



Høgskulen på Vestlandet

Bacheloroppgave Nautikk (NAB3030)

NAB3030-PRO-1-2021-VÅR-FLOWassign

Predefinert informasjon

Startdato:	10-03-2021 13:56	Termin:	2021 VÅR
Sluttdato:	05-05-2021 14:00	Vurderingsform:	Norsk 6-trinns skala (A-F + Bestått)
Eksamensform:	Bacheloroppgave		
SIS-kode:	203 NAB3030 1 PRO-1 2021 VÅR		
Intern sensor:	(Anonymisert)		

Deltaker

Kandidatnr.:	230
--------------	-----

Informasjon fra deltaker

Tittel *:	INSENTIVORDNINGÅ SOM VERKEMIDDEL FOR GØDSOVERFØRING
Antall ord *:	10410
Engelsk tittel *:	THE INCENTIVE ACT AS AN AID IN THE MODAL SHIFT OF TRANSPORT

Sett hake dersom ja
besvarelsen kan brukes
som eksempel i
undervisning?:

Egenerklæring *: ja
Inneholder besvarelsen Nei
konfidensielt
materiale?:

Jeg bekrefter at jeg har ja
registrert
oppgavetittelen på
norsk og engelsk i
StudentWeb og vet at
denne vil stå på
vitnemålet mitt *:

Gruppe

Gruppenavn: (Anonymisert)
Gruppenummer: 11
Andre medlemmer i gruppen: 223, 206

Jeg godkjenner avtalen om publisering av bacheloroppgaven min *

Ja

Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? *

Nei

Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? *

Nei



Høgskulen
på Vestlandet

BACHELOROPPGÅVE

INSENTIVORDNINGA SOM VERKEMIDDEL FOR
GODSOVERFØRING

THE INCENTIVE ACT AS AN AID IN THE MODAL
SHIFT OF TRANSPORT

Henrik Bauge	230
Vidar Kaldestad Buhl	223
Amund Hardeland Hjelmeland	206

Bachelor i Nautikk

HVL Haugesund

Innleveringsfrist - 05.05.2021

Eg stadfestar at arbeidet er sjølvstendig utarbeida, og at referansar/kjeldetilvisingar til alle

kjelder som er brukt i arbeidet er oppgitt, *jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.*

Samandrag

Regjeringa og Samferdselsdepartementet har ein ambisjon om ein sikker, miljømessig og kostnadseffektiv godstransport. Eit av hovudtiltaka for å nå denne ambisjonen, er å overføre godstransport frå veg til sjø og jernbane. I 2016 var det kalkulert at sjøtransport av gods innanriks, utgjorde 47,5%, då med ei synkande kurve. Utanriks står sjøtransporten for kring 80% av det totale godsvolumet som blir frakta inn til Norge. 30% overføring av gods frakta lenger en 300km frå veg til sjø er sett som ei realistisk målsetjing. Eit av tiltaka for å nå denne målsetjinga, er insentivordninga for nærskipsfart.

Hovudfokus i denne oppgåva er å sjå på i kva grad insentivordninga for nærskipsfart bidreg til å nå ambisjonen regjeringa har sett for godsoverføring. For å drøfte dette, vil oppgåva sjå på situasjonen for godsoverføring før og etter insentivordninga tredde i kraft.

Det er gjennomført eit systematisk litteratursøk for å finne relevant forskning kring temaet godsoverføring og sjølve insentivordninga for nærskipsfart. Teorigrunnlaget i oppgåva tar utgangspunkt i aktuelle rapportar og deira datainnsamling.

Resultatet frå teorien og litteratursøket fortel at den norske ambisjonen om 30% overføring av gods frå veg til sjø, i stor grad er utarbeidd i tråd med EU si målsetjing for godsoverføring. Litteratursøket viser at det er gjort få undersøkingar kring insentivordninga for nærskipsfart, men at innrapporterte data peikar på ei positiv utvikling av godsfordelinga mellom veg og sjø, jf. ambisjonen om godsoverføring. Det kan sjå ut som det bør forskast meir på realiseringa av tiltak for overføring av gods frå veg til sjø.

Abstract

The government has, with the Ministry of Transport set the ambitions of safe, environmentally beneficiary and cost-effective solutions for the transportation of goods in Norway. One of the main measures of this ambition, is to stimulate the modal shift from road haulage to short sea shipping. In 2016, of the total amount of goods transported in Norway, 47,5% were attributed with the use of ships. Transport to Norway from abroad was calculated at 80%. The ambition has stated that 30% of domestic transport above 300km should shift to ships. One of the measures to reach this goal, is the Incentive Act for domestic shipping.

The primary focus of this thesis is to evaluate to what degree the incentive act has tributed to the ambition of 30% modal shift. This will be done through evaluating the circumstances before and after the act was activated.

There has been conducted a systematic literature review to access relevant research on the topic of modal shift as well as the Incentive Act for domestic shipping. The theory behind the thesis is based on relevant reports and the data presented within.

Results of the research conducted in this thesis, has shown that the Norwegian ambition of the modal shift of transport is extensively based off the EU ambition for modal shift from road haulage to short sea shipping. The literature review has shown a lack of research on the Incentive Act for domestic transport, but the evaluation reports show an increase in the modal shift of transport. There should be conducted more research on the direct actions to realise the modal shift of transport.

Innhald

Samandrag	I
Abstract	II
Ordforklaringsliste	V
Figur- og tabelliste	VI
Figurliste	VI
Tabelliste	VI
1. Innleiing	1
1.1 Introduksjon til valt tema	2
1.2 Hensikt	2
1.3 Presentasjon av problemstilling	3
1.3.1 Presisering	3
1.4 Avgrensingar	4
1.5 Oppbygging	4
2. Teori	5
2.1 Insentivordninga for nærskipsfart	5
2.1.1 Insentivordninga som verkemiddel	5
2.1.2 EØS-avtalen	6
2.1.3 Samferdselsdepartementet sine utarbeida retningslinjer	7
2.1.4 Prosjekt som kan bli tildelt tilskot	7
2.1.5 Støtteberettiga kostnader	8
2.1.6 Støttetak	8
2.2 Eksterne Transportkostnader	8
2.2.1 Marginale eksterne kostnader	9
2.2.2 Marginale eksterne kostnader ved ulik transport	9
2.3 Rapportar	11
2.3.1 <i>Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane</i>	11
2.3.2 <i>Potensiale og virkemidler for overføring av gods fra veg – til sjøtransport</i>	12
2.3.3 <i>Evaluering av tilskuddsordninga for godstransport fra vei til sjø</i>	12
2.3.4 <i>Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring fra veg til sjø</i>	13

3. Metode	14
3.1 Kvantitativ metode	14
3.2 Kvalitativ metode	14
3.3 Litteraturstudie.....	14
3.4 Kjeldekritikk	15
3.5 Forskingsetikk	15
3.6 Litteratursøk.....	16
4. Resultat	19
4.1 Artiklar.....	19
4.1.1 <i>Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions</i>	19
4.1.2 <i>Alternative transportløsninger for eksport av fersk fisk fra Midt-Norge til Europa</i>	20
4.1.3 <i>A review of Short Sea Shipping policy in the European Union</i>	21
4.1.4 <i>Transport buyers choice of transport service – A literature review of empirical results</i>	22
5. Drøfting	23
5.1 Insentivordninga sitt opphav	23
5.2 Retningslinjene sine grenser for støtte.....	25
5.3 Utviklinga av transportmiddelfordelinga mellom sjø og veg	27
5.4 Val av transportform.....	29
5.5 Samfunnsøkonomisk gevinst	30
5.5.1 Samfunnsøkonomisk gevinst ved Marginale eksterne kostnader	31
5.5.2 Rapportering frå støttemottakarane	31
5.5.3 Foreløpig verdi av insentivordninga	32
6. Konklusjon	33
7. Referanseliste	35

Ordforklaringsliste

Forkorting	Forklaring
EC	European Commission
EEA (EØS)	European Economic Area (Det Europeiske Økonomiske samarbeidsrådet)
EFTA	European Free Trade Association
ESA	EFTA Surveillance Authority
EU	European Union
EØS-flagg	Fartøy registrert i eit EØS-land
IMRaD	Introduction, Method, Results and Discussion
MEK	Marginale Eksterne Kostnadar
NTP	Nasjonal Transportplan
SSS	Short Sea Shipping
Tkm	Tonn-kilometer, transportarbeid blir rekna i vekt (tonn) gangar avstand (kilometer)

Figur- og tabelliste

Her vil det være ei oversikt over figurane og tabellane som er brukt i oppgåva, dei vil bli vist til med tittel på figuren og henvising til der figurane er henta.

Figurliste

Figur 1: MEK i kr/Tkm for sjø- og jernbanetransport. Kostnadane er oppgitt i 2014 – krone (Magnussen et al., 2015).	9
Figur 2: MEK i kr/Tkm ved vegtransport ((Thune-Larsen et al., 2014/16), referert i (Støylen & Sæter, 2019, s. 12)).	10
Figur 3: MEK i kr/Tkm ved godstransport på sjø for store skip (Magnussen et al., 2015, s. 87).	10
Figur 4: Transportmiddelfordelinga mellom veg, sjø og bane på norsk område i 2015. Til venstre viser godsmengda (tonn), til høgre viser transportarbeidet (Tkm) (Riksrevisjonen, 2018).....	27
Figur 5:Diagram (A) viser utviklinga av total godsmengd i frå 2015-2019, (B) viser utviklinga i godsvolum for dei ulike transportformene. Her er det berre tatt med vegtransport over 300km (Gulbrandsen et al., 2021).	28
Figur 6: Årsak til at bruk av sjøtransport ikkje er den føretrekte transportmåten (Haram et al., 2015).....	29

Tabelliste

Tabell 1: Oversikt over relevant og mindre relevant litteratur.	16
Tabell 2: Oversikt over resultat frå litteratursøket.	17

1. Innleiing

På bakgrunn av ei stadig aukande urbanisering, betyr det også at større mengder folk og gods blir tilknytt sentrale knutepunkt (Kvamsund-Lervold, 2019, s. 122). I tillegg til dette aukar verdshandelen, og frakt av gods spelar ei stadig større rolle for samfunnsdrift. Dette fører til at transportpolitikken blir viktigare, og i Noreg blir denne presentert i Nasjonal Transportplan (NTP). I forslag til NTP (2014-2023) blei det med ynskje lagt fokus på ein sikrare, meir miljøvenleg og samfunnsøkonomisk effektiv transport av gods (Marskar, Askildsen, Presttun & Markussen, 2015, s. III). Vidare ville regjeringa utifrå dette styrke nærskipfarten ved å overføre gods frå veg til sjø (Samferdselsdepartementet, 2013, s. 186). Dette har lenge vore eit politisk mål, som blir stadig meir vektlagt. I hending til nasjonalbudsjettet gitt i 2017 blei det under Kystverket sitt oppsyn føreslått ei tilskotsordning som skulle stimulere overføring av gods frå veg til sjøen. Dette skulle være ei prøveordning (Finansdepartementet, 2016, s. 11), som seinare blei vedtatt i NTP 2016-2017 (Samferdselsdepartementet, 2017, s. 99). «Havet ligger der, det koster ikke noe å bruke» (Stensvold, 2013), desse velvalte orda gjev grunnlag for å sjå på den samfunnsøkonomiske gevinsten ved å ta i bruk ei insentivordning for å få flytte gods frå veg til sjø. Det er og presisert at overføring av gods frå veg til sjø ikkje er eit mål i seg sjølv, men reduksjonen i skadekostnadene ved å overføre gods, samt gi betre tilgang til sjøtransporttenester (Samferdselsdepartementet, 2021a, s. 178). EU-kommisjonen har gjennom “Transport White Paper” satt nokon politiske mål og ambisjonar for godsoverføring, dette med tanke på co2-reduksjon og moglegheita sjøen har til å bidra til det grønne skiftet:

“30% of road freight over 300 km should shift to other modes such as rail or waterborne transport by 2030, and more than 50% by 2050, facilitated by efficient and green freight corridors. To meet this goal will also require appropriate infrastructure to be developed”
(Commission, 2011, s. 9).

