krever at man bruker et svært formelt språk; det åpner for unødvendig avansert språkbruk, og dermed blir det viktig å fokusere på å skrive så tydelig og enkelt som mulig, og samtidig bevare den formelle tonen. Når det gjelder informasjonstekster har disse noen fellestrekk med akademiske oppgaver. Målet er å besvare spørsmålet på en enkel men også gjennomført måte, og være tydelig men ikke banal. Akademisk skriving har generelt sett forberedt meg godt til denne oppgaven, og jeg opplever at Kystrederiene er fornøyd med det skriftlige arbeidet jeg utfører.

Mye av arbeidet går ut på å innhente informasjon om ulike problemstillinger, og her opplever jeg at sampolkompetansen er særlig nyttig. Etter arbeid med både eksamener og oppgaver har

jeg mye erfaring i å finne frem til relevant informasjon i store dokumenter og datasystemer. Det at man raskt og enkelt kan finne frem til den relevante informasjonen til et høringsvar eller et debattinnlegg er en god egenskap å ha med seg, og det forenkler hele arbeidsprosessen. Av spesifikt faglig karakter kan jeg nevne at tre år ved sammenliknende politikk gir en forståelse for politiske prosesser og innblikk i sosiale, økonomiske og politiske problemstillinger. Jeg opplever at jeg kan følge godt med på diskusjoner og sette meg inn i mange og ulike problemstillinger da jeg allerede har en stor grad av forståelse for byråkratiske, politiske og økonomiske prosesser. I tillegg har jeg inntrykk av at sampolkompetansen gir meg en annen innfallsvinkel til problemstillingene organisasjonen står overfor. Det oppleves som nyttig å kunne komme med komplementerende innspill til alle ingeniørene, havforskerne, sjømennene, politikerne og næringslivstoppene som er involvert i maritim bransje. Jeg har inntrykk av at samfunnsvitenskapelig kompetanse både er ettertraktet og nyttig i maritimt næringsliv.

De muntlige ferdighetene jeg har tilegnet meg, for eksempel via seminarer og presentasjoner ved sampol, har også kommet godt med på møter og konferanser. Det å ordlegge seg godt både muntlig og skriftlig er generelt et gjennomgangstema for hele praksisperioden, og jeg er overbevist om at utdanningsløpet ved sampol har bidratt til at jeg stiller sterkere og mer selvsikker i muntlige og skriftlige innlegg. I kombinasjon med den faglige tyngden jeg opplever at jeg kan tilføre til diskusjoner og redegjørelser er helhetsinntrykket mitt at sampolkompetansen har vært svært nyttig i praksisoppholdet. Det er imidlertid alltid en forutsetning at man evner å arbeide selvstendig og orientere seg på egenhånd, selv om studiene er en god forberedelse til arbeidsoppgavene, er arbeidet i seg selv vesensforskjellig.

1.4 Oppsummering og kritisk vurdering av praksistiden

Kystrederiene har vist seg å være en allsidig og utfordrende arbeidsplass. Organisasjonen er engasjert i et bredt spekter av aktiviteter, fra lobbyvirksomhet og møter med næringsliv, til lønnsforhandlinger og forsikring. Arbeidsoppgavene går primært på skriftlig kommunikasjon og møtevirksomhet, og sampolkompetansen kommer godt med i form av evnen til å skrive akademisk, og forståelse for politiske prosesser og samfunnsutvikling.

Som en kritisk vurdering av praksisperioden er det verdt å nevne at jobben krever en stor grad av selvstendighet fra praksisstudenten. Jeg får tildelt en del oppgaver, men jeg får også mye

ansvar for å sysselsette meg selv. Dermed er det viktig at jeg selv tar initiativ, og finner frem til nyhetssaker som er relevant å publisere i sosiale medier, utarbeider kronikkutkast på selvstendig grunnlag og selvsagt jobber med denne oppgaven når muligheten byr seg. Dette er det første semesteret Kystrederiene har en praksisstudent, og jeg opplever at jeg i stor grad får trening i å være selvdreven. Det ser jeg på som positivt. Dersom studiene gir få føringer for hvordan man disponerer tiden sin, kan man på mange måter si at arbeidslivet gir færre. Jeg blir ikke observert eller målt på hvor produktiv jeg er på jobb, men jeg får frihet og ansvar til å selv legge opp arbeidsdagen min. Det har vært en stor utfordring men også veldig lærerikt.

Del 2 – Miljøtiltak i maritim næring

2.1 Introduksjon

Det er bred politisk enighet om at norsk transportnæring må bli grønnere. Sjøfartsnæringen representerer viktige innovasjonsmuligheter innenfor transport, men næringen er samtidig avhengig av en mer miljøvennlig utvikling i sektorer som eksempelvis havbruk, da både politikere og konsumenter blir stadig mer opptatt av hvilke miljøavtrykk konsumvarer og forbruk etterlater. Store forskningsteam og ekspertutvalg har undersøkt hvordan skipsfarten kan bli en viktig del av løsningen på problemet med norske klimagassutslipp. Imidlertid kan det være vanskelig for rederiene og vareeierne å orientere seg i det havet av informasjon og ulike tiltak som disse utredningene produserer.

I denne delen av oppgaven skal jeg undersøke problemstillingen;

Hvilke tiltak anser medlemmene i Kystrederiene som mest hensiktsmessige for å fremme utviklingen mot en grønnere sjøfartsnæring?

Jeg har utformet en spørreundersøkelse som sendes ut til de ca. 100 rederiene i Kystrederiene. Da organisasjonen har en allsidig medlemsmasse innenfor sektorer som havbruk, tank, bulk og vei, stykk gods og spesialfartøy, i tillegg til at de ulike rederiene varierer i størrelse, vil det være relevant å undersøke hvorvidt oppfatningen av hvilke miljøtiltak som er hensiktsmessige varierer mellom sektorer og mellom rederier av ulike størrelser.

Jeg vil begynne med å gjøre rede for hvilke miljøtiltak som diskuteres fra politisk hold for å gjøre sjøfartsnæringen mer bærekraftig. Deretter vil jeg redegjøre for hvordan jeg har arbeidet med spørreundersøkelsen i en metodedel, før jeg går videre til å presentere og drøfte funn. Tilslutt vil jeg oppsummere og konkludere, og om mulig foreslå en retning for det videre arbeidet til Kystrederiene med tanke på å fremme medlemmenes interesser på best mulig måte i den politiske maktkampen.

2.2 Hvilke miljøtiltak diskuteres for å gjøre sjøfartsnæringen grønnere?

Selv om skipstransport er regnet som den mest miljøvennlige transportformen og det er bred enighet om at mer gods på sjø er en ønsket utvikling for fremtiden, er det klart at

sjøtransporten må gjennomgå store endringer før næringen kan regnes som virkelig miljøvennlig. Innenriks skipsfart bidrar med 9% av Norges totale CO₂-utslipp, og studien til DNV GL (2016a, 36) viser at uten dyptgripende tiltak vil utslippene fra innenriks skipsfart øke med 40% frem mot 2040. Det er med andre ord helt nødvendig å finne effektive måter å redusere utslipp fra kystnæringen, og det er bevist at slike tiltak også vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt på sikt (2016a, 4).

I den forbindelse har det kommet mange utredninger og innspill fra eksperter om hvilke tiltak som er mest hensiktsmessige å prioritere for henholdsvis rederiene, vareeierne og myndighetene. I lobbyvirksomheten til Kystrederiene vil det være viktig å konsentrere arbeidet rundt de tiltakene fra myndighetene som i størst grad vil være nyttige og nødvendige for at næringen selv skal inngå i omstillingen; derfor skal jeg i denne delen utrede hvilke alternativ som er på bordet i form av statlige tiltak for å stimulere til en grønnere utvikling og forhindre opprettholdelsen av dagens utslipp. Tiltakene som utredes her vil så bli presentert som alternativer for rederiene i den påfølgende spørreundersøkelsen. Spørsmålet er hvilke av de statlige ordningene rederiene selv anser som mest hensiktsmessige for at det enkelte rederi skal omlegge til grønnere drift. Dermed vil det være nødvendig først å kartlegge hva slags tiltak rederiene har mulighet til å gjøre, og deretter hvilke tiltak fra statlig hold som vil være mest hensiktsmessige for å stimulere til en slik omstilling i det enkelte rederi. Målet med undersøkelsen er å finne ut hvilke tiltak som påvirker mest effektivt for en grønnere skipsfart.

