

MOTTATT

KS BedriftHavn

6 JUL 2012

Oslo, 29. juni 2012

Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen
Fiskeridepartementet
Postboks 8118 Dep
0032 OSLO

Samferdselsminister Marit Arnstad
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kopi:

Kommunal- og regionalminister Liv Signe Navarsete
Nærings- og handelsminister Trond Giske
Miljøvernminister Bård Vegard Solhjell
Finansminister Sigbjørn Johnsen
Kystdirektør Kirsti L. Slotsvik
Vegdirektør Terje Moe Gustavsen
Jernbanedirektør Elisabeth Enger
Avinor konsernsjef Dag Falk-Petersen

Høringsuttalelse om transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014 - 2023

KS Bedrift Havn representerer 25 av de sentrale transporthavnene i Norge. Vi har medlemmer langs hele kysten og ønsker med dette å komme med innspill til NTP arbeidet på vegne av disse havnene:

- Den statlige økonomiske rammen til sjøtransport bør økes med *mer* enn 45 % i forhold til gjeldende NTP
- Regjeringen bør utforme klare mål for godsoverføring fra vei til sjø og sette inn virkemidler som styrker sjøtransportens konkurransevne mot andre transportformer
- Det samlede avgiftstrykket på sjøtransport bør reduseres med minst 250 millioner NOK
- Man bør vurdere å lage et avgiftssystem som stimulerer vareiere til å benytte sjøtransport
- Staten bør støtte utbygging av ny havneinfrastruktur
- Kystverket bør få utvidet sitt mandat for å kunne styrke sitt planarbeid og dialogen med havnene.
- Det er viktig å kartlegge transportkorridorer for gods som fraktes til og fra Norge for å kunne identifisere bedre hvor det er et potensiale for mer sjøtransport
- NTP bør ivareta nordområdenes særlige infrastrukturbehov, også sjøveien

Bakgrunn

KS Bedrift Havn har gjennom lengre tid engasjert seg på vegne av sine medlemmer for å synliggjøre havnenes rolle i et effektivt transportmønster i Norge. Vi vil samtidig understreke at vi er positive til fiskeri- og kystministerens arbeid for å løfte sjøtransporten på den politiske agenda. Den innsats som er gjort siste året fra statsrådets side gjør oss optimistiske med tanke på gode resultater i forbindelse med regjeringens NTP arbeid.

For et langstrakt land som Norge er det avgjørende med god kommunikasjon. Sjøverts import og eksport bidrar til en betydelig verdiskapning langs kysten vår og i Norge som helhet. Havnedrift har dessuten mange positive virkninger for lokalsamfunnet, blant annet ved å gi et levekraftig grunnlag for lokalt næringsliv og sysselsetting. Fiskeri, offshore- og cruisevirksomhet er eksempler på næringer som er helt avhengige av havnene. Denne mangfoldige rollen gjør at havnene mange steder er livsnerven for lokalsamfunnene som de betjener. Og det er langs kysten at størstedelen av befolkningen bor. Sjøfrakt virker også avlastende på veinettet. Dessuten er det energieffektivt og gir lave klimagassutslipp. I tillegg til å sikre lokal verdiskapning og å være samfunnsøkonomisk betydningsfulle, er havnene derfor viktige i miljøkampen.

Det er på det rene at godsstrømmene øker, og ved å overføre gods fra vei til sjø, realiseres betydelige samfunnsgevinster. Råvarer, innsatsvarer og varer med lang holdbarhet går for det meste sjøveien. Forbruksvarer og varer med kort holdbarhet fraktes stort sett med bil. Stykkgodsfrakt taper markedsandeler til lastebilen, og det er viktig å snu denne trenden. Det er også for stykkgoods at potensialet er størst for overføring til sjø. I forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP) ser vi mange positive forslag som tyder på at myndighetene vil prioritere sjøfrakt. Dette underbygges av kyst- og fiskeriminister Lisbeth Berg-Hansens engasjement i nærskipfartsstrategien og den gjennomførte møteserien. Likevel etterlyser vi både klarere målsetninger og prioriteringer. Regjeringen bør utforme klare mål for godsoverføring og sette inn de virkemidlene som mest effektivt fremmer sjøtransportens konkurransefortrinn.