Ein slik ambisjon med spesifikke mål kom først på banen i NTP 2017 (Samferdselsdepartementet, 2017, s. 190), medan det har i lang tid vært eit uttalt politisk mål å frakte meir gods på sjø og bane, framfor veg (Gulbrandsen et al., 2021, s. 3).

1.1 Introduksjon til valt tema

Det vil være forståeleg at eit ynskje om auka transport av gods på sjøen i Noreg er stort når ein ser at «målt i tonn blir over 80 prosent av samla godsmengd frakta på sjø i utanrikshandelen, mens sjø sin andel av innanriks godstransportarbeid i 2016 ligger på nivå med veg på 47,5 prosent» (Kystverket, 2018, s. 12). Det at andelen gods frakta på veg og sjø er tilnærma lik i 2016, viser til at fokuset på overføring av gods frå veg til sjø ikkje har blitt tatt på alvor før regjeringa kom med eigne konkretiserte målsetjingar på bakgrunn av EU-kommisjonen sine ambisjonar om godsoverføring. Tiltaka for å sikre at måla blei oppnådd, var ulike tilskotsordningar, vedtatt i NTP 2017 (Samferdselsdepartementet, 2017, s. 99). Ei slik tilskotsordning gjev moglegheit for å styrke godsoverføring til sjøen, men balanserer og mellom utfordringar som konkurransevridingar og fortrinn mellom ulike aktørar. Det vil derfor i denne oppgåva bli tatt føre seg dagens insentivordning for nærskipsfart, og vidare sjå på korleis denne fungerer.

I forarbeidet til oppgåva hadde vi ei uformell samtale med eit av reiarlaga som har mottatt støtte frå insentivordninga for nærskipsfart. Vi hadde og kontakt med representant for ordninga frå Kystverket. Samtalane gav inspirasjon til problemstillinga og tilgang til relevant litteratur, som t.d. Kystverket sin interne evalueringsrapport for ordninga.

1.2 Hensikt

Hensikta med oppgåva er å kunne skape ein ei forståing av ein relativt ny insentivordning som er utreia for overføring av gods frå veg til sjø. Vi vil her sjå nærmare på verknaden av den gjeldande insentivordninga og moglegheitene denne har for å bidra i oppnåinga av dei overordna måla, her særleg det å sikre ein samfunnsøkonomisk gevinst ved overføring av gods frå veg til sjø i Noreg.

På bakgrunn av dette vil vi ta føre oss ulike dokument frå både statlege og private aktørar, der dei statlege rapportane og dokumenta vil bli mest vektlagt, dette med tanke på ein meir nøytral vurdering av tema. Oppgåva vil i hovudsak bygge på påstandane frå NTP 2016-2017, men også Riksrevisjonen si undersøking av overføring av godstransport frå veg til sjø og bane, Kystverket si evaluering av tilskotsordninga for godstransport frå veg til sjø, samferdselsdepartementets retningslinjer for tilskot til godsoverføring frå veg til sjø og Menon Economics undersøking av ulike aspekt ved godsoverføring frå veg til sjø.

1.3 Presentasjon av problemstilling

På bakgrunn av ovannemnde er problemstillinga følgande:

I kva grad bidreg insentivordninga til målsetjinga om godsoverføring frå veg til sjø.

Oppgåva tar føre seg i kva grad dagens insentivordning for overføring av gods frå veg til sjø fungerer. Dette ved å sjå på utviklinga av godsoverføring frå åra før insentivordninga tredde i kraft, til dei gjeldande åra for ordninga. Saman med kostnadseffekt og retningslinjer som er utarbeida for ordninga, kan dette gi ei oversikt over dekningsområdet til ordninga og kor godt den fungerer. Regjeringa sin ambisjon om 30 % overføring av godsvolumet frå veg til sjø og bane, vil her være vere sentral for å trekke ein samanheng. I tillegg vil det være viktig å ta omsyn til insentivordninga sine avgrensingar for å forstå korleis den fungerer. Dette vil gjerast ved å sjå på retningslinjene for ordninga, i tillegg til å sjå på oppbygginga av ordninga for å forstå korleis den kan bidra til å løfte den maritime næringa utan å gi konkurransefortrinn.

1.3.1 Presisering

Insentivordninga blir i NTP 2022 – 2033 lagt fram som tilskotsordning for nærskipsfart. Insentivordninga har tidlegare blitt omtala som insentivordninga for overføring av gods frå veg til sjø. I denne oppgåva vil insentivordninga bli visa til som insentivordninga for nærskipsfart.

1.4 Avgrensingar

Miljøbesparing er rekna inn i den samfunnsøkonomiske gevinsten til insentivordninga for nærskipfart (Riksrevisjonen, 2018, s. 61). Grunna storleiksmessige avgrensingar for vår oppgåve, har vi valt å ikkje gå i djupna på miljøaspektet.

1.5 Oppbygging

Oppgåva er bygd opp av 7 kapittel, med struktur etter anbefalingar frå Rognsaa (2015). Kapittel 1 vil være ei innleiing til oppgåva sitt tema og problemstilling. Relevant teori for oppgåva si forståing rundt problemstillinga vil bli presentert i Kapittel 2. Teorien vil stamme frå rapportar og relevant fagkunnskap i frå vår eiga utdanning. Kapittel 3 vil kort skildra kva metode er, og viser oversikt over gjennomført litteratursøk. Vidare kjem det i kapittel 4 ei oppsummering av artiklar, funne gjennom det systematiske litteratursøket. Drøftinga vil bli føretatt i kapittel 5, der teoridelen, artiklar og rapportar vil bidra til å skape ei forståing rundt problemstillinga. Drøftinga av problemstillinga vil leie fram til ein konklusjon i kapittel 6. Referansar vil bli presentert i kapittel 7.

2. Teori

I denne delen vil det teoretiske grunnlaget for oppgåva og problemstillinga bli presentert. Dalland hevdar at fagkunnskap og teori er dei “brillene” ein skal sjå på problemstillinga si med (2017, s. 199).

2.1 Insentivordninga for nærskipsfart

Som nemnd i innleiinga er Insentivordninga ei statleg støtteordning som skal gi starthjelp for nyetableringar og dermed redusere risiko ved at nyetableringar fell vekk (Samferdselsdepartementet, 2021a, s. 178). Ordninga “bidrar til å nå de transportpolitiske målene. Ordningen bedrar tilgangen på sjøtransport for næringslivet og reduserer de samlede skadekostnadene fra godstransport gjennom å flytte gods fra vei til sjø” (Samferdselsdepartementet, 2021a, s. 178).

2.1.1 Insentivordninga som verkemiddel

Haram, Hovi & Caspersen anslår at det i praksis ligg ein moglegheit for å overføre 30 % av gods frå veg til sjøtransport, der ein har eit konkurransedyktig tilbod for sjøtransporten, men at overføringspotensialet vil være avhengig av rammevilkår (2015, s. 40). I tillegg vil verkemiddelbruk vere viktig for å oppnå målsetninga (Mjøsund, Pinchasik, Grønland & Hovi, 2019, s. 19). I Noreg er insentivordninga for nærskipsfart eit av dei viktigaste verkemidla for sjøtransporten (Mjøsund et al., 2019, s. 19). Støylen & Sæter skriv også at:

«Tilskuddsordningen er implementert som et virkemiddel for å legge til rette for godsoverføring fra vei til sjø, og derigjennom bidra til regjeringens mål om å legge til rette for en konkurransedyktig nærskipsfart gjennom etablering av nye sjøbaserte godsruiter innad i Norge eller mellom Norge og EØS-området» (2019, s. 5).

Dette vil seie at støtte frå insentivordninga kan gjevast for transport av gods innanriks eller for transport av gods mellom Noreg og land innanfor EØS- området. Vidare presiserer også Kystverket at grunna høge oppstartskostnadar og lavt godsvolum i ein tidleg fase, kan dette føre til at enkelte rutetilbod på sjøen ikkje vert etablert (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 5). «Tilskudd fra ordningen skal bidra til at etableringen av samfunnsmessig lønnsomme

transporttilbud ikke hindres av svak bedriftsøkonomisk lønnsomhet i oppstartsfasen» (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 5).

Insentivordninga er øyremerkta støtte til reiarar som er etablert i EØS-området og har fartøy som seglar under eit EØS-flagg. Det er også gjeve krav om at prosjektet skal bidra til å flytte gods frå norske vegar til sjøen (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 5). Vidare hadde dagens ordning ei tidsramme på tre år (2017-2019), men blir vidareført for ytterlegare satsing (Samferdselsdepartementet, 2021a, s. 121). I tillegg kan prosjekt som får innvilga støtte, maksimalt ta imot denne i tre år frå oppstart av prosjektet (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 6). For å drifte ordninga har det i statsbudsjett blitt satt opp ei økonomisk ramme. Ramma var i 2017 satt til 82 millionar NOK, 72,5 millionar NOK i 2018 og 77,4 millionar NOK i 2019 (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 6).

2.1.2 EØS-avtalen

Artikkel 61 i EØS-avtalen forbyr i hovudsak støtte til næringslivet, men unntak frå forbodet kan gjevast dersom støtta er i tråd med EØS-avtalen (Fornyings-Administrasjons- Kirke departementet, 2010, s. 8). Fornyings-, Administrasjons-, og Kirke departementet skriv at «et tiltak som innebærer offentlig støtte i henhold til EØS-avtalen kan dermed godkjennes, men støttegiver må notifikere støtten til EFTAs overvåkningsorgan (ESA). Vidare må ESA godkjenne støttetiltaket før det kan iverksettast (iverksettelsesforbud)» (2010, s. 8). På bakgrunn av dette er insentivordninga utforma i tråd med ESA, som er EFTAs overvåkingsorgan. Ordninga er her utforma med dei retningslinjer som er satt for statsstøtte til maritim transport (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 5).