2.3 Hva kan rederiene gjøre for å redusere utslipp?

I ”Sjøkart for grønn skipsfart” skisseres tre hovedkategorier av tiltak som rederiene selv kan gjennomføre for å redusere CO₂-utslipp (2016, 9). Disse tiltakene representerer den omstillingen som er målet for myndighetenes utspill; i spørreundersøkelsen betyr det at dette er de ønskede *resultatene* av ulike politiske forslag. Vi vet at omstilling i sjøfartsnæringen er avgjørende for å løse verdens klimaproblematikk, foreløpig er det tre hovedkategorier for omstilling til mer miljøvennlig drift.

2.3.1 Tekniske tiltak

Tekniske tiltak kan defineres som alle tiltak som krever en form for ombygging av skipet. I følge ”Sjøkart for grønn skipsfart” inkluderer det tiltak som for eksempel optimalisering av skrogets form, bytte av propeller og fremdriftsmaskinering, i tillegg til hybridløsninger der

enkelte av skipets funksjoner skifter til batterier, og landstrøm som kan kutte utslippene ved havneanløp. Innenfor tekniske tiltak måles utslippene som en helhet, dermed er det også mulig å kutte energiforbruk, og dermed indirekte utslipp, ved å effektivisere for eksempel belysning, oppvarming og annen drift på selve skipet (2016, 9).

2.3.2 – Operasjonelle tiltak

Operasjonelle tiltak er tiltak som reduserer utslipp ved å optimalisere hvordan skipet opererer, med andre ord er det tiltak som ikke endrer skipets fysiske utforming. Eksempler på operasjonelle tiltak er at man holder optimal fart; det vil si den farten som er mest effektiv for fremdrift men samtidig bruker minst mulig energi. Andre eksempler er optimal dypgang og bedre kvalitet på bunnstoff og oftere skrogrens, ifølge ”Sjøkart for grønn Skipsfart” (2016, 9).

2.3.3 – Drivstofftiltak

Drivstofftiltak vil i noe grad overlappe med andre tekniske tiltak, da skifte av drivstoff ofte vil kreve at man skifter fremdriftssystem. Drivstofftiltak innbefatter alle tiltak der skipet skifter fra fossilt drivstoff til alternative drivstoff; eksempler er elektrisitet i form av batterier, naturgass (LNG), biogass, biodrivstoff og hydrogen (”Sjøkart for grønn skipsfart” 2016, 9). Drivstofftiltak representerer en betydelig mulighet for å redusere klimagassutslipp; rapporten til DNV GL på oppdrag fra Norges Rederiforbund (2016c, 16), viser at overføring av gods fra lastebil til skip som går på LNG har potensiale for å redusere CO₂-utslipp ved frakt i Sør-Norge med 54%.

2.4 Myndighetenes forslag til tiltak som kan stimulere til grønnere drift i rederiene

2.4.1 Utvide tilskuddsordning for godsoverføring

I 2017 lanserte Regjeringen (2017) ”Ny tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø” med mål om å øke sjøtransportens konkurransekraft og sørge for overføring av gods fra vei til sjø. Ved å gi tilskudd til etablering av nye sjøtransporttilbud mellom norske havner og øvrige havner i EØS-området skal myndighetene sørge for at frakt på sjø ikke stanses i en tidlig fase på grunn av store oppstartskostnader og små godsvolum, ifølge Kystverket (2017).

Problemet med ordningen er at det settes for strenge kriterier for tildeling av tilskuddsmidler. Rederiene kan ikke søke om tilskudd med mindre man kan dokumentere innovasjon i form av helt nye ruter, eller nye anløp som ikke konkurrerer med noen andre eksisterende ruter. Ordningen kan være for restriktiv og diskvalifiserer dermed svært mange rederier fra å søke midler fra tilskuddsordningen. Her må vi høste mer erfaring, men en hensiktsmessig utvidelse av ordningen vil kunne være et godt miljøtiltak.

2.4.2 Utvide vrakpantordning

I 2016 satte Regjeringen av "40 millioner til nye skip" i form av en ny støtteordning i Innovasjon Norge (2016) der rederiene kan søke om støtte til vraking av eldre skip ved innkjøp av nye. Målet er å fornye nærskipfartflåten som står for en betydelig andel av skipsfartens totale utslipp. I følge Innovasjon Norge (2016) skal vrakpantordningen stimulere til innkjøp av ny tonnasje og sørge for at eldre tonnasje kondemneres på en bærekraftig måte.

Problemet med ordningen er at midlene som er tilgjengelige for rederiene ikke står i forhold til kostnadene ved å bygge nytt; maksimalt tilskudd er på 2 millioner kroner, mens et helt nytt skip fort kan få en prislapp på 70-300 millioner. Det er en for stor finansiell risiko for mange av de små rederiene som er involvert i nærskipfarten. En hensiktsmessig vrakpantordning bør gi støtte til vraking av de eldste skipene og innkjøp av nyere brukt tonnasje, da vil man gradvis kunne fase ut de mest forurensende fartøyene og sørge for at rederiene ikke tvinges til å enten investere over evne eller fortsette å forurense på dagens nivå.

2.4.3 Næringslivets CO₂-fond

CO₂-fondet, som foreslått av NHO, er en ordning etter modell av NO_x-fondet der innmeldte bedrifter betaler drivstoffavgift til fondet i stedet for CO₂-avgift til staten. Medlemmene kan deretter søke om støtte til miljøtiltak og få midler fra fondet til investering i miljøvennlige transportmidler. Ifølge NHO er formålet med CO₂-fondet at penger som i dag går til avgifter på fossilt drivstoff kan reinvesteres i ny og grønnere transport (NHO, 2016). Ordningen er vedtatt som en del av budsjettforliket for 2017 (NHO "Gjennomslag i Statsbudsjettet 2017", 2016). Og dersom fondet har samme effekt som NO_x-fondet kan det ha miljømessig gevinst, ifølge Kystrederienes artikkel "CO₂-fond nær realisering" (2016). Kriteriene for fondet er

fremdeles oppe til vurdering, men det er NHOs forslag som ligger til grunn for spørsmålene i undersøkelsen.

2.4.4 Helhetlig nasjonal plan for drivstoffinfrastruktur

Dersom man skal redusere utslipp fra sjøtransporten er det helt nødvendig å finne alternativer til fossilt drivstoff og gjennomføre drivstofftiltak i rederiene. En forutsetning for at man skal gjennomføre slike drivstofftiltak er imidlertid at det alternative drivstoffet er tilgjengelig for fartøyene og til en rimelig pris. Allerede i 2013 hadde den norske ambassaden i Brussel møter med EU-representanter i forhold til å etablere LNG-infrastruktur i norske og europeiske havner (Nørgaard 2013). Problemstillingen har bare blitt mer aktuell siden den gang; i dag er det aktuelt for rederiene å skifte til både LNG og batteri, men forutsetningen for samtlige er at rederiene kan være trygg på at skipene kan lade eller tanke i mange nok havner langs norskekysten. En helhetlig nasjonal plan for drivstoffinfrastruktur vil gi forutsigbarhet for rederier som vurderer å skifte fremdriftssystem. Havnene må påbys å tilby de tjenestene som er nødvendig for at nye drivstoffmuligheter skal være realiserbare; det vil sannsynligvis kreve koordinering på statlig nivå.

2.4.5 Statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip

I forbindelse med vrakpantordningen lanserte man en gunstig låneordning for investering i miljøvennlige skip gjennom Innovasjon Norge kalt "Risikolån til finansiering av nybygg innen nærskipfart" (2016). Det er en god tanke at staten skal sørge for gunstige låneordninger for rederier som ønsker å bygge nytt, da det er vanskelig for rederiene å få tradisjonelle lån siden slike nybygg er kostbare og ny teknologi alltid er forbundet med større risiko.

Problemet er at ordningen har for lite midler, er for restriktiv og setter for høye krav til rederiene; det er for eksempel ikke mulig å søke om risikolån til en utbygging som er besluttet. Det betyr i praksis at alle rederiene som planlegger å fornye flåten må starte på nytt. En bedre løsning ville være å utvide ordningen og gjøre vilkårene for lån mer romslige slik at også rederier med mindre båter og mindre investeringskapital kan nyte godt av ordningen. Et annet forslag er å inkludere en statlig garantiordning, der staten går inn som garantist på lån til fornyelse av flåten; det åpner for at flere rederier får lån ("Høringssvar Kystrederiene" 2016).