Nødvendig med en økning av de økonomiske rammene

KS Bedrift Havn bifaller målsetningen i NTP 2014-2023 om å få mer frakt av gods fra bil og over til skip og tog. Vi er enige med transportetatene i at det trengs mer kunnskap for å realisere dette målet, og støtter tiltak som skal skaffe til veie slik kompetanse. Samtidig vet man alt en del om hva som fungerer, og slike tiltak må prioriteres. KS Bedrift Havn registrerer etatenes forslag om å øke den statlige økonomiske rammen i NTP 2014-2023 med 45 % i forhold til gjeldende NTP. For at Norge skal realisere sitt maritime potensiale, mener vi at den økonomiske rammen til sjøtransport bør økes betydelig ut over dette. Sjøveis transport subsidieres ikke, i motsetning til vei og jernbane, og det må veies opp for denne skjevheten for å styrke sjøtransportens konkurransevne. Under følger våre kommentarer til virkemidlene som skal styrke sjøtransporten i forslaget til NTP 2014-2023.

Virkemidler for mer sjøtransport

1) Økonomiske tiltak

a) Dagens avgiftssystem hemmer konkurransen mellom skip og bil. Dette er problematisk av flere grunner. CO₂-utslippet per tonn-km fra et standard containerskip på 1000 TEU er beregnet til å være kun 20% av det en standard lastebil slipper ut på samme distanse (Shortsea Promotion Centre). Dessuten bidrar sjøfrakt til en avlastning av veinettet, noe som reduserer ulykker, veislitasje og kødannelse. Bilfrakt gir altså langt høyere klimagassutslipp samtidig som det i større grad belaster vår felles infrastruktur. Ut fra både samfunnsøkonomiske og miljømessige hensyn bør vi derfor fjerne avgifter som skaper disincentiver for sjøfrakt.

KS Bedrift Havn ønsker at det samlede avgiftstrykket på sjøtransporten skal reduseres med minst 250 millioner NOK. Det er allerede tatt skritt i riktig retning, noe som er svært positivt. I gjeldende NTP er det bestemt at kystgebyret skal bort innen 2014. Videre utgjør lostjenesten ca 60% av de statlige avgiftene for sjøfarten, og i påvente av en egen NOU om reformer i losvesenet, støtter KS Bedrift Havn transportetatens forslaget om en gradvis reduksjon av denne avgiften.

Parallelt må man satse på ordningen med farledsbevis. Prosessen med å skaffe seg et slikt bevis bør gjøres mindre byråkratisk. Samtidig bør farledsbevisenes bruksområde utvides – uten at det på noen måte går på bekostning av sikkerheten til sjøs. Også den teknologiske utviklingen har skapt et betydelig effektiviseringspotensiale ved at trafikksentraler kan overta flere av losvesenets oppgaver.

Alt dette vil bidra til å gjøre sjøtransport mer attraktivt for vareeiere. Likevel vil det ikke oppveie alle skjevhetene mellom frakt med skip og frakt med bil. De nevnte samfunnskostnadene ved bilfrakt er ikke priset inn i tjenesten som vareeier betaler ved kjøp av transport. Derfor bør man også vurdere å lage et avgiftssystem der de reelle kostnadene ved den enkelte transportform gjenspeiles i prisen som vareeier betaler. For å realisere målsetningen om å overføre stykkgoods fra vei til sjø, er man helt avhengig av å redusere den relative prisen på sjøfrakt.

I tillegg påpekes det i NTP 2014-2023 at havneavgiften kan differensieres etter skipenes miljøutslipp. KS Bedrift stiller seg positiv til dette, men understreker at dette må baseres på frivillighet. En uforholdsmessig stor administrasjonsbyrde for enkelte havner vil være samfunnsøkonomisk ugunstig. Vi vil også påpeke at «havneavgiften» kan tolkes ulikt, og at begrepet derfor må avklares.

b) Det foreslås å innføre en incentivordning, basert på EUs Marco Polo-program, for å få frakt av gods over fra vei og til sjø eller bane. Vi er positive til en slik ordning, men mener at den bør fokusere på frakt av gods til sjøs. Grunnen er at sjøveis transport ikke subsidieres, i motsetning til vei og jernbane. Den foreslåtte ordningen bør sikte på å veie opp for denne skjevheten.