Det blir i EØS-avtalen sitt kapittel 2 tatt for seg statleg støtte. Artikkel 61 (1) lyder her følgande:

“Save as otherwise provided in this Agreement, any aid granted by EC Member States, EFTA States or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Contracting Parties, be incompatible with the functioning of this Agreement” (EEA, 2016, s. 22).

Det finst likevel unntak frå dette utgangspunktet, der artikkel 61 (3) tar føre seg punkt som kan være foreinleg med EØS-avtalen. Artikkel 61 (3) bokstav c kan her trekkast fram og lyder som følgjande, “aid to facilitate the development of certain economic activities or of certain economic areas, where such aid does not adversely affect trading conditions to an extent contrary to the common interest” (EEA, 2016, s. 22). Insentivordninga for nærskipfart blei godkjent av ESA 21. november 2016 (ESA, 2016, s. 1).

2.1.3 Samferdselsdepartementet sine utarbeida retningslinjer

Retningslinjene som er fastsett for tilskot til godsoverføring frå veg til sjø, skildrar 15 punkt, dette frå sjølve målet for ordninga, tildelingskriteria og til evaluering (Samferdselsdepartementet, 2021b). Insentivordninga sine retningslinjer «er utarbeida i henhold til § 8 i Reglementet for økonomistyring i staten og kapittel 6 i Bestemmelsar om økonomistyring i staten, samt EFTA sitt overvaksingsorgan (ESA) si avgjersle av 21. november 2016 (208/16/COL)» (Samferdselsdepartementet, 2021b).

2.1.4 Prosjekt som kan bli tildelt tilskot

“Et prosjekt er definert av ruten (seilingsmønster), godset som skal fraktes, alle relaterte tjenester og den overførte veitransporten. En nytteverdi må klart kunne knyttes til hvert prosjekt” (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 1). Prosjekt som søker tilskot i form av insentivordninga kan få innvilga tilskot for satsing på nye rutetilbod eller oppgradering av eksisterande sjøtransporttilbod, med forbehold om at prosjekta fører til godsoverføring frå veg til sjø. Unntaksvis kan prosjekt knytt til oppgradering av eksisterande sjøtransporttilbod få innvilga tilskot dersom det eksisterande tilbodet står i fare for å bli lagt ned og godset dermed blir flytta over på vegen (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 1).

2.1.5 Støtteberettiga kostnader

Støtteberettiga kostnader har som føremål å angi kva kostnader tilskotet skal nyttas til å dekke og for å rekne ut den øvre grensa for tilskot (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 2).

«Støtteberettigede kostnader for et prosjekt kan *enten* være kostnader til drift av prosjektet *eller* investeringer i omlastningsutstyr. Det er ikke anledning til å kombinere disse to alternativene» (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 2).

2.1.6 Støttetak

Det kan i form av ordninga søkast tilskot for driftskostnader der den øvre grensa for tilskot er 30% av støtteberettiga driftskostnadene eller prosjektets avgrensa nytteverdi (lågaste beløp utgjør tilskotet sitt maksimalbeløp), eller tilskot til investering i omlastningsutstyr der den øvre grensa er 10 % av de støtteberettiga investeringskostnadene eller prosjektets avgrensa nytteverdi (lågaste beløp utgjør tilskotet sitt maksimalbeløp) (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 3).

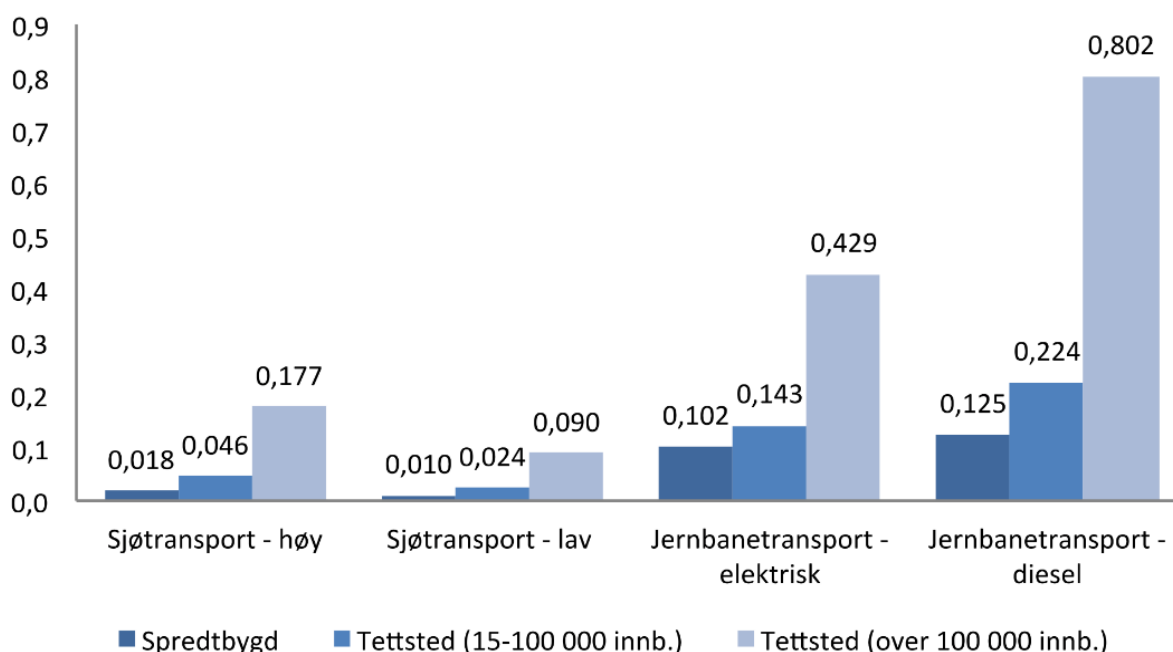
2.2 Eksterne Transportkostnader

Magnussen et al. skriv at “transport av gods er viktig for verdiskaping og handel” (Magnussen et al., 2015, s. 16), men det blir presisert at det også medfører kostnader for transportbrukarar og samfunnet med godstransport på sjø og jernbane. Eksempel på dette er at skip og tog lagar støy, forureinar ved luftutslepp og er opphav til ulykker (Magnussen et al., 2015, s. 16). Også “veitransport gir opphav til en rekke eksterne kostnader, blant annet støyplage, ulykker, kø, slitasje på infrastruktur og helse- og miljøskade” (Thune-Larsen, Veisten, Rødseth & Klæboe, 2014/16, s. 1), men “sammenlignet med veitransport innebærer sjøtransport færre ulykker, redusert utslepp til luft og reduserte vedlikeholdskostnader per tonnkilometer.” (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 11).

2.2.1 Marginale eksterne kostnader

Riksrevisjonen skriv at “Eksterne kostnader oppstår i det en aktørs aktiviteter påvirker andre aktører på en negativ måte, altså når aktøren sine handlinger påfører andre aktører kostnader. Marginale eksterne kostnader for godstransport er den eksterne kostnaden ved ytterligere en enhet transport utført, for eksempel en ekstra tonnkilometer kjørt” (2018, s. 59).

2.2.2 Marginale eksterne kostnader ved ulik transport



Figur 1: MEK i kr/Tkm for sjø- og jernbanetransport. Kostnadane er oppgitt i 2014 – krone (Magnussen et al., 2015).

Figur 1 viser dei totale marginale eksterne kostnader per Tkm som er utrekna for sjøtransport og jernbanetransport for ferdsel i spredtbygd og tettstad med ulik mengde innbyggartal. Det blir vist at MEK er lågast ved sjøtransport med større skip (som i diagrammet blir angitt som “lav”). Vidare ser ein at MEK blir høgare for større busetnad, dette fordi dei lokale utsleppskostnadane er høgare (Magnussen et al., 2015, s. 84). For sjøtransport med mindre skip (som i diagrammet blir angitt som “høy”), er MEK noko høgare, men blir også her høgare for større busetnad. Diagrammet tar også for seg MEK for jernbanetransport, der ein kan sjå at desse er høgare enn for Sjøtransport. Utover dette tar ikkje oppgåva noko meir

omsyn til jernbanetransport sidan føremålet er å sjå på insentivordninga i samsvar med godsoverføring frå veg til sjø.

	Rural areas	Urban areas	Urban areas
Greenhouse gas	0,050	0,050	0,050
Local pollution	0,015	0,083	0,376
Noise	0,000	0,010	0,012
Congestion	0,000	0,000	0,080
Accidents	0,056	0,282	0,282
Infrastructure	0,071	0,071	0,071
Winter operations	0,050	0,050	0,050
SUM	0,197	0,502	0,877

Figur 2: MEK i kr/Tkm ved vegtransport ((Thune-Larsen et al., 2014/16), referert i (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 12)).

I likskap med sjøtransport, vil dei eksterne kostnadane auke for vegtransport gjennom områder med større befolkningstettleik (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 12).

	Spredtbygd	Tettsted (15-100 000 innb.)	Tettsted (over 100 000 innb.)
Klimagasser	0,005	0,005	0,005
Lokale utslipp	0,003	0,017	0,082
Støy	0,000	0,000	0,000
Ulykker (liv og helse)	0,0004	0,0004	0,0004
Miljøskader ved uhellsutslipp	0,002	0,002	0,002
Infrastrukturkostnader	0,000	0,000	0,000
Totalt	0,010	0,024	0,090

Figur 3: MEK i kr/Tkm ved godstransport på sjø for store skip (Magnussen et al., 2015, s. 87).

Figur 2 viser eit gjennomsnitt av ulike kostnadskomponentar ved MEK per Tkm for vegtransport og gjev summen av den totale MEK per Tkm. Figuren tar for seg dette med tanke på områder med forskjellig befolkningstettleik. Figur 3 viser det same for godstransport på sjø med store skip. Utrekningane er også gjort for små skip som gjev høgare utslepp mtp. MEK i kr/Tkm, her er MEK i kr/Tkm nesten dobla (Magnussen et al., 2015, s. 87).

2.3 Rapportar

Under følger ein presentasjon av tre offentlege rapportar og eit bestillingsverk frå tre private aktørar. Vi vurderer desse til å inneha svært relevant informasjon kring vår problemstilling og som pålitelege kjelder. Vi har derfor valt presentere dei systematisk i teoridelen av oppgåva.

2.3.1 *Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane*

Rapporten er ei undersøking med mål om å vurdere korleis utviklinga for godstransport langs veg, sjø og bane har vore. Undersøkinga ser også på kva som kan vera årsaka til eventuell manglande overføring av gods (Riksrevisjonen, 2018).

Det er utført dokumentanalysar, intervju og spørjeundersøkingar, i tillegg er det analysert statistikk. Innhenta informasjon er blitt analysert ved å ta i bruk hjelpemidlane Nvivo og Excel. Innsamlinga av data blei gjennomført i perioden september 2016 til september 2017, sjølv undersøkingstidspunktet er i frå 2010 – 2016.