2.4.6 Helhetlig strategi for havneinfrastruktur

Norge har Europas lengste kystlinje og flest havneanlegg. Likevel er havnene kommunalt eid og ikke koordinert på nasjonalt nivå på lik linje med annen infrastruktur som vei og jernbane. Slik det er i dag er avgiftstrykket høyt og ofte varierende fra havn til havn, det skaper uforutsigbarhet for sjøfartsnæringen. Dersom sjøtransport skal bli konkurransedyktig med andre transportformer er det nødvendig med en nasjonal koordinering av havnene knyttet opp mot Kystverket og Statens Vegvesen (Hatland 2016).

2.4.7 Krav til vareeierne om klimavennlige transportinnkjøp

Dersom sjøtransport skal kunne konkurrere med andre transportformer er det avgjørende at det settes en form for krav til vareeierne om å velge miljøvennlige løsninger, så lenge dette uteblir vil speditørene alltid velge den billigste løsningen. I sitt hørings svar til ”Rapport for regjeringens ekspertutvalg for Grønn Konkurranseskraft” argumenterer Norges Rederiforbund (2016) for at staten må gå inn som et godt eksempel og bidra til å skape et marked for grønne løsninger. Det offentlige kjøper store fraktarbeid hvert eneste år og har dermed god mulighet til å kjøpe skipstransport, som igjen vil sørge for større forutsigbarhet og dermed risikovilje for rederiene. Når markedet for grønne transporttjenester er etablert for deler av offentlig transportarbeid, vil det også være et mer reelt alternativ for private aktører.

2.5 Metode

For å undersøke hvilke miljøtiltak medlemsmassen i Kystrederiene selv anser som mest hensiktsmessig for å stimulere til en grønnere næringsutvikling har jeg valgt å benytte meg av surveyverktøyet, [Easyfact](#), som Kystrederiene bruker i de andre medlemsundersøkelsene de foretar. Dette er en plattform som samler inn, systematiserer, analyserer og presenterer data på en oversiktlig måte. Planen er å bruke svarene fra undersøkelsen til å se etter noen tendenser med tanke på hvilke incentiver rederiene selv ønsker velkommen for å stimulere til et grønt skifte. Dersom medlemmene blir bedt om å rangere ulike tiltak kan man også finne ut av om det eventuelt er variasjoner mellom ulike sektorer og med tanke på størrelsen på rederiet. Hovedfokuset er på de tiltakene som monner mest med tanke på å redusere utslipp; det er i hovedsak tekniske tiltak og drivstofftiltak. Enkelte spørsmål har særlig fokus på disse.

Jeg har vurdert strukturert utspørring som den mest hensiktsmessige metoden for å svare på problemstillingen. Strukturert utspørring egner seg godt for å kartlegge generelle mønstre i en

gruppe (Grønmo 2004, 130), og dermed er det en hensiktsmessig tilnærming for å undersøke preferanser hos Kystrederienes medlemsmasse. I en slik strukturert utspørring via et elektronisk spørreskjema vil det imidlertid være viktig å ta høyde for enkelte metodologiske fallgruver.

Et problem ved strukturert utspørring, og da særlig med elektroniske spørreskjema, er frafall av respondenter. Derfor vil det være viktig å utforme et kortfattet og enkelt spørreskjema for å oppnå flest mulig respondenter til undersøkelsen (Grønmo 2004, 167). Frafall av respondenter er ofte større når spørreskjemaet distribueres digitalt enn ved for eksempel telefonintervju eller personlig intervju (Grønmo 2004, 167). For å hindre frafall vil det også være viktig å sortere respondentene i løpet av undersøkelsen slik at respondentene ikke opplever at enkelte spørsmål er irrelevant i forhold til tidligere svar. I arbeidet med undersøkelsen hatt jeg hatt fokus på å formulere spørsmålene så enkelt og tydelig som mulig. I tillegg har jeg programmert inn utgangskriterier for de spørsmålene som bare blir relevant i sammenheng med ett av de tidligere svaralternativene. Et eksempel er at medlemmer som svarer at de ikke ønsker å inngå i annet enn operasjonelle miljøtiltak, ikke får opp spørsmål om hvordan myndighetene skal stimulere til at de inngår i tekniske tiltak. Videre ble alle svar anonymisert for å hindre at enkelte lar være å svare, eller ikke svarer ærlig. Et annet verktøy for å hindre frafall er å sende ut påminnelser til respondenter som ikke svarer på undersøkelsen. Derfor sendte jeg ut påminnelser på epost tre ganger etter første publisering.

En fordel med strukturert utspørring er at det gir kvantifiserbare funn som egner seg for å kartlegge tendenser i en større gruppe (Grønmo 2004, 183). Dermed vil det være mulig å avdekke noen eventuelle mønstre i besvarelsene, og hvorvidt det er variasjoner mellom for eksempel ulike sektorer eller større og mindre rederier. Et problem med strukturert utspørring er at man er avhengig av høy svarprosent for at funnene skal være kvantifiserbare. Videre vil en kvantitativ undersøkelse som denne gi et overblikk, men det går gjerne på bekostning av detaljkunnskap og dypere forståelse av prosessene i det enkelte rederi (Grønmo 2004, 129).

2.5.1 Utførelse

Spørreundersøkelsen ble sendt ut 28. mars og avsluttet 18. april. Det ble sendt ut tre påminnelser til respondentene som ikke hadde svart. Første påminnelse kom én uke etter publisering, og de to andre med tre dagers intervaller etter den første påminnelsen.

Da undersøkelsen skulle publiseres ble det klart at det ikke var laget en systematisert oversikt over epostadressene til rederiene. Etter nøye gjennomgang av mer enn 300 epostadresser ble undersøkelsen tilslutt sendt ut til 125 adresser, dette er noe mer enn Kystrederienes totale medlemsmasse. Av disse 125 respondentene kom det inn tilsammen 59 svar, hvorav 11 var ufullstendige. Dette tilsvarer en andel fullstendige svar på 38,4%. Dette er ikke en veldig høy svarprosent, noe som igjen vil gå utover datamaterialets reliabilitet (Grønmo 2004, 220). At det er inkludert flere epostadresser enn respondenter er uheldig, men i avveiningen vurderte Kystrederiene det som viktigere at man var sikret at alle medlemmene var inkludert i undersøkelsen.

2.5.2 Svakheter ved undersøkelsen

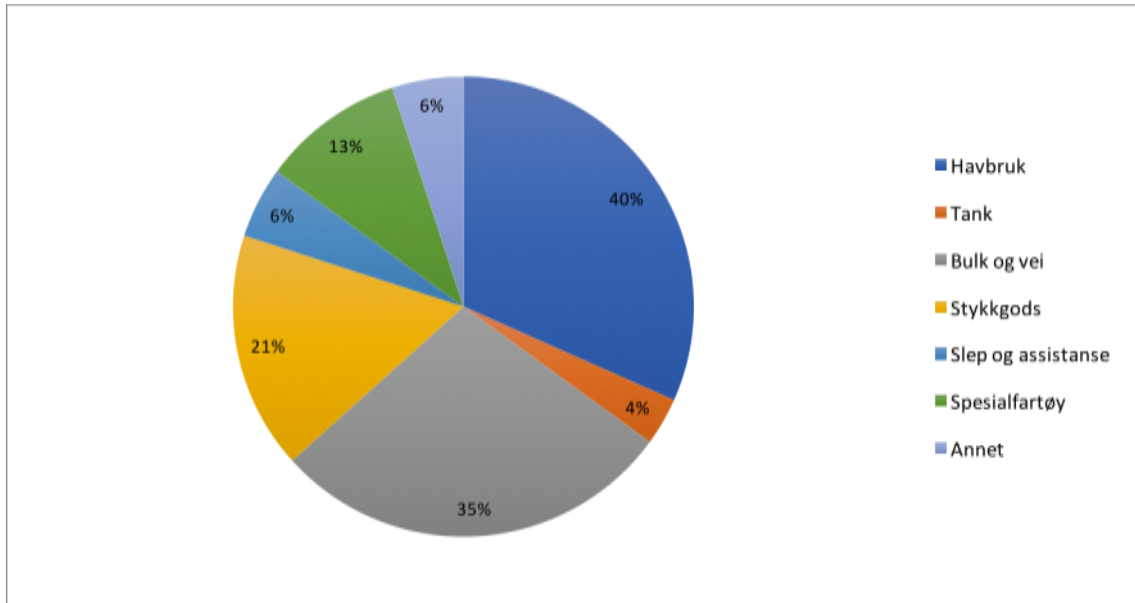
Spørreundersøkelsen har, som så mange andre kvantitative undersøkelsesopplegg, flere svakheter. For det første er det i utgangspunktet uheldig at undersøkelsen ble sendt ut til 125 epostadresser når det kun er 100 rederier registrert som medlemmer, det øker risikoen for et feilaktig bilde. En viktig lærdom må være at det må settes av mer tid til å kartlegge respondentene, eventuelt at det må på plass en klar liste over rederiene registrert med én epostadresse. For det andre er det uheldig at antall respondenter er lite, 48/100 respondenter hadde vært et bedre utgangspunkt, men 48/125 respondenter er i realiteten 34,8%, og man må ta utgangspunkt i de faktiske tallene fra undersøkelsen. Her vil det være relevant å spørre seg hva man kunne gjort annerledes for å maksimere svarprosenten. Det viktigste vil nok være å ordne utvalget slike at undersøkelsen ikke sendes ut til for mange respondenter. Videre er det en svakhet at hele 11 respondenter har levert ufullstendige svar, det kan tyde på at det er noe feil med selve spørsmålsutformingen eller måten skjemaet er strukturert på som gjør at flere respondenter velger å avbryte undersøkelsen midtveis eller ikke besvare spørsmålene fullt ut. Tilslutt er det en svakhet at undersøkelsen ikke rangerer de to kategoriene av tekniske tiltak slik at man får vite om det er mest aktuelt for rederiet å investere i ny tonnasje, eller gjøre andre tekniske tiltak.