Ved utformingen av en slik ordning er det viktig å lære av utfordringene og problemene med EUs Marco Polo-program. Et av de viktigste utvalgskriteriene i Marco Polo er hvor mye last som netto overføres i tonn-kilometer. Men de årlige terskelverdiene er svært høye for norske forhold, og volumkravene har ført til få norske søknader og lite utbetalt støtte til norske aktører. Norge har

spredd befolkning, små volumer, et stort veinett og høye kostnader. Samfunnskostnadene for vei er derfor mye høyere her enn i mer tettbefolkede deler av Europa. Følgelig er også nytteverdien av sjøtransport større i Norge. Den norske ordningen må hensynta disse forholdene.

Marco Polo er belemet med en tungvint søkeprosess som skaper stor administrativ byrde. Dette må unngås med den norske ordningen. En effektiv løsning kan være å gi direkte tilskudd til transportkjøper ved bruk av skip i utvalgte korridorer der konkurranseflaten mellom bil og skip er stor. Alle transportkjøpere, også utenlandske, må dekkes av ordningen og fritt kunne velge leverandør. Både innenlands og utenlands frakt omfattes av ordningen, herunder import og eksport.

Som med Marco Polo må det fokuseres på prosjekter som antas å være levedyktige når støtten opphører. Kun slik vil støtten ha varig virkning. Likevel må støtten være av en slik størrelse og lengde i tid at den faktisk bidrar til en varig overføring av gods fra vei til sjø. Når det gjelder konkrete virkemidler i ordningen henvises det til Shortsea Promotion Centre Norges «Forslag til incentivordning for overføring av gods fra vei til sjø».

Den norske ordningen bør kunne støtte utbygging av havneinfrastruktur. Virkemiddelbruken bør være teknologinøytral. Det er flere grunner til dette: Såvel den teknologiske utviklingen som vareetterspørsel og godsstrømmer er vanskelige å forutsi med sikkerhet; mangfold og variasjon kan bidra til at man unngår å binde seg opp til løsninger som blir akterutseilt i løpet av kort tid. I tråd med nærhetsprinsippet bør det dessuten være rom for å velge løsninger ut fra lokale behov. KS Bedrift Havns medlemmer besitter en viktig kompetanse på området, og vil gjerne bidra i utformingen av den norske ordningen på dette punktet.

Ordningen bør bli en permanent del av NTP, med rom for stadig forbedring. Likevel knytter det seg et par spørsmål til opprettelsen: Skal Norge fremdeles være med i Marco Polo-ordningen når den har gitt såpass liten uttelling for norske aktører? Vil det eventuelt være mulig å få støtte både fra den norske ordningen og Marco Polo?

c) Det er et stort behov for bevilgninger over veibudsjettet for havnetilknytninger. Havnene er helt avhengige av god landverts tilknytning til riksveiene for å fylle sin knutepunktsfunksjon. Slike investeringer vil kunne gi bedre samferdselsløsninger, realisere samfunnsøkonomiske gevinster og ivareta miljøhensyn. På samme måte bør NTP også prioritere utbedringer og oppgraderinger av de riksveiene som er tilknyttet stamnetthavnene og som er stamnettveier.

d) Transportetatene foreslår at Samferdselsdepartementet utvider ordningen med å støtte etablering av sidespor til logistikksentra og produksjonsbedrifter til også å omfatte havner. Grunnen er at mange havner har banespor som ikke er i bruk. KS Bedrift Havn støtter dette forslaget.

