

Marked og politikk sentralt i maritim omstilling

Sjøfart er en viktig næring for Norge. Men maritim sektor står for store utslipp. Tre forskningsprosjekter fra SINTEF har undersøkt hva som skal til for at sektoren kan bli mer bærekraftig.

Internasjonalt står skipsfart for omtrent 3 prosent av verdens klimagassutslipp. For Norge utgjør utslippene fra sjøfart og fiske cirka 6 prosent av de samlede klimagassutslippene. Regjeringen har som mål å redusere CO₂-utslippene fra innenriks sjøfart og fiske med 50 prosent innen 2030.

Men hva skal til for at maritim sektor skal bli utslippsfri?

– Den forventede veksten i transportsektoren vil føre til at utslippene øker, med mindre vi får en bærekraftig omstilling, særlig gjennom bruk av mindre forurensende energi og drivstoff.

Sjøfart er en viktig næring for Norge. Utslippene fra sjøfart og fiske utgjør cirka 6 prosent av de samlede klimagassutslippene. (Foto: Shutterstock)

Dette sier seniorforsker Markus Steen fra SINTEF, som sammen med seniorforsker Kristin Ystmark Bjerkan har undersøkt hva som skal til for at norsk nærskipfart og havner kan bli mer miljøvennlige.

De har siden 2017 fått totalt 20 millioner kroner av Forskningsrådet for å forske på bærekraftig omstilling i maritim sektor. I disse dager starter de opp et nytt prosjekt finansiert med 13 millioner kroner fra Forskningsrådet. Prosjektet skal pågå frem til 2025.

Maritim sektor er sammensatt

Forskningsprosjektene til Steen og Bjerkan har identifisert flere utfordringer.

– Maritim sektor er veldig sammensatt, forteller Steen. – Det finnes mange ulike typer skipsfart, som har ulike forutsetninger for et teknologiskifte i retning av lav- og nullutslippsløsninger. Et viktig resultat av forskningen vår at vi nå vet mer om hva som stimulerer og hindrer skipsfarten og havnene å redusere utslippene. Dette henger jo tett sammen. Vi ser også at det som kan være gode forutsetninger for utslippsreduksjon i Norge, ikke nødvendigvis er så gode i utlandet.

– Ta for eksempel landstrøm, sier Bjerkan. – I Norge tar vi for gitt at landstrøm gir utslippsreduksjon, fordi landstrømmen kommer fra grønn kraft. I andre land kan den komme fra fossile kilder, og kan i verste fall bidra til å øke utslipp.

Markus Steen og Kristin Ystmark Bjerkan har undersøkt hva som skal til for at norsk nærskipfart og havner kan bli mer miljøvennlige. (Foto: SINTEF)

En framoverlent næring

Forskerne fra SINTEF understreker at det er viktig å skille mellom den internasjonale skipsfarten og nærskipfarten langs kysten.

Den internasjonale skipsfarten er svært konkurransedrevet og også krevende å regulere. I nærskipfarten i Norge har det imidlertid skjedd mye de siste årene, drevet fram av omfattende forsknings- og innovasjonsaktivitet. Her har bruk av offentlige anskaffelser og strategier for utslippsreduksjoner i næringslivet vært helt sentrale.

Å få opp markeder for grønn teknologi er avgjørende, sier Steen og Bjerkan.

– I GREENFLEET-prosjektet har vi sett på innovasjonsaktiviteten rundt batteri-elektriske løsninger, hydrogen og

biodrivstoff. Særlig når det gjelder batteriteknologi og hydrogen ser vi en svært framoverlent maritim næring. Vi ser også at industrien pusher politikerne til å sette ambisiøse klimamål. Den maritime leverandørindustrien viser sånn sett en formidabel omstillingsevne, sier Steen.