2.6 Data

54% av rederiene som besvarte undersøkelsen var registrert med ett fartøy hos Kystrederiene, mens 19% er registrert med to fartøy og 15% med tre, det er med andre ord i hovedsak mindre

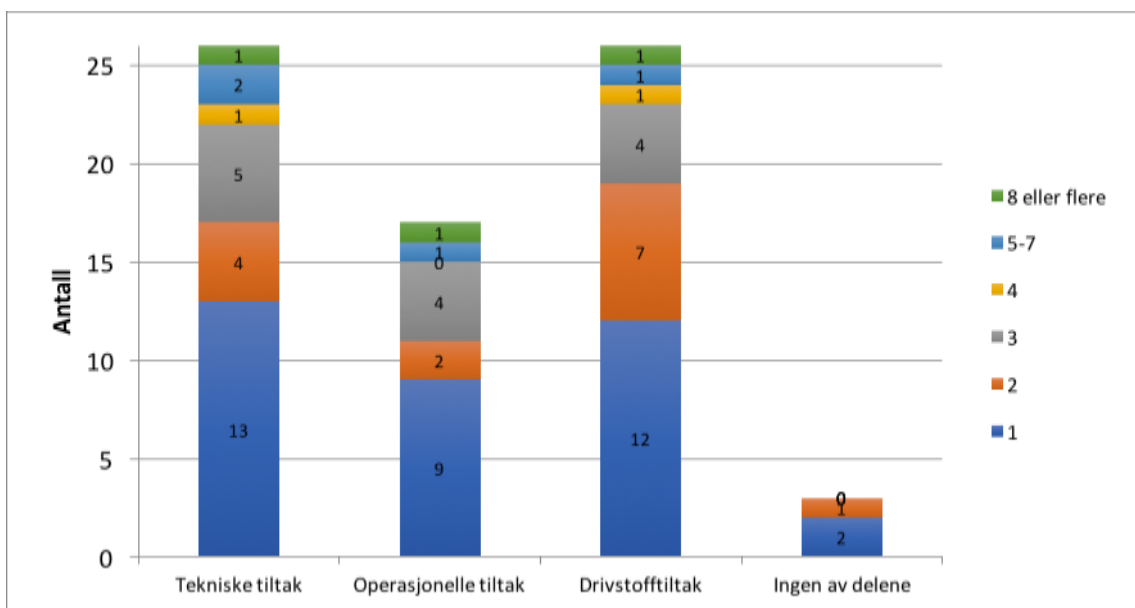
rederier som har svart på undersøkelsen. Under er en oversikt over fordelingen mellom de ulike sektorene i undersøkelsen.

Figur 2.6.1 – Sektorfordeling



Majoriteten av respondentene til undersøkelsen har fartøy i sektorene *havbruk* og *bulk og vei*. I forhold til medlemsmassen til Kystrederiene stemmer denne fordelingen godt, da *havbruk* og *bulk og vei* er de to største sektorene med henholdsvis 65 av 100 rederier totalt.

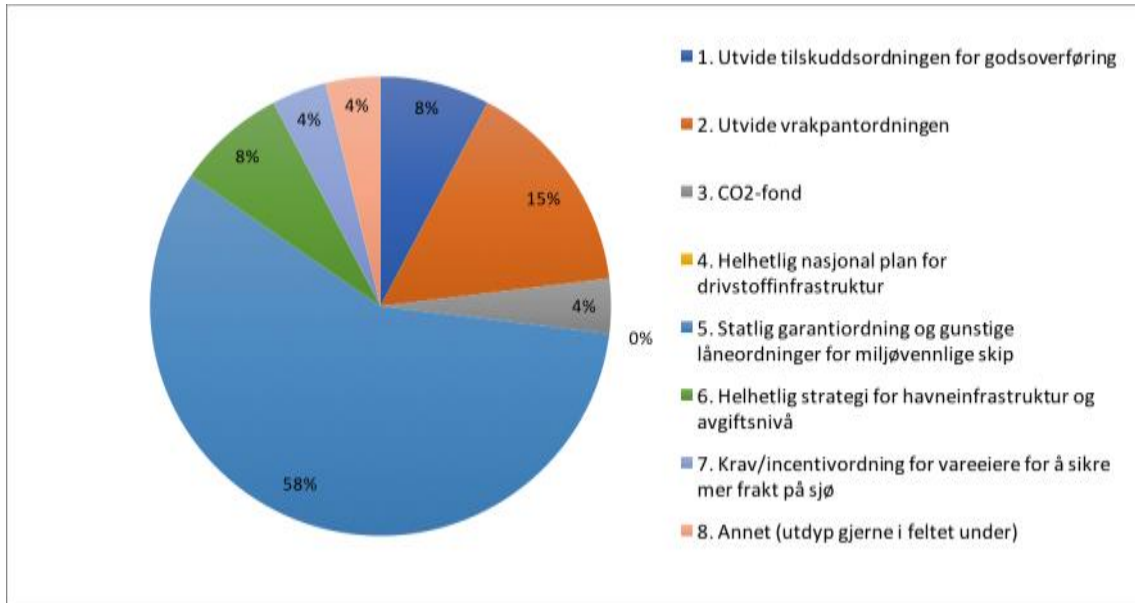
Figur 2.6.2 – Miljøtiltak sortert etter størrelsen på rederiet



Figur 2.6.2 viser hvilke miljøtiltak rederiene er villig til å gjennomføre sortert etter størrelsen på rederiet. Et betydelig antall av medlemmene er villig til å gjennomføre ett eller flere av miljøtiltakene. 13 av rederiene med ett fartøy svarer at det er aktuelt å inngå i tekniske tiltak,

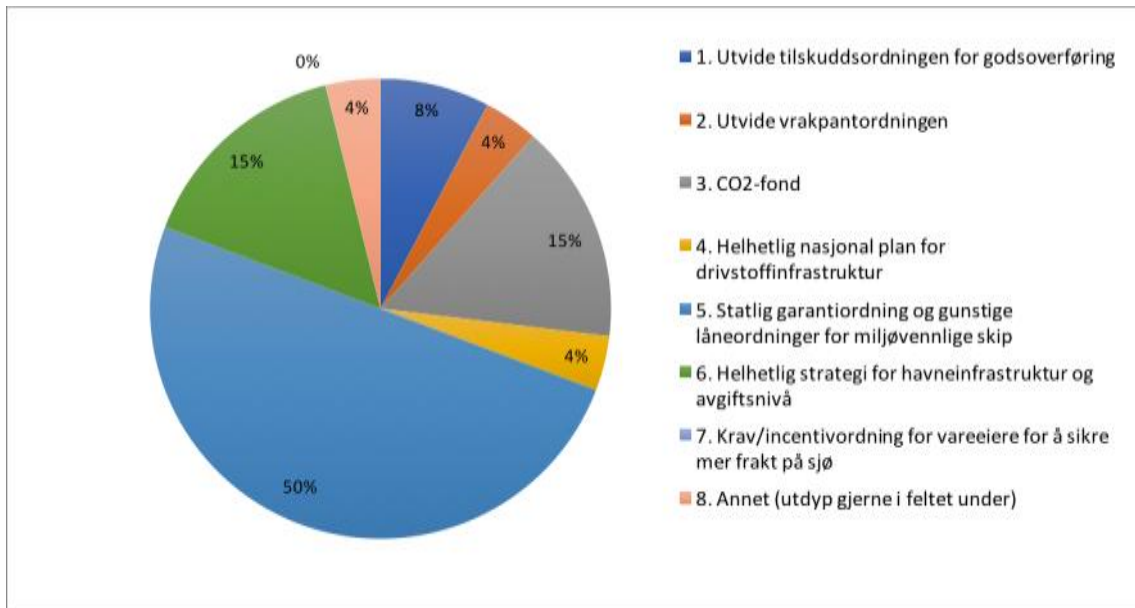
og samtidig er det bare to av rederiene i den samme gruppen som svarer at det ikke er aktuelt å gjennomføre tiltak.