Rapporten konkluderar med at mengda godstransport som blir frakta på strekningar på over 300 km har auka lika mykje, eller meir, enn transport på sjø og bane i perioden 2010-2015. Det vert også vist til at dersom varetransporten på strekningar over 300 km hadde vært utført på sjø og bane i staden for veg, hadde MEK vært betydeleg lågare. Rapporten hevdar at myndigheitene ikkje har klar å styrke konkurransevna til sjøtransport samanlikna med vegtransport, og at Samferdselsdepartementet ikkje har satt noko konkret mål for overføringa eller gjort konkrete tiltak for å stimulera overføring av gods.

I og med at dette er ein rapport som er utarbeida før insentivordninga vart satt i gang kan den ikkje fortelje noko om sjølv ordninga eller ordninga sin effekt. Rapporten kan derimot vere med å gi eit bilde av korleis utviklinga var i forkant av ordninga.

2.3.2 Potensiale og virkemidler for overføring av gods fra veg – til sjøtransport

Rapporten er utarbeida av Transportøkonomisk institutt som ein del av arbeidet til transportetatane for å gjennomføre ei brei samfunnsanalyse av godstransport. Rapporten er eit prosjekt som er gjort i samarbeid med Shortsea Promotion Centre Norway og NHO Logistikk og Transport. Føremålet med rapporten var å finne ut kva potensialet for overføring av gods frå veg til sjø er og kva som er med på å stimulera denne overføringa (Haram et al., 2015).

I rapporten er det henta inn tall frå SSB og lastebilundersøkinga for norske bilar. I tillegg er det henta tall frå tilsvarende undersøkingar i EU land som er tilsendt SSB frå Eurostat. Det var også gjort spørjeundersøkingar med litt over 100 føretak om deira transport med lastebil og moglegheita for overføring av gods.

Det kjem fram i rapporten at det er gode moglegheiter for overføring av godstransport i frå veg til sjø. Rapporten resulterer i eit potensiale for overførbart transportarbeid på 3,65 mrd. Tkm for utanrikstransport og 1,71 mrd. Tkm. Vidare resulterer rapporten i at sjøtransporttilbodet må forbeistrast og tidsbruken reduserast, i tillegg må prisnivået reduserast slik at det er 10 – 30 % lågare for sjøtransport enn vegtransport.

2.3.3 Evaluering av tilskuddsordninga for godstransport fra vei til sjø

Rapporten er Kystverket si eiga vurdering av tilskotsordninga. Kystverket fekk på hausten 2018 i oppdrag frå samferdselsdepartementet å gjennomføre ei evaluering av ordninga for å gjere greie for enkeltprosjekta som har fått støtte, effekten av ordninga og eigne erfaringar. Samferdselsdepartementet lurar også på korleis krava til konkurranse er oppretthaldt og eventuelle endringar som kan gjerast med ordninga (Erika M. Støylen & Sæter, 2019).

I rapporten vurderer Kystverket ordninga som vellykka, og at ordninga bidrar til nyskaping og innovasjon. Kystverket forventar å oppnå ei overført transportarbeidsmengde på ca. 760 mill. Tkm i løpet av støtteperioden, men legg fram at det framleis er relativt tideleg i fasen og vanskeleg å slå fast kva nøyaktig overført mengde kjem til å bli.

2.3.4 *Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring fra veg til sjø*

Denne rapporten er eit oppdrag på bestilling i frå Norges Rederiforbund, Norske Havner og Kystrederiene. Der har Menon Economics blitt bedt om å gjennomføre ei kartleggingsstudie som tar føre seg:

- Kva konkrete tiltak som er gjort for å følgje opp målet om 30% godsoverføring
- Kva avgifter som blir pålagt dei ulike transportformene (veg, sjø og bane)
- Kor stor del av gods som i 2016 blei frakta meir enn 300km på veg, er no overført til sjø.

Det er samla inn resultat og statistikk frå andre rapportar som har vurdert overføringa, utviklinga og konkurranseflater innan godstransport. Der rapportane har tatt føre seg transportformene anten samla eller kvar for seg. Rapporten blir berre gjennomført som eit kartleggingsstudium og kjem ikkje med noko vurderingar (Gulbrandsen et al., 2021).

Rapporten kartlegg endring i overføring av gods i frå veg til sjø og bane. Dette til tross for at det i frå 2016 til 2019 var liten auke i mengda gods som vart frakta. Endringa i godsmengda var derimot for liten til å gje betydelege utslag i transportmiddelfordelinga. Rapporten visar og store forskjellar i rammefordelinga av statlege midlar.

3. Metode

Metode kan skildrast som ein systematisk framgangsmåte for å innhente informasjon og komme fram til ny kunnskap om t.d. eit fenomen (Dalland, 2017). Dalland hevdar at det i forskning må veljast ut dei metodar som eignar seg best til å svare på den gitte problemstillinga (2017, s. 54). Andre aspekt ein må ta omsyn til, er t.d. etiske problemstillingar, meistring av metoden, økonomiske og tidsmessige avgrensingar (Dalland, 2017, s. 54).

3.1 Kvantitativ metode

Kvantitativ metode nyttar seg av målbare og objektive data, til dømes tall (Dalland, 2017, s. 52). Denne type metode gjev anledning for å systematisere data i blant anna statistikk og skjematiske oppsett. Kjenneteikn ved denne forskingsmetoden er blant anna at den innhentar breiddekunnskap, nyttar seg av systematiske spørjeskjema og får fram det representative (Dalland, 2017, s. 53).

3.2 Kvalitativ metode

Dei kvalitative metodane tar sikte på meiningar og erfaringar som ikkje er målbare eller lar seg talfeste (Dalland, 2017, s. 52). Kjenneteikna ved metoden er at den bidreg til djupneforståing for temaet, hentar informasjon frå eit mindretal informantar, nyttar seg av t.d. intervju og får fram det særeigne (Dalland, 2017, s. 53). Dalland seier og at ein gjennom den kvalitative metoden, ser ein fenomenet innanfrå, medan den kvantitative ser fenomenet utanfrå (2017, s. 53).

3.3 Litteraturstudie

Denne studien er ein litteraturstudie, og baserer seg på ulike sekundærdata. Både kvalitative og kvantitative sekundærdata er undersøkt. Det er gjennomført eit systematisk litteratursøk slik det er skildra i Dalland (2017, s. 156-158). Nøkkelbegrep for oppgåva danna grunnlag for søkeorda som er nytta. Litteratursøk, med søketabellar vert gjort greie for i 3.6.

3.4 Kjeldekritikk

Når ein nyttar seg av sekundærdata, altså data samla inn av andre, er det viktig å foreta ei vurdering av kvaliteten til kjeldene. Jacobsen (2015, s. 190-191) seier at ved vurdering av personlege kjelder vil ein ofte foreta ein vurdering av kunnskapsnivået til personen. Ved vurdering av institusjonelle kjelder, vil ein ofte basere seg på truverdigheita til institusjonen. Som eit kriterie for framgangsmåte kan ein difor lage eit hierarkisk oppsett for ulike kjelder og kjeldene sin kvalitet. Dalland (2017, s. 153-154) viser eksempel på kjeldehierarki. I tillegg til funna frå det systematiske litteratursøket, baserer denne oppgåva seg mellom anna på rapportar frå institusjonelle kjelder. Dette kjem fram i teorikapitlet. Til tross for at vi har lite erfaring frå systematiske litteratursøk, vurderer vi funna som relevante for oppgåva si problemstilling. Vi vurderer og kvaliteten på funna frå litteratursøket som høg, då dei er utgjevne i anerkjende vitenskaplege tidsskrift og institusjonar.

3.5 Forskingsetikk

Når ein arbeider med akademiske oppgåver, det viktig at ein heile tida tenker på kjeldene sin reliabilitet (Dalland, 2017, s. 241). T.d. Kven det er som har bestilt forskinga og rapportane, og kva ein ynskjer å oppnå med undersøkingane. Grunnlaget for oppgåva vår er forskning vi vurderer som valid og reliabel. Innspel frå private aktørar kan og ver aktuelt for å belyse problemstillinga frå ulike vinklar. Jacobsen (2015, s. 52-53) hevdar at det kan være vanskeleg å oppfylle alle etiske overveiningar når ein driv forskning. Ein av måtane ein kan sikre at god forskningsetikk blir overholdt, er at informasjonen som er samla inn blir tilgjengeleg for lesarane gjennom korrekt kjeldehenvising.

3.6 Litteratursøk

I forkant av litteratursøket kom vi fram til kriterier vi meinte litteraturen måtte oppfylle for å sikre best mogleg validitet og reliabilitet. Dalland seier at metodane som blir anvendt, skal gi truverdig kunnskap (2017, s. 40). Vi valte å ekskludere litteratur som ikkje var fagfelleurdert (peer reviewed). Vi valte å nytte “Academic Search Elite”, Google Scholar og “Science Direct” fordi vi der hadde moglegheita til å sortere vekk litteratur som ikkje var fagfelleurdert. For å avgrense og spesifisere søket, valte vi å utføre kombinasjonssøk på Norsk og Engelsk med begrep som var relevante for oppgåva sitt tema. Søkeorda vi nytta var: “Godsoverføring OG Sjø”, “Insentivordning OG Sjø”, “Insentivordning OG Godsoverføring”, “Freight Transport AND Short Sea Shipping”, “Modal shift AND Freight Transport” og “Modal Shift AND Short Sea Shipping”.

Søket vart utført 15.03.2020. Nedafor syner tabell 1 søkekriterier, medan tabell 2 viser søkeresultata i dei ulike databasane. Søka med norske søkeord i databasane “Science Direct” og “Academic Search Elite” resulterte i null funn, og er difor ikkje presentert i tabellar.

Relevant	Mindre relevant
<ul style="list-style-type: none"> • Fagfelleurdert litteratur (Peer Reviewed) • Oppgåver med Masternivå eller høgare • Artiklar utgitt i anerkjende tidsskrifter 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Avis- og magasinartiklar ○ Bacheloroppgåver ○ Litteratur som ikkje fagfelleurdert

Tabell 1: Oversikt over relevant og mindre relevant litteratur.

Søk i Google Scholar 15.03.2021 Norsk		
Nummer	Søkeord/term	Resultat (antall)
1	Godsoverføring OG Sjø	29
2	Insentivordning OG Sjø	67
3	Insentivordning OG Godsoverføring	6
Søk i Google Scholar 15.03.2021 Engelsk		
Nummer	Søkeord/term	Resultat (antall)
1	Freight Transport & Short Sea Shipping	29
2	Short Sea Shipping & Modal shift	67
3	Modal shift & Freight Transport	6
Søk i Academic Search Elite 15.03.2021 Engelsk		
Nummer	Søkeord/term	Resultat (antall)
1	Freight Transport & Short Sea Shipping	17
2	Short Sea Shipping & Modal shift	13
3	Modal shift & Freight Transport	38
Søk i Science Direct 15.03.2021 Engelsk		
Nummer	Søkeord/term	Resultat (antall)
1	Freight Transport & Short Sea Shipping	2841
2	Short Sea Shipping & Modal shift	1063
3	Modal shift & Freight Transport	2901

Tabell 2: Oversikt over resultat frå litteratursøket.