– Samtidig innebærer det for mange skipseiere en betydelig risiko å investere i ny teknologi, særlig innenfor segmenter med korte kontrakter og hvor man har behov for fleksibilitet når det gjelder hvor man opererer. I tillegg tar det tid å bygge kompetanse rundt bruk av ny teknologi. Vi ser at mange aktører mangler kunnskap om hva som finnes og hvordan det kan tas i bruk. Og så må jo det jo skje endringer ikke bare på fartøy, men også på landsiden, med ny infrastruktur for å kunne produsere og distribuere nye drivstoff og energibærere, fortsetter han.

Norge trenger mer ambisiøs havnepolitikk

En annen utfordring er at eksisterende havnepolitikk i liten grad favner havnenes mulighet til å drive frem omstilling i transportsektoren, forteller Bjerkan.

– Den enkelte havn har stor betydning for bærekraftig omstilling blant sine brukere, men vi trenger diskusjoner rundt hvordan man skal lykkes med bærekraftig omstilling i hele havnesektoren. Da må nasjonale beslutningstakere på banen.

Hun forteller at aktivt havneeeierskap også er viktig for å drive omstilling. For eksempel kan omstilling rundt kommunale havner drives frem av lokale utslippsmål og klimaplaner som krever at havna også setter ambisiøse mål for egen virksomhet. For havnene kan det også være strategisk lurt å gå i takt med lokal klimapolitikk for å bevare den autonomien som historisk sett har preget kommunalt eide havner.

Oslo havn eies av Oslo kommune. Kommunen har ambisiøse klimaplaner og dette preger også havnepolitikken. (Foto: Harald Valderhaug)

En annen problemstilling i havnesektorens omstillingsarbeid er konkurransekraft og koblinger mot internasjonale markeder.

– For ikke å tape kunder og virksomhet kan nok noen havner være forsiktige med å innføre utslippsreduserende tiltak som kan gjøre at brukerne velger andre havner i stedet, sier Bjerkan.

– Særlig gjelder det havner med mye internasjonal trafikk og uregelmessige brukere. Havner som kan etablere langsiktig dialog og samarbeid om utslipp med sine brukere, har gode forutsetninger for å drive omstillingsarbeid.

Offentlig sektor som innkjøper

Internasjonale klimaavtaler som Parisavtalen har bidratt til å sette bærekraftig omstilling i maritim sektor på agendaen, men fordi investeringer i skip og havnefasiliteter er kostbare og har lang levetid, kan det oppleves risikofylt å kjøpe ny teknologi. Derfor forventes omstilling i denne sektoren å ta tid.

Det er imidlertid mulig å akselerere noe av omstillingen, mener Steen og Bjerkan, for eksempel ved at offentlig sektor bruker sin makt og posisjon som storinnkjøper av varer og tjenester.

– Et steg i riktig retning er at det offentlige, som kjøper store mengder varer som fraktes på sjøen, setter strenge krav til sine leverandører når det gjelder utslipp.

Behov for nye roller i havnesektoren

Steen og Bjerkan trekker frem nytten av å betrakte havnesektoren som noe mer enn en tilrettelegger for transport og logistikkoperasjoner. For å lykkes med bærekraftig omstilling i maritim sektor, bør havnenes rolle som samfunnsaktører i større grad vektlegges.

– Plassert midt mellom de mange aktørene som bebor og bruker havneområdet, kan havna bygge forente visjoner for omstillingsarbeid og tilrettelegge utslippsreduksjon som virker også langt utenfor havna. Det gjør havna til en nøkkelbrikke i omstilling av transportsektoren som helhet.

Les også: [Smart bruk av tre kan kutte store utslipp](#)

Av Thomas Keilman | Publisert 25. mai 2021 | Oppdatert 29. okt. 2024

Last ned 

Del 

Meldinger ved utskriftstidspunkt 5. mai 2025, kl. 10.44 CEST

Det ble ikke vist noen globale meldinger eller andre viktige meldinger da dette dokumentet ble skrevet ut.