Figur 2.6.3 – Ny tonnasje



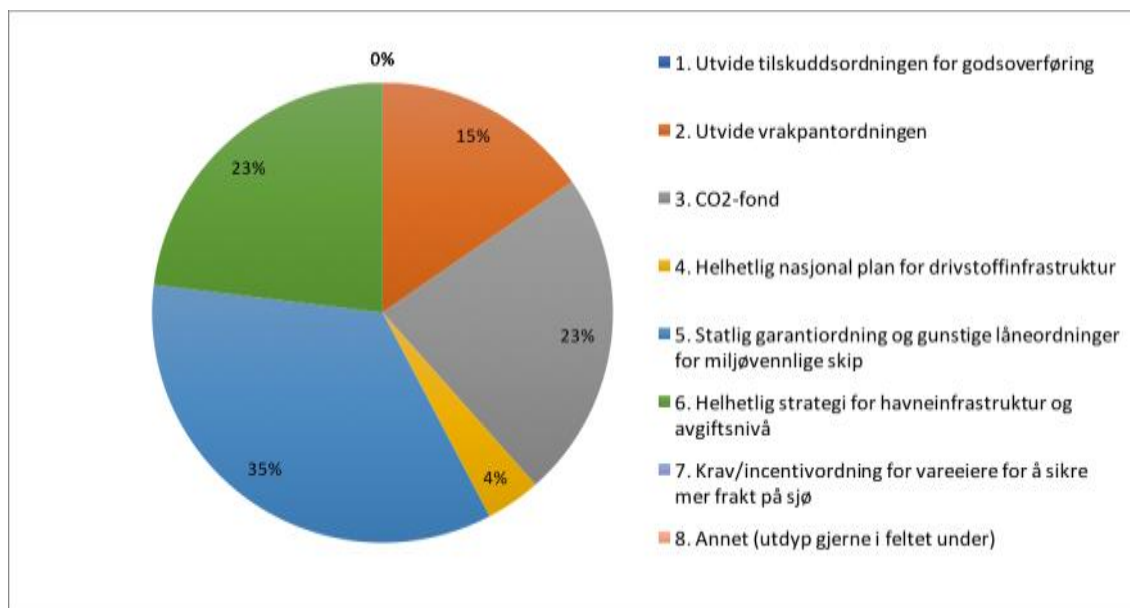
Hvilke tiltak fra myndighetene er mest gunstige for at ditt rederi skal skifte til mer miljøvennlig og moderne tonnasje (bygge nytt)? 58% av respondentene anser ”Statlig garantiordning og gunstige låneordninger for miljøvennlige skip” som det viktigste tiltaket fra myndighetene for å stimulere til bygging av ny tonnasje. ”Utvide vrakpantordningen” har den neste største oppslutningen med 15%. Figur 2.6.3 viser fordelingen uavhengig av sektor og størrelse på rederiet.

Figur 2.6.4 – Andre tekniske tiltak



Hvilke tiltak fra myndighetene er mest gunstige for at ditt rederi skal gjøre andre tekniske tiltak? På spørsmål om hvilke tiltak som er mest hensiktsmessig at myndighetene gjennomfører for å stimulere til andre tekniske tiltak svarer halvparten ”Statlig garantiordning og gunstige låneordninger”. ”CO₂-fond” og ”Helhetlig strategi for havneinfrastruktur og avgiftsnivå” er de nest største kategoriene med henholdsvis 15% hver. På spørsmål om hva som kan stimulere til andre tekniske tiltak er det altså større variasjon i rederienes preferanser, enn det er rundt preferansene for å stimulere til bygging av ny tonnasje. Figur 2.6.4 viser fordelingen uavhengig av sektor og størrelse på rederiet.

Figur 2.6.5 - Drivstofftiltak

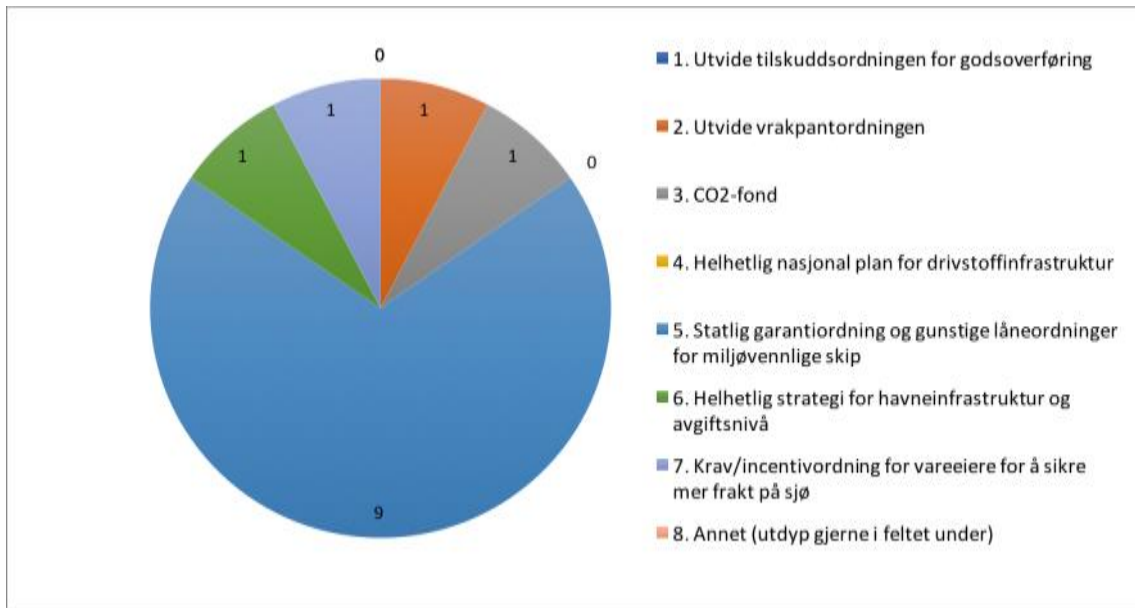


Hvilke tiltak fra myndighetene er mest gunstige for at ditt rederi skal gjennomføre drivstofftiltak? Det er mer spredning blant respondentene i spørsmålet om hvilke tiltak fra myndighetene som er mest hensiktsmessige for å stimulere til gjennomføring av drivstofftiltak. Det kan tyde på at rederiene har ulike interesser på spørsmål om hva som skal stimulere til drivstofftiltak. På dette spørsmålet er det en større andel av respondentene som svarer ”CO₂-fond” og ”Helhetlig strategi for havneinfrastruktur og avgiftsnivå”, henholdsvis 23% på hver. Hvis man skal vurdere det opp mot hvilke tiltak rederiene ønsker for å gjennomføre tekniske tiltak, kan det virke som om det er mer interesse for tiltak som går direkte på å drift av eksisterende skip; finansiering gjennom ”CO₂-fondet” og redusering av avgiftsnivå ved anløp til havner langs norskekysten. Ingen av respondentene har svar alternativ 1 og 7. Figur 2.6.5 viser fordelingen uavhengig av sektor og størrelse på rederiet.

2.7 Drøfting

Nybygg av skip er det mest omfattende av miljøtiltakene rederiene kan inngå i, etterfulgt av andre tekniske tiltak og drivstofftiltak. Under presenteres grafer for de to største sektorene i undersøkelsen, *havbruk* og *bulk og vei*, i sammenheng med de to kategoriene av tekniske tiltak.