Ut frå litteratursøket valte vi tre artiklar og ei masteroppgåve. Frå søket på engelsk i Google Scholar og Academic Search Elite, fann vi fram til artikkelen “*Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions*” (Raza, Svanberg & Wiegmans, 2020). Vi valgte ut denne fordi den skildrar godsoverføringssituasjonen i dei europeiske landa, som gir oss eit anna perspektiv på situasjonen i Noreg. Den var og relativt ny, noko som auka aktualiteten. Under søket på Norsk i Google Scholar fann vi ei masteroppgåve frå NTNU med temaet; “*Alternative transportløsningar for eksport av fersk fisk fra Midt-Norge til Europa*”(Aadde, 2019). Denne oppgåva presenterer eit logistikkperspektiv på godsoverføring frå veg til sjø. Dei to siste artiklane fann vi under det engelske søket i ScienceDirect. ScienceDirect er verdens leiande søkedatabase for forskningsartiklar, så søkeresultat her frå ansåg vi som av god kvalitet. “*A review of Short Sea Shipping policy in the European Union*” (Douet & Cappuccilli, 2011) visar samanhengen mellom mangel på realisering av potensiell godsoverføring og uklare definisjonar kring målsetjingane i Europa. “*Transport buyers choice of transport service*” (Flodén, Bärthel & Sorkina, 2017) listar i prioritert rekkefølge opp pris, kvalitet og pålitelegheit som dei viktigaste faktorane ved val av transportform. Artikkelen peikar og på at miljøaspektet blir neglisjert.

4. Resultat

Det systematiske litteratursøket presentert i delkapittel 3.6 resulterte i tre artiklar og ei masteroppgåve. Disse blei valt ut fordi vi meinte det ville vere relevant å belyse det generelle grunnlaget for prosjekt som insentivordninga for nærskipfart, ikkje berre nasjonalt, men og internasjonalt. Resultatet vil bli strukturert og presentert i tråd med IMRaD-strukturen. IMRaD er ein vanleg og mykje brukt norm for å presentere forskning (Dalland, 2017, s. 163).

4.1 Artiklar

4.1.1 *Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions*

Føremål

Studien “Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions” tar for seg godsoverføring frå veg til sjø, med hovudfokus på Europeiske land. Den har som føremål å belyse forskning som er gjort på området. Studien fokuserer på tre ulike aspekt: økonomi, miljø og tjenestekvalitet (Raza et al., 2020).

Metode

Denne studien er utført som ein systematisk litteraturstudie.

Resultat

Litteratursøket resulterte i eit stort antall forskningsartiklar, desse har blitt systematisert inn i dei tre hovudaspekta for å best mogleg belyse tema.

Konklusjon

Raza, Svanberg og Wiegman konkluderer studien at målsetningane for godsoverføring eksisterer, men blir ikkje tilstrekkeleg realisert. Dei rår og at det må forkast meir, for å oppnå eit meir heilheitleg situasjonsbilete.

4.1.2 *Alternative transportløsninger for eksport av fersk fisk fra Midt-Norge til Europa*

Føremål

Føremålet med denne studien var å belyse alternativer for dagens lastebiltransport av fersk fisk fra Midt-Norge til Europa (Aadde, 2019).

Metode

I denne studien vart det nytta ein kombinasjon av kvalitative og kvantitative metodar, for å svare på hovudspørsmålet, og vidare mindre underspørsmål. Det blei føretatt eit systematisk litteratursøk og intervjuar av relevante aktørar.

Resultat

Studien viser at det kan være mogleg å overføre meir av dagens godstransport av fersk fisk til sjø og bane. Hovudproblemstillinga har ved sjøtransport vore tidsbruken på transporten for å kunne oppretthalde ferskhetsgraden og dermed produktkvaliteten til ønska nivå. Aadde kjem i sin studie fram til tre alternativ som ho ser som mest potensielle for å nå møte dei krav som blir stilt til transporten (2019).

Konklusjon

Aadde viser at problematikken med tidsbruk kan i sin heilheit falle bort for sjøtransport, dersom ein nyttar seg av ny teknologi for å konservere fisken undervegs (2019). Reiarlaga saknar handling frå myndigheitene for å realisert potensialet som ligg i godsoverføring. Gevinstane ved godsoverføring har det vore forska mykje på, men sjølve realiseringa finst det per no for lite kunnskap om.

4.1.3 *A review of Short Sea Shipping policy in the European Union*

Føremål

Målet for denne studien var å vise, at til tross for at EU aktivt rådar medlemslanda til å satse på godsoverføring, så forblir måloppnåinga på eit lågt nivå (Douet & Cappuccilli, 2011).

Metode

Denne studien har gått gjennom rapportar og forskning som omhandlar problemstillinga sitt tema.

Resultat

Studien visar at EU har i ein ikkje-tilstrekkeleg grad gjort rede for kva Short Sea Shipping (SSS) har som føremål.

Konklusjon

Sidan ein ikkje har klart å definere klart nok kva hensikten med program som SSS er, uteblir ein del av realiseringspotensialet for godsoverføring. Dette fører vidare til at medlemslanda ikkje satsar i stor nok grad.

4.1.4 *Transport buyers choice of transport service – A literature review of empirical results*

Føremål

Studien tar sikte på å gi innblikk i kvifor aktørar vel dei transportformer som dei gjer (Flodén et al., 2017).

Metode

Dette er ein litteraturstudie, basert på 38 artiklar som er funne ved hjelp av eit systematisk litteratursøk.

Resultat

Studien peikar på at dei største faktorane for val av transportform er kostnad, transporttid, pålitelegheit og transportkvalitet.

Konklusjon

Studien viser og indikasjonar på at miljøomsyn blir nedprioritert ved val av transportform, dette til tross for den globale merksemda “grønne” alternativ har. Utan å trekke konklusjonar, påstår studien at suksessraten for godsoverføring, avhenger av å skape økonomisk gunstige og meir miljøvennlege transporttilbod utan å komprimere kvaliteten på transporten.

5. Drøfting

Oppgåva tar utgangspunkt i problemstillinga: *I kva grad bidreg Insentivordninga til målsetjinga om godsoverføring frå veg til sjø.* Vi skal i drøftingsdelen sjå nærmare på korleis insentivordninga bidrar til godsoverføring frå veg til sjø, og korleis utviklinga har vore før og etter at regjeringa kom med konkrete mål og tiltak for godsoverføring. Vi vil og sjå på korleis insentivordninga for nærskipfart er oppbygd og har fungert for å stimulere bakgrunnsmåla for sjølve insentivordninga. Her vil vi også drøfte rundt dei retningslinjene som er tilknytt ordninga og dei avgrensingar det fører med seg.

5.1 Insentivordninga sitt opphav

Etter at EU kom med mål om overføring av gods frå veg til sjø og jernbane, har Noreg følgd etter og uttrykt at dei vil følge opp med ein ambisjon om å overføre 30 % av godstransport som vert frakta over 300 km frå veg til sjø og bane innan planperioden sitt utløp (Samferdselsdepartementet, 2017, s. 190). Eit viktig verkemiddel skulle være insentivordninga for nærskipfart. Dette inneberer at aktørar for godstransport mottar statleg støtte, og det vil derfor være ein moglegheit/fare for ein konkurransevriding der enkelte aktørar kan oppnå eit konkurransefortrinn. Som kan skape ei urettferd i marknaden. Det er derfor ein rekke bestemningar som skal forhindre at dette oppstår.

Norge er eit EFTA-land, og er med dette underlagt EØS-reglementer. Jf. artikkel 61 i EØS-avtalen blir det spesifisert at det er ein hovudregel som forbyr offentleg støtte til næringslivet, men det tolkast vidt kva som er offentleg støtte i hendhald til EØS-avtalen. Det blir vidare sagt at det er gjeve unntak frå forbodet mot offentleg støtte dersom dette kan være i tråd med EØS-avtalen, som vil seie at forbodet ikkje er absolutt (Fornyings-Administrasjons-Kirkedepartementet, 2010, s. 8).

Deler av EØS-avtalen sin artikkel 61 er tidlegare gjort reie for i oppgåva, og avtalen sin artikkel 61 punkt 1 tar føre seg at nettopp offentleg støtte, i utgangspunktet er forbode. Dette er for å unngå at ein favoriserer deler av ein marknad og forvrenger konkuransen (EEA, 2016, s. 22). Utifrå denne overeinskomsten, vil tildeling av støtte i form av ei insentivordning ikkje kunne la seg gjere. Jf. EØS-artikkel 61 (3) bokstav c, kan støtte bli anset som foreinleg med EØS-avtalen dersom føremålet er å lette utviklinga for enkelte næringsgreiner eller enkelte økonomiske områder. Samhandelen kan ikkje påverkast i ein negativ grad som strider mot

felles interesser. Til tross for dette er det ESA som avgjer om støtta er i samsvar med vilkåra og utifrå dette kan tillatast (ESA, 2016).

På bakgrunn av dette har ESA utforma retningslinjer for omgrepet statsstøtte, slik at det skal være lettare å forstå kva som blir sett på som foreinleg jf. EØS-avtalen. ESA har også godkjent den norske støtteordninga for nærskipsfart (ESA, 2016), der retningslinjer er utarbeida i samsvar med deira avgjersle og norske lover (Samferdselsdepartementet, 2021b). Når ein ser på vilkår som er nemnd i EØS-avtalen uttrykker den norske regjeringa at insentivordninga vil være eit verkemiddel for å nå ambisjonen om overføring av gods over 300 km, som viser til ei felles interesse i tråd med EU sine målsetjingar (EEA, 2016, s. 22). Samtidig vil ein samfunnsnyttig gevinst, saman med miljømessige fordelar være viktig for å investere i nærskipsfart. Etersom insentivordninga for nærskipsfart også gjeld frakting av gods mellom Noreg og EØS-land, vil det truleg kunne gagne det europeiske samarbeidsområdet.

Dei strenge vilkåra og retningslinjene for tilskot til nærskipsfart kan skape forvirring og forringe satsinga på godsoverføring. «A review of Short Sea Shipping policy in the European Union» viser at EU rådar medlemslanda til å satse på godsoverføring (Douet & Cappuccilli, 2011). Resultatet fortel at det ikkje er gjort godt nok reie for føremålet med nærskipsfart og at ein på bakgrunn av dette mister eit realiseringspotensiale for godsoverføring. Utifrå dette kan det trekkast ein parallell til første året med insentivordning i Noreg, der berre 44 millionar NOK blei utbetalt i form av tilskot ettersom fleire aktørar trakk seg (Mjøsund et al., 2019, s. 45). Dette utgjorde rett over halvparten av støtteramma som var sett. Det kan likevel virke som insentivordninga er blitt betre implementert som eit verkemiddel for godsoverføring, då den er utvida og framleis er operativ. Ei mogleg forklaring kan være at retningslinjene som var fastsett av samferdselsdepartementet på bakgrunn av ulike lovverk, var nye og ikkje gjort godt nok rede for.