e) De senere årene har det vært politisk og næringsmessig fokus på nordområdene. Flere stortingsmeldinger ser på mulighetene som ligger i nord, og det slås fast at manglende infrastruktur kan hemme potensialet for vekst og en positiv samfunnsutvikling (Stortingsmelding 28 [2010-2011] «En næring for fremtida – om petroleumsvirksomheten»; stortingsmelding 7 [2011-2012] «Nordområdene. Visjon og virkemidler»). Konklusjonene fra utredningen «Ny infrastruktur i nord»

bør i større grad gjenspeiles på virkemiddelsiden i NTP. Som et eksempel vil forbedret adkomst fra Breivika i Tromsø havn til E8 være avgjørende både for mulighetene for å overføre gods fra vei til sjø, og for selve flyten av gods i transport- og stamnettet. Den industrielle satsingen i den nordlige landsdel har nasjonal interesse. Derfor bør staten også vurdere støtte til utbyggingen av havner slik at de er rustet til å imøtekomme offshore-industriens behov.

2) Forvaltningsendringer

a) I forslag til NTP 2014-2023 tar transportetatene til orde for å få større handlingsrom. Etter vårt syn er det særlig viktig at Kystverket får utvidet sitt mandat til å gjelde oppgaver utover farleder og beredskap og sikkerhet. Kystverket deltar i dag med gode bidrag i transportetatenes arbeid med NTP, men de besitter ikke nødvendig kapasitet til å kunne ha en løpende dialog med kommuner og fylkeskommuner for å finne gode og effektive løsninger for sjøtransporten. Mandatet bør derfor utvides til å omfatte retten til å definere sjøtransportkorridorer og koble disse mot transportkorridorene på land. Dette forhold gjelder sjøtransportens kobling mot både vei og bane.

b) KS Bedrift Havn ønsker også at Kystverket legges inn under Samferdselsdepartementet. Dette vil bidra til å samordne fagkompetansen innen transportsektoren, noe som er avgjørende for å fremme gode intermodale løsninger.

c) I forslag til NTP tas det til orde for å redusere plantiden i det offentlige. Transportetatene ønsker å vurdere et nytt planregime for store, statlige infrastrukturprosjekter. KS Bedrift Havn støtter dette og samtykker i at det trengs en bedre samkjøring mellom statlige etater. Det er viktig for å realisere det intermodale potensialet. En raskere og mer kontinuerlig utbygging av enkeltprosjekter er ønskelig. Derfor støtter vi også forslaget om at prioritering og finansiering av slike prosjekter må avklares før prosjektplanleggingen (etter plan- og bygningsloven) starter.

3) Kunnskap om sjøtransport avgjørende

Transportetatene vil ha en bred samfunnsanalyse der man ser på incentiver, eierskap og organisering av viktige trafikkhavner og terminaler. Det erkjennes at nåværende regime med utpekte havner og stamnett ikke har styrket sjøfrakten tilstrekkelig. KS Bedrift Havn ønsker en slik samfunnsanalyse velkommen. Vi er enig i at det er avgjørende å styrke kunnskapen om godsstrømmene, samt at hovedstøtten bør settes inn der det er reell konkurranseflate mellom frakt til sjøs og frakt langs vei. Samtidig vil vi påpeke at det alt finnes mange utredninger. For at en «bred samfunnsanalyse» skal gi merverdi, må den spisses mot konkrete spørsmål. Etter vårt syn bør fokus særlig rettes mot:

- 1)** å gjennomføre en varestrømsanalyse som kartlegger godsstrømmer samt logistiktrender;
- 2)** å finne incentivene som kan få mer gods over på sjø, deriblant vurdere virkningen av avgifter;
- 3)** å kartlegge fremtidige transportkorridorer slik at havnene får et bedre grunnlag for å vurdere nye satsinger og investeringer.

Vi vil også påpeke at god statistikk vil være avgjørende for at en slik analyse skal treffe. Kystverket må derfor revidere statistikkføringen slik at SSBs havnerelaterte tall blir mer relevante.