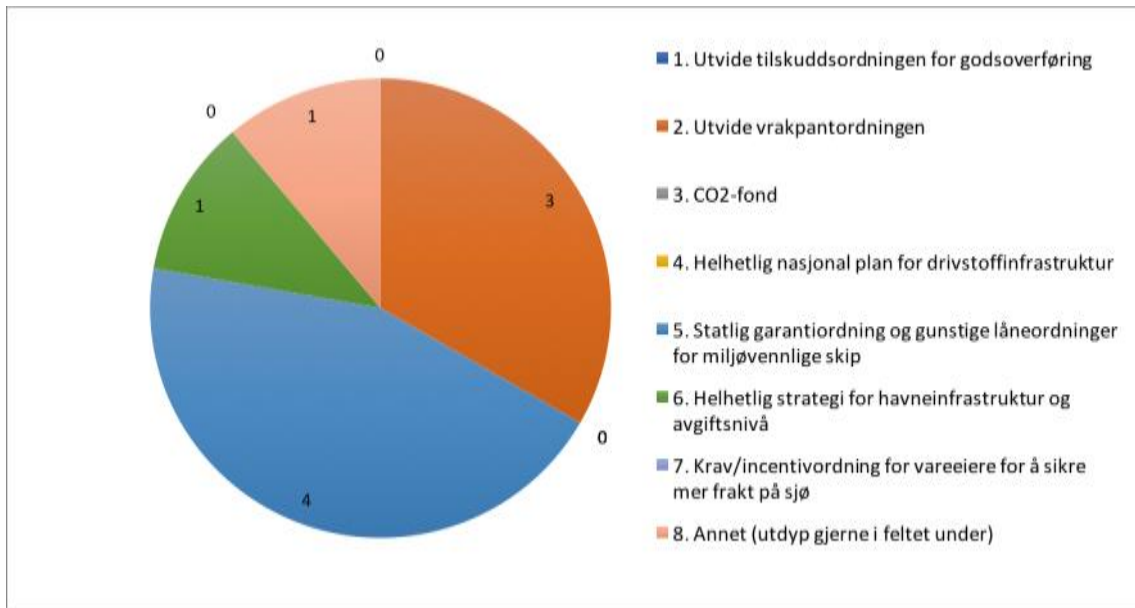
Figur 2.7.1 – Ny tonnasje i havbruksrederier



Hvilke tiltak fra myndighetene er mest hensiktsmessige for at *havbruksrederier* skal skifte til mer miljøvennlig tonnasje? Over 2/3 av havbruksrederiene anser ”Statlig garantiordning og gunstige låneordninger for miljøvennlige skip” som det viktigste tiltaket for å stimulere til nybygg i sektoren. Havbrukssektoren har en relativt sett nyere flåte enn mange andre sektorer, og fartøyene krever toppmoderne utstyr, dermed er det interessant å se at så mange vurderer ”statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip” som det viktigste tiltaket for å stimulere til nybygg. Det tyder på at man anser tilgang på kapital som en viktig faktor for å investere i ny tonnasje. Med tanke på at havbruk er en av de mest lønnsomme sektorene innenfor maritim næring er det interessant, og det tyder på at gode låneordninger alltid vil bli vurdert som viktig, uansett sektor. Videre kan kostnadsnivået for nye brønnbåter ligge på nærmere 300 millioner kroner, da er det klart at lånebetingelsene har mye å si for investeringsevnen.

Ingen av rederiene har svart ”utvide tilskuddsordning for godsoverføring” og ”helhetlig nasjonal plan for drivstoffinfrastruktur” som det viktigste miljøtiltaket for å stimulere til nybygg. Det kan tyde på at havbruksnæringen foretrekker ulike former for finansieringsmuligheter for nybygg fremfor mer indirekte incentiver.

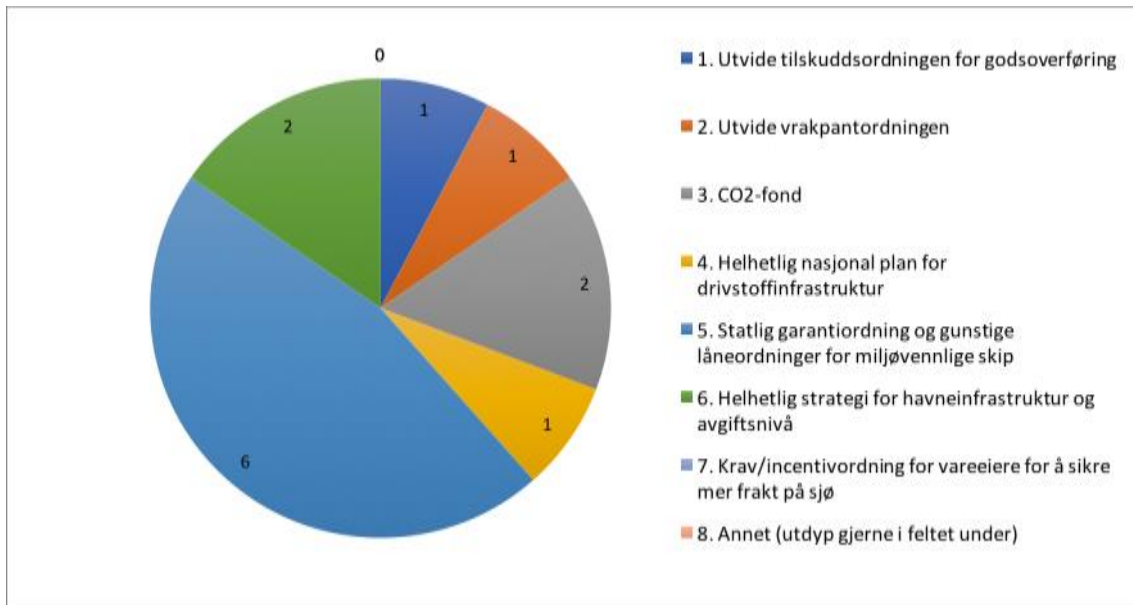
Figur 2.7.2 – Ny tonnasje innen *bulk og vei*



Hvilke tiltak fra myndighetene er mest hensiktsmessige for å stimulere til investering i mer miljøvennlig tonnasje innenfor sektoren *bulk og vei*? Rederiene innen *bulk og vei* er i hovedsak delt mellom ”statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip” og ”utvide vrakpantordningen” på spørsmål om hva som er det viktigste tiltaket for å stimulere til nybygg. I forhold til havbruk har sektoren *bulk og vei* mer spredning i besvarelsene, og en konsentrasjon rundt å ”utvide vrakpantordningen” som et viktig tiltak for å stimulere til nybygg, det kan henspille på at *bulk og vei* er en sektor med mye eldre tonnasje. Dersom *bulk og vei* skal kunne fornye flåten vil det være viktig å få faset ut de eldste skipene først og oppdatere fartøyene gradvis; både en utvidet vrakpantordning og den statlige garantiordningen kan være viktige verktøy i en slik prosess.

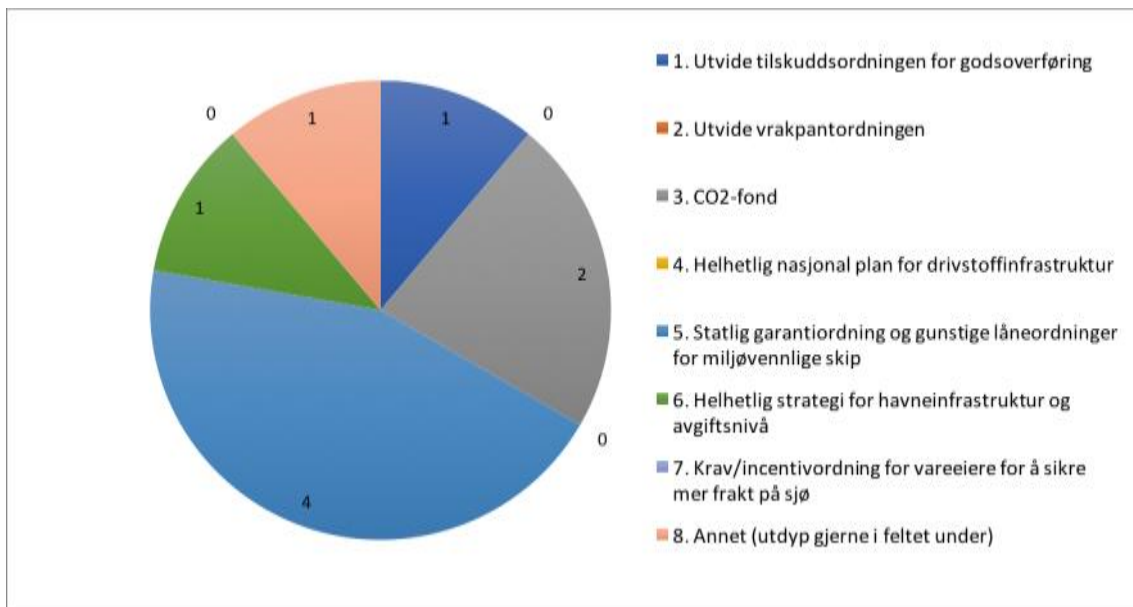
En av respondentene har også besvart ”annet” i denne kategorien; vedkommende fremhever at tilskudd fra NO_x-fondet vil være viktig for eventuelle nybygg i rederiet. Dette er et interessant innspill da man har regnet NO_x-fondet som en godt etablert og relativt velfungerende ordning. En av respondentene har også fremhevet ”helhetlig strategi for havneinfrastruktur og avgiftsnivå” som er viktig tiltak for å stimulere til investering i ny tonnasje. *Bulk og vei* er en sektor som gjør fraktarbeid over store distanser og som dermed anløper mange og ulike havner i løpet av året. En koordinering av blant annet havnenes avgiftsnivå vil derfor kunne frigjøre mye kapasitet som igjen kan brukes til andre deler av rederiets drift.