5.2 Retningslinjene sine grenser for støtte

I Noreg er det Kystverket som handhever retningslinjene, fastsett av Samferdselsdepartementet. Dette medfører at Kystverket utfører saksgangen i form av tildeling, oppfølging og kontroll, samt evaluering. For å motta tilskot til eit prosjekt er det tre vilkår som er absolutte. Overføringa av gods må gi ein samfunnsmessig gevinst, prosjektet må vera avhengig av støtta for å kunne bli gjennomført og vera levedyktig etter støtteperioden (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 4). Vilkåra vil med dette sikre at statens investeringar i form av tilskot vil ha ein større moglegheit for samfunnsøkonomisk gevinst og dermed minske risikoen for unødig bruk av fellesskapets midlar.

Ettersom tilskotet skal føre til ein varig godsoverføring og ikkje tilfalle prosjekt som allereie fraktar gods langs sjøen, skal støtta i hovudsak rettast i mot nye sjøtransporttilbod. Nye tilbod for sjøtransport kan også etablerast i eksisterande rutetilbod der ein legg til nye hamneopphald i eksisterande rute, men dette vil støtta av prosjektet bli avgrensa (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 1). For nye ruter kan det vere utfordringar knytt til økonomisk levedyktigheit i oppstartsfasen. Derfor er det viktig at nye ruter er tilgjengeleg og blir nytta til godsfrakt. Det vil då vera meir tenkeleg at oppgradering av ei eksisterande rute vil vera meir lønnsamt, dersom ein har kapasitet til dette. Vidare kan det unntaksvis gjevast støtte til eksisterande prosjekt dersom gods står i fare for å bli flytta til vegtransport (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 1). Om det er fare for dette, og prosjekta kan sannsynleggjere ein framtidig økonomisk drift, samt oppretthalding av rutenett med økonomisk støtte (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 1), vil dette føre til mindre belastning av vegnettet i Noreg. Å inkludere prosjekt som står i fare for å opphøyre syner viktigheita av insentivordninga som verkemiddel for å nå regjeringas målsetjing om godsoverføring frå veg til sjø.

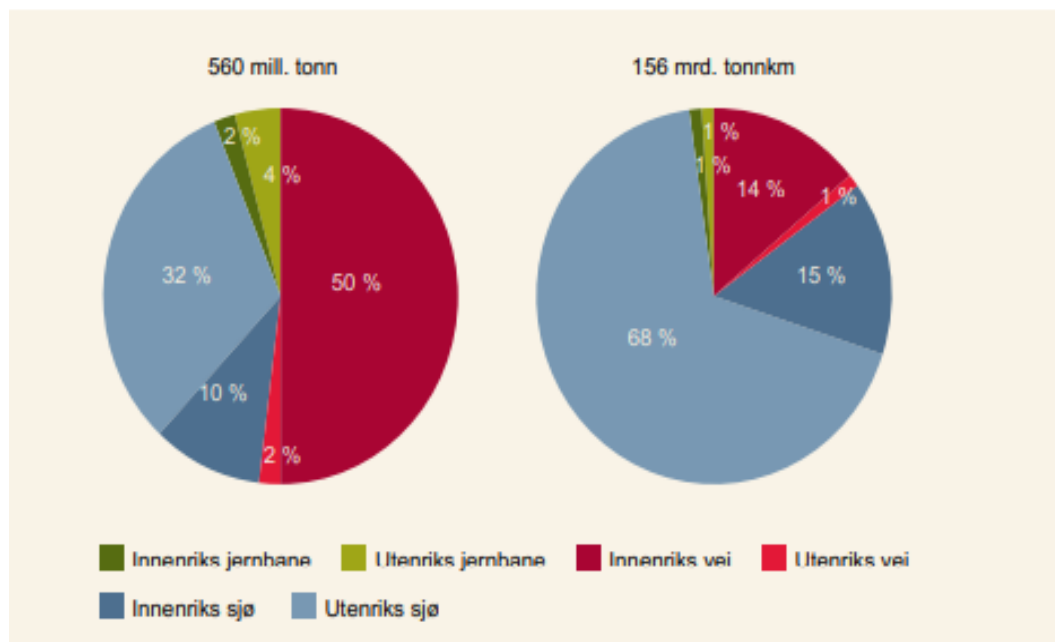
For kvar søknad om støtte vil kystverket gjere ei vurdering av prosjektet sin verknad på konkurransen i marknaden. Dette på bakgrunn av at støtta som blir gitt, ikkje skal påvirke konkurransen mellom ulike aktørar, noko som ikkje er i samsvar med EØS-avtalen. Det vil vere nødvendig at nytteeffekten av å gi støtte til eit prosjekt er større enn den negative effekten i konkurransen (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 2). Støtte kan gi konkurransefortrinn mot konkurrerande aktørar og dermed skape ei urettferd i næringa. Det er nok på bakgrunn av dette, at tilskot i form av statleg støtte er svært strengt reglementert. I tillegg vil gode evalueringar og grunngjevingar forhindre konkurransefortrinn som opprettheld interessa om overføring av gods frå veg til sjø. Kystverket sin kompetanse vil derfor vere viktig for at insentivordninga skal bli handtert på ein måte som er foreinleg med EØS-avtalen.

Insentivordninga har øvrige grenser for tilskot som blir regna utifrå dei støtteberettiga kostnadene. Dette kan vere kostnader som er tilknytt drift av prosjektet eller investeringar til omlastingsutstyr (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 2). Mjøsund et. al skriv at «incentivordningen dekker det laveste beløpet av enten netto samfunnsøkonomisk nytte av godsoverføringen, opp til 30 % av driftskostnader for transportoperatøren, eller opp til 10 % av den nødvendige investeringa, for periodar opp til tre år, og vert utbetalt til rederiene» (2019, s. 45). Eller prosjektets avgrensa nytteverdi (lågaste beløp utgjer tilskotet sitt maksimalbeløp) presisert i retningslinjene for ordninga (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 3). Dette gjev ein indikasjon på at støtta skal virke som ein «kick starter» for prosjekter og er meint for å starte nye prosjekt som så kan bli økonomisk levedyktige over tid. Støtta som blir gitt kan kun kumulerast med annan offentleg støtte (for dei same støtteberettiga kostnadene), og her kan støtte ikkje overstige den øvre grensa for tilskot som er mest gunstig (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 3). Dette dersom det er ynskt å søke om støtte frå fleire hald.

5.3 Utviklinga av transportmiddelfordelinga mellom sjø og veg

Transportmiddelfordelinga mellom veg og sjø har vært og er under kontinuerleg endring. Tilbake i 1946 var fordelinga ca. 66% for sjøtransport og rundt 20% for veg, resterande for jernbane (Kystverket, 2018, s. 12). Fram til 70-talet var det ei svak auke for sjø og veg, men frå 1970 til 1998 vart det nesten ei tredobling i transportarbeidet for veg (Samferdselsdepartementet, 2000, s. 80). Det har i lang tid vært eit uttalt politisk mål å frakte meir gods på sjø og bane, framfor veg (Gulbrandsen et al., 2021, s. 3). Retrospektivt kan ein sjå at tema kring kostnader hjå ulike transportformer har vore nemnt i NTP heilt sidan 2002 (Samferdselsdepartementet, 2000, s. 87).

Før insentivordninga blei oppretta for å bidra til ambisjonen om 30% godsoverføring, var utviklinga at vegtransporten auka og sjøtransporten minka. I perioden 2010 til 2015 auka det totale transportarbeidet frå 13,1 til 13,9 milliardar tonnkilometer der transportformene var konkurranseutsett. Vegtransporten auka i perioden 2010 til 2015 med ca. 20% og sjøtransporten sank med ca. 5% (Riksrevisjonen, 2018, s. 53).

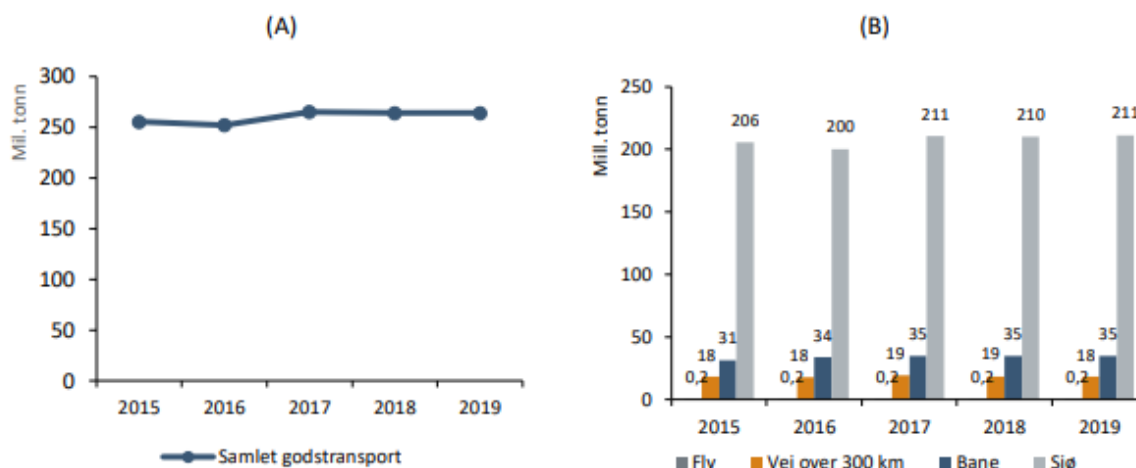


Figur 4: Transportmiddelfordelinga mellom veg, sjø og bane på norsk område i 2015. Til venstre viser godsmengda (tonn), til høgre viser transportarbeidet (Tkm) (Riksrevisjonen, 2018).

I 2015, før det blei satt i gang konkrete tiltak som insentivordninga for nærskipfart, vart det frakta om lag 560 mill. tonn gods på veg, sjø og jernbane i Noreg. Fordelinga av den totale

godsmengda (i tonn) som blei frakta på norsk område var fordelt med 42% for sjø og 52% for veg (Riksrevisjonen, 2018, s. 51). Resterande gods blir frakta på bane. Dette er vist i figur 4. I tida framover kan ein sjå ei svak endring. Frå 2015 og fram til 2019 auka andel gods frakta på sjø med 3%. På veg var det registrert ein nedgang på 2% (Gulbrandsen et al., 2021, s. 20). Det har altså vært ei auke for sjøtransporten i tida etter at insentivordninga vart iverksett. Det er derimot litt variasjonar i statistikken for dei ulike rapportane der Gulbrandsen et al. påpeikar ei betydeleg usikkerheit knytt til statistikken og at denne må tolkast med varsemd (2021, s. 20).

Dersom ein berre inkluderer godsmengder for vegtransport med ei fraktelengd større enn 300 km, ser tabellane slik ut:



Figur 5: Diagram (A) viser utviklinga av total godsmengd i frå 2015-2019, (B) viser utviklinga i godsvolum for dei ulike transportformene. Her er det berre tatt med vegtransport over 300km (Gulbrandsen et al., 2021).