4) Effektiv terminaldrift

KS Bedrift Havn stiller seg positiv til forslaget om å utvikle mer effektive terminalledd, med arealer for samlaste og servicebedrifter rundt terminalene. Transportetatene ønsker å utarbeide en nasjonal veileder med eksempler og råd for arealbruk og utvikling av regionale gods- og logistikklynger. Etatene vil også utrede om man trenger mer offentlig/privat samarbeid og bruk av konkurranse. KS Bedrift Havn ønsker begge deler velkommen. Med tanke på vår kompetanse, er våre medlemmer positive til å bistå i utformingen av veilederen. Vi vil også understreke at et viktig premiss for en mer effektiv havnedrift er å oppløse havnearbeidermonopolet. Dagens monopolsituasjon gir en rekke ulemper, blant annet gjennom arbeidstidsbestemmelser som skaper tregere lossing / lasting og dyrere tjenester.

5) Kystverkets prioriteringer

a) Tiltak i farleder som øker sikkerheten for sjøfrakt er helt avgjørende for en satsing på sjøtransport. Dette vil gi redusert tap av menneskeliv samt redusert tap av farlig gods. Samtidig åpner det for trafikk med større skip og hurtigere godsfremføring. Tilstrekkelig innseilingsdybde /-bredde og merking er nøkkelpunkter. Det bør også satses på å utbedre det samlede vedlikeholdsetterslepet (anslått til 2,6 mrd. NOK av Kystverket). Arbeidet med ROS-analyser av utsatte farleder, navigasjonsinstallasjoner og behovet for målebøyer må fortsette.

b) KS Bedrift Havn støtter Kystverkets ønske om å øke midlene til transportplanlegging, administrasjon og kystforvaltning. Dette for å øke organets utredningskapasitet og gjennomføringsevne. Ved en økning av rammen på 45 % – slik transportetatene foreslår – beregner Kystverket at man både vil kunne lukke vedlikeholdsetterslepet og utvikle virkemidler for å overføre gods fra vei til sjø. Likevel taper sjøtransport i forhold til de andre transportformene. Derfor mener KS Bedrift Havn at andelen av den foreslåtte rammen som tilfaller sjøtransporten bør økes betydelig, og helst til et nivå som likestiller sjøtransport med andre transportformer.

c) KS Bedrift Havn støtter Kystverkets ønske om å jobbe for å utvikle IKT for å håndtere gods. Dette er et viktig virkemiddel for å bidra til en sikker og effektiv vareflyt.

d) Det er viktig å realisere visjonen om en motorveistandard til sjøs, med sikker og effektiv seiling fra kai til kai. Dette krever store strategiske satsinger. Kystverket ser behov for «en mer helhetlig utvikling av innseilingskorridorer til utpekte havner og viktige stamnetthavner», og KS Bedrift Havn stiller seg bak dette. Det må gjennomføres tiltak i hele leddet: fra skip, i havner, i farleder og hos myndigheter. Da ITS-løsninger ikke dekkes innenfor den foreslåtte økningen på 45 %, ønsker KS Bedrift Havn at det settes av midler for å utvikle og støtte innkjøp av slike løsninger.

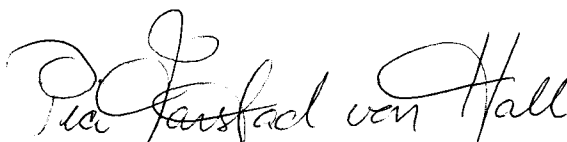
e) Det jobbes også med en EU-forankret standard på grensesnitt mot vareeier og logistikkaktører for den respektive korridor. Dette er positivt. Samtidig vil vi understreke hvor viktig det er at interessene til norske havner og andre norske aktører ivaretas i utformingen av en slik standard. Det er på det rene at EU prioriterer sjøtransporten, noe også vi, som del av Det indre marked, vil nyte godt av. Samtidig er det viktig at en sjøfartsnasjon som Norge ikke blir hengende i bakevja i forhold til våre viktigste handelspartnere.

KS Bedrift Havn ser frem til en videre dialog med departementene om norsk sjøtransport. Utviklingen av havnenes rammevilkår er avgjørende skal vi lykkes med å skape gode og effektive transportløsninger langs norskekysten.

Med vennlig hilsen



Bjørge Ravlo Rydsaa
Direktør



Pia Farstad von Hall
Fagleder