Figur 2.7.3 – Andre tekniske tiltak i havbruksrederier



Hvilke tiltak fra myndighetene er mest hensiktsmessige for å stimulere til at *havbruksrederier* skal gjøre andre tekniske tiltak? På spørsmål om hva som best vil stimulere til andre tekniske tiltak er havbruksrederiene mer delt. ”Statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip” skiller seg fremdeles ut, men over halvparten av respondentene er spredt mellom de andre alternativene, med konsentrasjon rundt ”CO₂-fond” og ”Helhetlig strategi for havneinfrastruktur og avgiftsnivå”. Variasjonen innenfor havbrukssektoren i forhold til hvilke tiltak som er viktigst for å stimulere til nybygg, og hvilke tiltak som er viktigst for å stimulere til andre tekniske tiltak kan tyde på at det gjøres ulike vurderinger mellom de to formene for tekniske tiltak. Ved et eventuelt videre arbeid med undersøkelsen ville det være interessant å undersøke hvordan disse vurderingene blir gjort, og eventuelt hvilke av de to formene for tekniske tiltak som er mest gjennomførbare for rederiene. Legg også merke til at kategorien ”Krav/incentivordning for vareeiere for å sikre mer frakt på sjø” blir fremhevet av havbrukssektoren som et hensiktsmessig tiltak for nybygg (Figur 2.7.1) men ikke for å stimulere til andre tekniske tiltak.

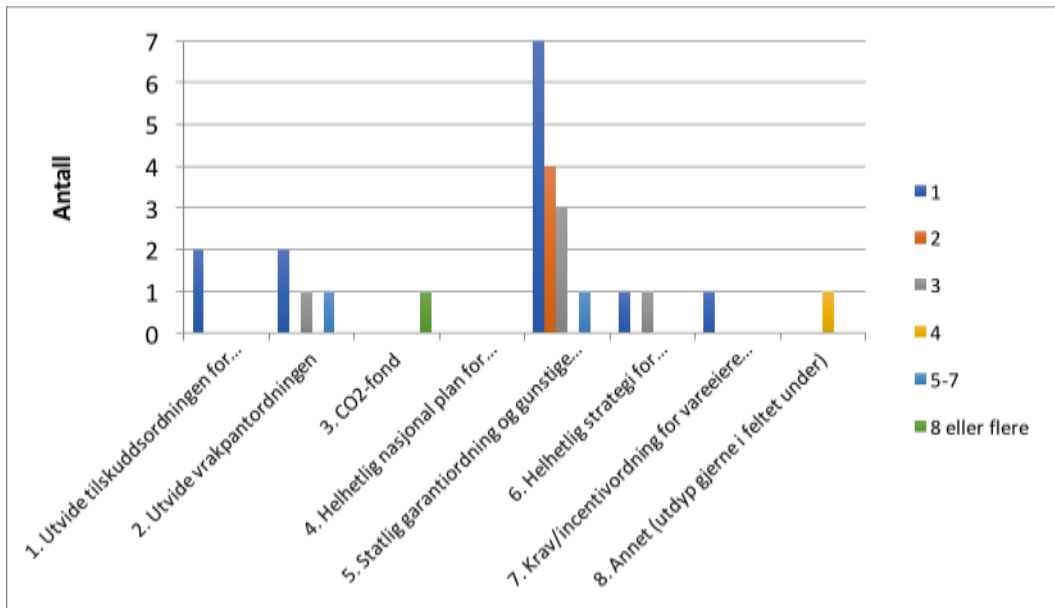
Figur 2.7.4 – Andre tekniske tiltak innen *bulk og vei*



Hvilke tiltak fra myndighetene er mest hensiktsmessige for å stimulere til andre tekniske tiltak innenfor sektoren *bulk og vei*? Innen sektoren *bulk og vei* er det også konsentrasjon rundt ”Statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip” og ”CO₂-fond” som de mest hensiktsmessige alternativene for å stimulere til andre tekniske tiltak. Det er imidlertid også her en relativt stor endring fra tekniske tiltak i form av nybygg (Figur 2.7.2) til andre tekniske tiltak som vist over, noe som igjen kan tyde på at det gjøres ulike vurderinger avhengig av kategorien av tekniske tiltak.

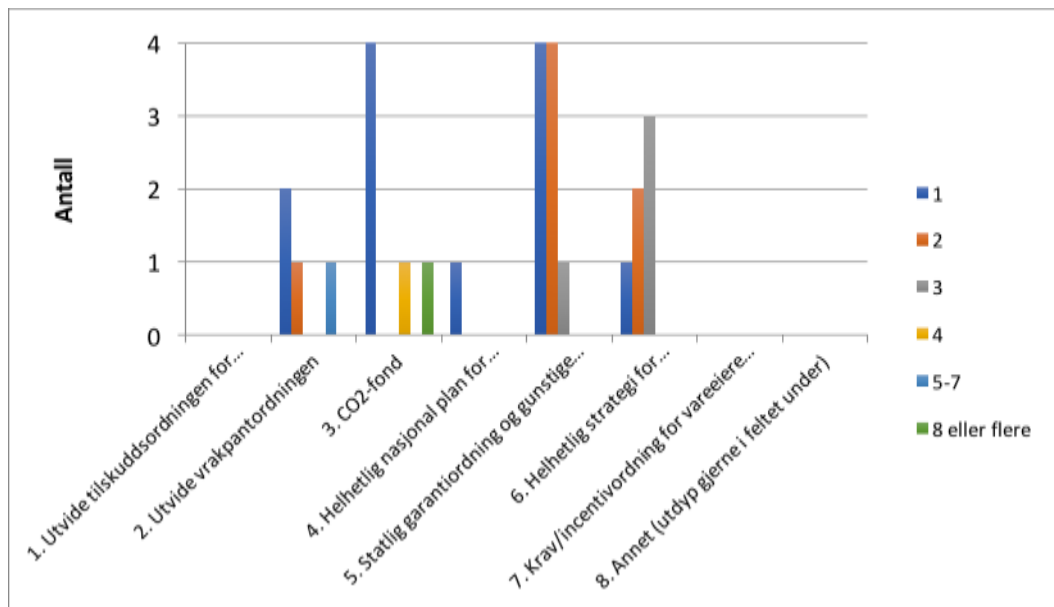
For å stimulere til andre tekniske tiltak fremheves også ”Utvide tilskuddsordningen for godsoverføring” som nyttig for sektoren *bulk og vei*. Sektoren gjør, som tidligere nevnt, et stort fraktarbeid, og dermed vil en slik tilskuddsordning for godsoverføring potensielt sett komme disse rederiene til gode. Respondenten som har svar ”annet” utdyper med at vedkommende ”ikke har grunnlag for å svare på dette”, det kan skyldes en svakhet ved undersøkelsen dersom bakgrunn er at spørsmålet oppfattes som utydelig.

Figur 2.7.5 – Ny tonnasje i sammenheng med størrelse



Av denne grafen kommer det frem at flesteparten av de små rederiene er konsentrert rundt ”Statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip” som det viktigste tiltaket for å stimulere til investering i ny tonnasje. Det er ikke et uventet funn da det kan være vanskelig for et lite rederi å generere nok kapital til å kunne investere i nybygg. Ellers er det verdt å merke at det eneste rederiet med 8 eller flere fartøy rangerer CO₂-fondet som det viktigste virkemiddelet for å stimulere til nybygg. Det gir ikke grunnlag for å gjøre noen antakelser i forhold til større rederier generelt, men vil eventuelt være interessant å ha i bakhodet ved videre undersøkelser.