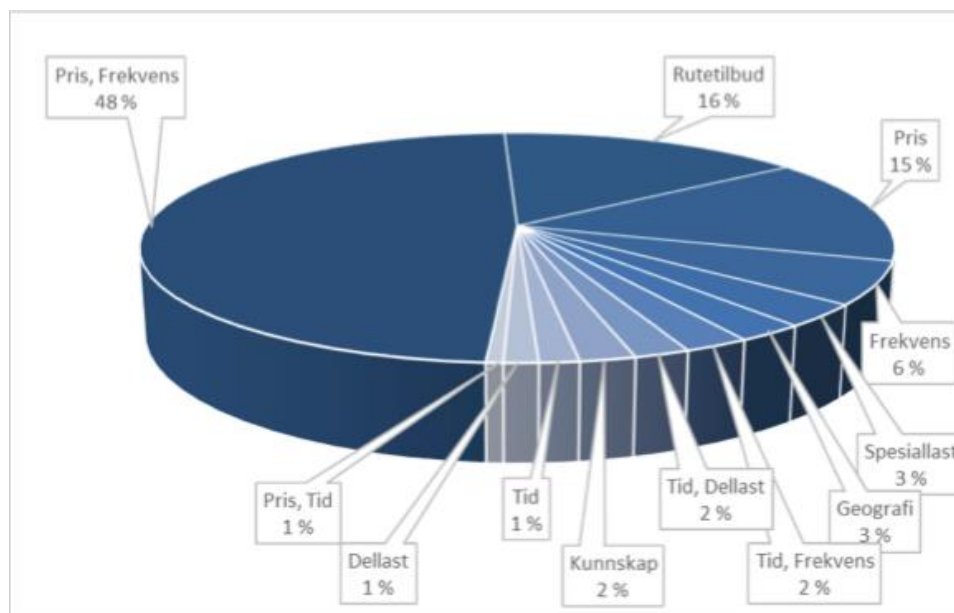
I 2016 var den samla godstransporten på om lag 253 millionar tonn og i 2019 var den på om lag 264 millionar tonn. For transport på bane og sjø har det vært ei lita auke, men for veg har det vært uendra for perioden (Gulbrandsen et al., 2021, s. 21).

Det varierer kva dei ulike forfattarane vel å ta med i utrekningane for rapportane sine. Ulike forholdstal blir nytta. Ein må derfor sjå på statistikk med eit kritisk blikk, men ein kan framleis la det danne seg eit situasjonsbilette. I 2016 var andelen innanriks godstransportarbeid for sjø og veg tilnærma lik. 47,5% for sjø og 47,6% for veg (Kystverket, 2018, s. 13). Åra etter viste ei auke for sjøtransporten. I 2019 var tala her 45% for veg og 50% for sjø (Samferdselsdepartementet, 2021a, s. 118).

Tala frå desse ulike rapportane visar ei positiv utvikling for sjøtransport. Frå å ligge jamt med vegtransporten før det blei satt konkrete mål om ei ønska utvikling, har godsvolumet som blir frakta på sjø auka dei siste åra. Dette kan tyde på at kystverket si insentivordning har ei positiv verknad på transportmiddelfordelinga, og såleis fungerer godt som eit verkemiddel for overføring av gods frå veg til sjø.

5.4 Val av transportform

Haram et al., sin rapport hadde som føremål å kartlegge kva som stimulerer kjøparar til å velja sjøtransporttenesta framfor veg (2015, s. I). Ved å ta desse faktorane i betraktning, håpa ein at det kunne bidra til ein større andel gods overført frå veg til sjø.



Figur 6: Årsak til at bruk av sjøtransport ikkje er den føretrekte transportmåten (Haram et al., 2015).

Figur 6 fortel kva årsaka var for at dei intervjuja føretaka ikkje brukte sjøtransport for å frakte sine varer. Figuren viser at for dei omlag 600 transportrelasjonane som vart undersøkt, var det berre for 16% av dei at det ikkje eksisterte eit rutetilbud på sjøen. Det som kom fram som dei viktigaste årsaka, var pris og/eller frekvens, der var det samla svaret på heile 69% (Haram et al., 2015, s. 34). Flodén et al. konkluderer og i forkinga si at graden av suksess for målet om godsoverføring frå veg til sjø, avheng av å skape konkurransedyktige tilbud, både med hensyn på pris og kvalitet (2017).

Insentivordninga har ei påverkjingskraft i det at den kan auke rutetilbod eller oppretthalde rutetilbod som står i fare for å bli lagt ned. Vi ser i figur 6 at det berre for 16% ikkje kan nyttast sjøfrakt, som nemd tidlgare. Dette påverkar eit mindretal, men gjev framleis grunnlag for å tru at meir gods kan bli overført ved oppstart av nye ruter. Insentivordninga blir med dette avgrensa til det elementet som gjeld sjølve godsfrakta og ikkje andre element som kan påverke foretaka sine slutningar om å velgje sjøtransport.

5.5 Samfunnsøkonomisk gevinst

Den samfunnsøkonomiske gevinsten er det som ligg til grunn for å overføre godstransport frå veg til sjø, også for opprettinga av insentivordninga (Samferdselsdepartementet, 2021a, s. 178). I kva grad insentivordninga har vært suksessfull vert sett tett opp mot den samfunnsøkonomiske gevinsten den har hatt. DNV GL har i sin rapport anslått at det vil kunne gi ein samfunnsøkonomisk gevinst på 1,3 milliardar kroner per år ved å overføre 5 millionar tonn (DNV-GL, 2016, s. 24).

Haram et al., har på bakgrunn av sin rapport rekna ut eit potensiale for overførbart transportarbeid og har delt det opp i transportarbeid for utanriks- og innanriksfrakt (2015, s. 39 & 40). Dersom sjøtransporttilbodet hadde blitt like konkurransedyktig som vegtilbodet, vert det forventa at den moglege overføringsandelen for utanriks godsfrakt er på 3,65 mrd. Tkm. For innanriks godsfrakt er den forventa overføringsandelen på 1,71 mrd. Tkm (Haram et al., 2015, s. 39 & 40). TØI anslår at den samfunnsøkonomiske gevinsten for den potensielle godsoverføringa vil ligge på 853,7 millionar kroner årleg, ved overføring av om lag 5 millionar tonn gods (Haram et al., 2015, s. 45). Dei største delane av denne summen er ulykkeskostnadar som utgjer 56%, slitasjekostnadar utgjer 32% og kostnadar knytt opp mot CO₂-utslepp utgjer 11% (Haram et al., 2015, s. 45)

NTP Godsanalyse har berekna eit overføringspotensiale på 5-7 millionar tonn gods, noko som tilsvara eit transportarbeid på tilnærma 2,6 milliardar Tkm (Riksrevisjonen, 2018, s. 58). I så fall kan dette vere eit grunnlag for ein samfunnsøkonomisk gevinst, der insentivordninga kan bidra på ein positiv måte.

5.5.1 Samfunnsøkonomisk gevinst ved Marginale eksterne kostnader

Ved å ta stilling til figur 1 i teoridelen, ser ein at marginale eksterne kostnader er noko ulik for små og store skip, og at gevinsten i forhold til MEK vil vere om lag dobbelt så stor ved å nytte store skip. Det vil derfor bli tatt omsyn til store skip i konkurranse med vegtransport for å få fram det størst moglege potensialet for samfunnsøkonomisk gevinst. Vi tar og utgangspunkt i spredtbygde strøk då vegtransporten i Noreg er størst mellom desse (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 12).

I figur 2 ser vi ein total oversikt for vegtransporten sine MEK i kr/Tkm. Der summen av komponentane utgjer 0,197 kroner. Tilsvarande viser figur 3 MEK i kr/Tkm for sjøtransport. Her er summen av komponentane 0,010 kroner. Ein kan utifrå dette hevde at samfunnsgevinsten ved godsoverføring frå veg til sjø vil utgjere ein betyding, men at dette i hovudsak vil være knytt til dei komponentane som gjeld reduksjon av vedlikehald i infrastruktur og reduksjon av ulukker (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 12). Aadne hevdar i “Alternative transportløsninger for eksport av fersk fisk fra Midt-Norge til Europa” (Aadne, 2019) med at gevinstane ved godsoverføring er forska mykje på, noko som figur 1-3 viser. Aadne seier og at det finst lite kunnskap kring tiltak for sjølve realiseringa av godsoverføring. Dette kan føre til at usikre faktorar som tidsbruk ikkje blir godt nok grunngeven og ein oppnår derfor eit samfunnsøkonomisk tap.

5.5.2 Rapportering frå støttemottakarane

Eit forbehold for å ta imot støtte, er at mottakarane pliktar å rapportere mengde overført gods, fraktestrekningar, samt eit rekneskap for prosjektet. Fristen for rapportering er ved utløpet av kvar støtteperiode (Samferdselsdepartementet, 2021b, s. 7) Det er fram til no berre komme inn rapportar frå nokre av dei føretaka som har fått støtte frå insentivordninga og ein kan dermed heller ikkje seia heilt eksakt kva verdi dette har gitt (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 34). Men tala frå dei rapportane som er komme inn visar at den faktisk oppnådde overføringa av transportarbeid var 3,1 millionar Tkm høgare enn det som var forventa i forkant av prosjekta (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 35). Vi har med det grunn til å tru at også dei resterande prosjekta vil oppnå den mengda som det er forventa.

5.5.3 Foreløpig verdi av insentivordninga

Kystverket legg fram i sin rapport at dei forventar ei godsoverføring på 2,562 millionar tonn for dei prosjekta som har fått tilskot frå deira ordning. Dette tilsvara eit overført transportarbeid på 756,614 millionar tonnkilometer og 164 204 færre lastebilar på vegen (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 34). I rapporten frå 2018 har Kystverket berre fått tilbake perioderapport på 2 av 5 prosjekter, dei viser at faktisk oppnådd godsoverføring i tonn er noko lågare enn den var estimert til, 139 976 mot 162 338. Derimot var den faktisk oppnådde overføringa av transportarbeid noko høgare enn det som var forventa, 36,5 millionar tonnkilometer mot 33,4 millionar tonnkilometer (Erika M. Støylen & Sæter, 2019, s. 34).

I 2020 har tre nye prosjekt fått tilskot frå ordninga. Prosjekta er rekna med å overføre ytterlegare 1,4 millionar tonn gods frå veg til sjø, noko som vil gje ei samla samfunnsøkonomisk gevinst på 104,7 millionar kroner (Erika Marlen Støylen, 2020).