Figur 2.7.6 – Drivstofftiltak i sammenheng med størrelse



På spørsmål om hvilke tiltak som er mest hensiktsmessige fra statlig hold for at rederiene skal inngå i drivstofftiltak er det en ganske tydelig tendens rundt fire alternativ. ”Statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip” har høyest konsentrasjon av små rederier. Det kan settes i sammenheng med at drivstofftiltak som regel vil innebære skifte av fremdriftssystem som i seg selv kan være en omfattende investering. Flere av de små rederiene anser også en ”helhetlig strategi for havneinfrastruktur og avgiftsnivå” som det viktigste virkemiddelet for å stimulere til drivstofftiltak. Havneinfrastruktur påvirker hele næringen, og det kan tyde på at et viktig incentiv for rederiene vil være at avgiftsnivået og servicen i havnene koordineres og eventuelt standardiseres. Ellers er flere av de minste og mellomstore rederiene konsentrert rundt CO₂-fondet som et godt virkemiddel for å stimulere til drivstofftiltak. Ideen er at fondet vil ta penger fra hele næringen og gi tilbake til de rederiene som velger miljøvennlige alternativ. Det kan virke som om rederiene anser det som en hensiktsmessig måte å stimulere til utfasing av fossile energikilder. Noen små og mellomstore rederier har også rangert ”utvide vrakpantordningen” som det viktigste tiltaket for å stimulere til drivstofftiltak, det kan igjen sees i sammenheng med skifte av fremdriftssystem. For rederier med svært gamle fartøy kan det være vanskelig å generere finansielle muskler til å bygge nytt eller skifte fremdriftssystem hvis det ikke er mulig å generere noe kapital ved å kvitte seg med den gamle tonnasjen.

Det diskuteres mange og ulike miljøtiltak som skal bidra til en grønnere sjøfartsnæring. Innad i rederiene er det mulig å gjennomføre tekniske og operasjonelle tiltak i tillegg til

drivstofftiltak. Fra statlig hold er det flere forslag til hvordan man kan stimulere til grønnere utvikling i sjøfartsnæringen. Når medlemmene i Kystrederiene blir bedt om å rangere hvilke tiltak som er viktigst for at deres rederi skal gjennomføre miljøvennlige tiltak er det særlig ”statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip” som skiller seg ut som en klar preferanse fra næringen. Men det er noe variasjon mellom sektorer og i sammenheng med størrelsen på rederiet.

2.7.8 – Hva impliserer funnene for Kystrederienes videre arbeid?

I den grad det er mulig å trekke noen slutninger fra undersøkelsen kan funnene tyde på at Kystrederienes medlemmer har en sterk preferanse for tiltak som skal sikre gunstige lån fra statlig hold. Dette er særlig tydelig på spørsmål om hva som er et viktig tiltak for å stimulere til nybygg, men det er også en klar preferanse for slike gunstige låneavtaler i forhold til både andre tekniske tiltak og drivstofftiltak. Det kan virke som at preferanser i forhold til andre tiltak varierer mer mellom sektorer og i sammenheng med størrelse. Bulk og vei har en klar preferanse for en utvidet vrakpantordning, noe som stemmer godt med sektorens behov. Ellers skiller ”CO₂-fondet” og ”helhetlig strategi for havneinfrastruktur og avgiftsnivå” seg ut som fokusområder. Alt i alt kan funnene fra undersøkelsen tyde på at medlemmene i Kystrederiene ønsker at organisasjonen skal jobbe for å få på plass gunstige finansieringsmuligheter for miljøvennlig omstilling i rederiene. Det er kanskje et litt overraskende funn da mange av de andre tiltakene som for eksempel ”Tilskuddsordning for godsoverføring” har fått mye oppmerksomhet som et viktig og innovativt miljøtiltak for maritim næring.

2.8 Konklusjon

I denne oppgaven har jeg arbeidet med problemstillingen: *Hvilke tiltak anser medlemmene i Kystrederiene som mest hensiktsmessige for å fremme utviklingen mot en grønnere*

sjøfartsnæring? Jeg begynte med å redegjøre for de ulike miljøtiltakene som er tilgjengelige for det enkelte rederi, før jeg gikk over til å presentere syv tiltak fra statlig nivå som skal stimulere til en gunstig miljøutvikling i rederiene. På bakgrunn av disse kategoriene har jeg utarbeidet en spørreundersøkelse som ble distribuert til Kystrederienes medlemmer.

Resultatene fra denne undersøkelsen tyder på at det viktigste tiltaket for at medlemmene skal bli mer miljøvennlige er få på plass en statlig garantiordning og gunstig låneordning for miljøvennlige skip som kan sikre finansielle muskler til de store og omfattende tiltakene som virkelig monner. Funnene tyder også på at det er noe variasjon i behov i forhold til sektor og

størrelse på rederiet, der henholdsvis sektoren bulk og vei skiller seg ut med et fokus på en bedre vrakpantordning.

2.9 Litteraturliste

DNV GL (Det Norske Veritas Germanischer Lloyd) og Grønt Skipsfartsprogram. 2016. "Sjøkart for grønn kystfart". (Lest 25. Januar 2017).

<http://www.gronnkonkurranskraft.no/files/2016/10/Sjokart-for-gronn-kystfart.pdf>

DNV GL. 2016a. for Klima- og Miljødepartementet. "Reduksjon av klimagassutslipp fra norsk innenriks skipsfart" – Report No.: 2016-0150.

DNV GL. 2016c. for Norges Rederiforbund. "Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø" – Report No.: 2016-460.

Grønmo, Sigmund. 2004. *Samfunnsvitenskapelige Metoder*. Bergen, Fagbokforlaget.

Hatland, Siri. 2016. "Det mangler ikke politisk velvilje. Det som mangler, er konkrete tiltak". *Maritime*, 01.04.2016. (Lest 27. mars 2017).

<http://maritime.no/debattinnlegg/transportplanen-mangler-konkrete-tiltak/>

Innovasjon Norge. 2016. "Kondemnering av skip". Lest 15. Mars 2017.

<http://www.innovasjon norge.no/kondemneringstilskudd>

Innovasjon Norge. 2016. "Risikolån til finansiering av nybygg innen nærskipsfart". Lest 16. Mars 2017. <http://www.innovasjon norge.no/kondemneringslan>

Kystrederiene. 2016. "CO₂-fond nær realisering". Lest 1. Mars 2017.

<http://www.kystrederiene.no/2016/12/08/co2-fond-naer-realiserings/>

Kystverket. 2017. "Tilskuddsordning godsoverføring". Lest 1. Mars 2017.

<http://kystverket.no/godsoverforing>

NHO. 2016. ”Spørsmål og svar om CO₂-fondet”. Lest 16. Mars 2017.

<https://www.nho.no/Politikk-og-analyse/Energi-og-klima/2016/sporsmal-og-svar-om-co2-fondet2/>

NHO Logistikk og Transport. 2016. ”Gjennomslag i Statsbudsjettet 2017”. Lest 16. Mars 2017. < <http://nholt.no/article.php?articleID=2526&categoryID=112>>

Nørgaard, Kjersti V. 2013. ”Etterspør infrastruktur og et felles regelverk for LNG”. *Regjeringen*. Lest 18. Mars 2017. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/etterspor-infrastruktur-og-et-felles-reg/id745728/>

Regjeringen. 2016. ”40 millioner til nye skip”. Lest 15. Mars 2017.

<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/40-millioner-til-nye-skip/id2478286/>

Regjeringen. 2016. ”Rapport fra regjeringens ekspertutvalg for Grønn Konkurranskraft – Høringssvar Kystrederiene”. Lest 17. Mars 2017.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---rapport-fra-regjeringens-ekspertutvalget-for-gronn-konkurranskraft/id2519600/?uid=e20d0002-adad-4e18-9e99-94f7003748ef>

Regjeringen. 2016. ”Rapport fra regjeringens ekspertutvalg for Grønn Konkurranskraft – Høringssvar Norges Rederiforbund”. Lest 27. Mars 2017.

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---rapport-fra-regjeringens-ekspertutvalget-for-gronn-konkurranskraft/id2519600/?uid=b68cb1f0-2f40-4ced-a051-1a40fece9633>

Regjeringen. 2017. ”Ny tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø”. Lest 15. Mars

2017. <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-tilskuddsordning-for-godsoverforing-fra-vei-til-sjo/id2539453/>