6. Konklusjon

Denne oppgåva har belyst problemstillinga: *I kva grad bidreg Insentivordninga til målsetjinga om godsoverføring frå veg til sjø.* Informasjonsgrunnlaget utarbeidd frå litteraturen har sett på viktige element og forståing rundt godsoverføring frå veg til sjø, samt korleis insentivordninga er nytta. Jf. EØS-avtalen artikkel 61 (1) er offentleg støtte i utgangspunktet forbode, medan støtteordninga for nærskipfart blir ansett å vere foreinleg jf. EØS-avtalen Artikkel 61 (3) bokstav c. Ordninga er blitt godkjent av ESA og retningslinjer er utarbeida i samsvar med godkjenninga og lovverk. Dette gjev også fleire grenser for insentivordninga, der den i hovudsak er atterhald for oppstart av nye ruter, men og for prosjekt som står i fare for å forsvinne om gods blir flytta over til veg. Sjølv om ein kan oppnå støtte vil dette berre fungere som ein “kick startar” for prosjektet, og prosjektet sin levedyktigheit må difor vere viktig for at insentivordninga skal bidra til godsoverføring over tid og dermed skape ei samfunnsøkonomisk gevinst.

Rapportane som er tatt stilling til i bacheloroppgåva viser alle at godsvolumet og godsvolumet per tonnkilometer har auka for sjøtransport dei åra insentivordninga har vore i drift. Tala som er nytta er her noko ulike, men det er ikkje grunn til å anta anna enn at ein auke for transport av gods på sjøen er tilfellet. Det gjev grunnlag for å forstå at insentivordninga har vore eit viktig verkemiddel for målsetjinga om godsoverføring frå veg til sjø.

Det er liten tvil om at det eksisterar ein samfunnsøkonomisk gevinst ved godsoverføring frå veg til sjø og at overføringspotensialet er stort. Gjennomsnitt av marginale eksterne kostnader for vegtransport kontra sjøtransport viser at samfunnsøkonomisk gevinst vil være betrakteleg. Spesielt med omsyn til reduksjon av kostnader for infrastruktur og ved ulukker. Støtte for å overføre gods kan derfor sjåast på som ei investering for samfunnet. Resultatet av insentivordninga har vore ei tydeleg overføring av gods målt i tonnkilometer, noko som gir ein god indikasjon på verdien insentivordninga har for samfunnet.

Til tross for den påviste gevinsten som overføringa av gods frå veg til sjø gir, er andre aktørar sine transportval eit problem for godsoverføring. Ein mindre andel av innrapportert data seier at det ikkje blir nytta sjøtransport fordi det ikkje finnest eit tilbod, medan ein større andel let vere å nytte sjøtransport på bakgrunn av pris og/eller frekvens. Dette vil seie at insentivordninga til ein viss grad blir avgrensa i å påverke godsoverføring då den i hovudsak stimulerer ei auke i transporttilbod og ikkje dei andre delane som pris og frekvens.

Det verkar som insentivordninga er eit viktig verkemiddel for overføringa av gods frå veg til sjø. Derfor og viktig i bidraget til regjeringa si målsetjing om godsoverføring. Det er mykje forskning som støttar opp om den samfunnsøkonomiske gevinsten ved å frakte meir gods på sjø framfor veg, medan at det finnest lite forskning på sjølve realiseringa av overføringa. Vi tilrår difor at det bør forskast meir på tiltak for realisering av godsoverføring, men ser insentivordninga som eit viktig verkemiddel for målsetjinga for godsoverføring frå veg til sjø.

7. Referanseliste

- Commission, E. (2011). *Roadmap to a single european transport area - towards a competitive and resource-efficient transport system*. Directorate - General for Mobility and Transport. Henta frå https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf
- Dalland, O. (2017). *Metode og oppgaveskriving* (6. utg. utg.). Oslo: Gyldendal akademisk.
- DNV-GL. (2016). *Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø* (2016-460, Rev. 1). Henta frå <https://rederi.no/globalassets/dokumenter/alle/rapporter/eksterne/2016/frac-vei-til-sjo-2016-dnvgl.pdf>
- Douet, M. & Cappuccilli, J. F. (2011). A review of Short Sea Shipping policy in the European Union. I *Science Direct*. Elsevier. Henta 01.05.2021 frå <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692311000226>
- EEA. (2016). *Agreement on the european economic area*. Henta frå <https://www.efta.int/media/documents/legal-texts/eea/the-eea-agreement/Main%20Text%20of%20the%20Agreement/EEAagreement.pdf>
- ESA. (2016). *EFTA surveillance authority decision - of 21 November 2016 - not to raise objections to an aid scheme for short sea shipping (Norway)* (Document No: 811269). Henta frå <https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/decision-208-16-COL.pdf>
- Finansdepartementet. (2016). *Nasjonalbudsjett 2017* (Meld. St. 1 (2016 - 2017)). Henta frå <https://www.regjeringen.no/contentassets/b9564b097a6a4c45a8fa4fae56ca4811/no/pdfs/stm201620170001000dddpdfs.pdf>
- Flodén, J., Bärthel, F. & Sorkina, E. (2017). Transport buyers choice of transport service - A literature review of empirical results. I *Science Direct*. Elsevier. Henta 01.05.2021 frå <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539516301584>
- Fornyings-Administrasjons-Kirkedepartementet. (2010). *EØS-avtalens regler om offentlig støtte*. Henta frå https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fad/vedlegg/konkurransopolitikk/offentlig-stotte/offentlig_stotte_veildere_2011.pdf
- Gulbrandsen, M. U., Seeberg, A. R., Guldvik, M. K., Albertsen, M. O., Bruvoll, A. & Schjøtt-Pedersen, K. E. (2021). *Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring fra veg til sjø* (Menon Publikasjon NR. 30/21). Menon Economics. Henta frå <https://www.samfunnsbedriftene.no/media/6370/rapport-godsoverforing.pdf>
- Haram, H. K., Hovi, I. B. & Caspersen, E. (2015). *Potensiale og virkemidler for overføring av gods fra veg- til sjøtransport* (TØI rapport 1424/2015). Oslo: Transportøkonomisk institutt. Henta frå <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41079>
- Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?* (3.utgave, utgitt 2018. utg.). Oslo: Cappelen Damm akademiske.
- Kvamsund-Lervold, B. (2019). *Sjøtransport slår tilbake*. Norges tekniske vitenskapsakademi. Henta frå https://www.ntva.no/wp-content/uploads/sites/2/2019/08/kap11-komprimert.pdf?fbclid=IwAR3uWc8EkIMSPyo_O9ciLxDjTH2YpvAuRL3JOnvs2gG84X_WwkmbO07nqzs

- Kystverket. (2018). *Status 2018*. Kystverket. Henta frå <https://www.kystverket.no/Om-Kystverket/Bibliotek/sok/rapporter/status/>
- Magnussen, K., Ibenholt, K., Skjelvik, J. M., Lindhjem, H., Pedersen, S. & Dyb, V. A. (2015). *Marginale eksterne kostnader ved transport av gods på sjø og bane* (2015/54). Vista Analyse AS. Henta frå https://www.vista-analyse.no/site/assets/files/5628/va_2015-54_marginale_eksterne_kostnader_ved_transport_av_gods_pa_sjo_og_bane.pdf
- Marskar, E.-M., Askildsen, T. C., Presttun, T. & Markussen, G. (2015). *NTP Godsanalyse*. NTP-sekretariatet. Henta frå https://www.regjeringen.no/contentassets/f6263e7e91e14c3ea9119ab5f5742a51/godsaanalyse-sluttrapport-endelig_web.pdf
- Mjøsunnd, C. S., Pinchasik, D. R., Grønland, S. E. & Hovi, I. B. (2019). *Nordiske virkemidler for overføring av godstransport fra veg til sjø og bane* (TØI Rapport 1706/2019). Transportøkonomisk institutt. Henta frå <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50612>
- Raza, Z., Svanberg, M. & Wiegmanns, B. (2020). Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions. I *Taylor & Francis Online*. Henta 01.05.2021 frå <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1714789>
- Riksrevisjonen. (2018). *Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane* (Dokument 3:7 (2017 - 2018)). Henta frå <https://www.stortinget.no/globalassets/pdf/dokumentserien/2017-2018/dok-3-7-2017-2018.pdf>
- Rognsaa, A. (2015). *Bacheloroppgaven: skriveråd og regler for utformingen*. Oslo: Universitetsforl.
- Samferdselsdepartementet. (2000). *Nasjonal transportplan 2002-2011* (St.meld. nr. 46 (1999-2000)). Henta frå <https://www.regjeringen.no/contentassets/2f9ae96cfe2d47dc8edaf0e7eddb1317/no/pdfa/stm199920000046000dddpdfa.pdf>
- Samferdselsdepartementet. (2013). *Nasjonal transportplan 2014-2023* (Meld. St. 26 (2012-2013)). Henta frå https://www.regjeringen.no/contentassets/e6e7684b5d54473dadeeb7c599ff68b8/no/pdfs/stm201220130026000dddpdfs.pdf?fbclid=IwAR0QAMtwK_1QBQKo5SrMuyG7vJKbSZRvIaI0ILGS0BhwOul8z8USmyFTwpY
- Samferdselsdepartementet. (2017). *Nasjonal Transportplan 2018 - 2029* (Meld. St. 33 (2016 - 2017)). Henta frå <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>
- Samferdselsdepartementet. (2021a). *Nasjonal Transportplan 2022-2033* (Meld. St. 20 (2020-2021)). Henta frå <https://www.regjeringen.no/contentassets/fab417af0b8e4b5694591450f7dc6969/no/pdfs/stm202020210020000dddpdfs.pdf>

- Samferdselsdepartementet. (2021b). *Retningslinjer for tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø (insentivordningen)*. Henta frå https://www.kystverket.no/globalassets/ntp/godsoverforing/reviderte-retningslinjer-14012021-.pdf?fbclid=IwAR0PzMBarvr5AWY0u160gNDJAPTS3SkzC4Lnrch4OTd99MeJZSyGF8o_yVI
- Stensvold, T. (2013). - Havet ligger der, det koster ikke noe å bruke det. Henta frå https://www.tu.no/artikler/havet-ligger-%20der-det-koster-ikke-noe-a-bruke-det/233653?fbclid=IwAR3mEvBPghWrFF2wQxQuambUyhyNXaEaTvTENiD3r_UKBPJEWYLvWQ-jhBM
- Støylen, E. M. (2020). 1,4 millionar tonn gods skal overføres fra vei til sjø. Henta frå <https://www.kystverket.no/Nyheter/2020/oktober/14-millioner-tonn-gods-skal-overfores-fra-vei-til-sjo/>
- Støylen, E. M. & Sæter, J. A. (2019). *Evaluering av tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø*. Kystverket. Henta frå <https://docplayer.me/147300221-Evaluering-av-tilskuddsordning-for-godsoverforing-fra-vei-til-sjo-kap-post-72-kystverket-12-desember-2018.html>
- Thune-Larsen, H., Veisten, K., Rødseth, K. L. & Klæboe, R. (2014/16). *Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk med korrigerte ullykeskostnader* (TØI rapport 1307/2014 Revidert 2016). Transportøkonomisk institutt. Henta frå <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=38978>
- Aadde, J. (2019). *Alternative transportløsninger for eksport av fersk fisk fra Midt-Norge til Europa*. (Masteroppgåve). Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU), Trondheim. Henta frå <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmloi/bitstream/handle/11250/2623300/no.ntnu%3ainspera%3a2524798.pdf?sequence=1&isAllowed=y>