

Vår dato 28.06.2012

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

INNSPILL TIL ARBEIDET MED UTARBEIDELSE AV NTP 2014- 2023

Vi viser til departementets arbeid med Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023 (NTP) og tillater oss å komme med våre kommentarer til transportetatens og Avinors forslag til nasjonal transportplan 2014-2023.

NHO Sjøfart er det nye navnet på arbeids- og interesseorganisasjonen for innenriks sjøfart, tidligere Rederienes Landsforening. Våre medlemsrederier opererer bilferger, hurtigbåter, hurtigruten, slepefartøyer, redningsskøyter, lasteskip og skoleskip – totalt ca 400 skip og 5000 sjøfolk.

NHO Sjøfart er tilsluttet NHO og har deltatt i arbeidet med NHOs innspill SamferdselsesLøftet som departementet har fått overlevert. Vi stiller oss bak dette dokumentet.

Vi har også deltatt i arbeidet sammen med en rekke andre interesseorganisasjoner for maritim næring for å lage et innspill til en strategi for å styrke norsk nærskipfart som Fiskeri- og kystdepartementet skal utarbeide. Vi stiller oss bak dette dokumentet og vi vil derfor ikke ha ytterligere kommentarer til tiltak knyttet til å overføre mer gods fra land til sjø. Vi vedlegger innspillet.

Nedenfor vil vi komme inn på saker som er av spesiell interesse for våre medlemmer.

Bilferger

Etatene foreslår innføring av Autopass på alle riksvegferger. De skriver at det bør vurderes om det skal innføres ved nye anbud og / eller i løpende kontrakter dersom fergeselskapene ønsker det. Autopass er under utprøving på bilferger og erfaringene er at dette er fremtidens løsning, men at det fremdeles er utfordringer som tilsier at en rask utrulling vil være problematisk. Vi foreslår derfor at Statens vegvesen i dialog med næringen må bli enige om tidspunkt for implementering avhengig av at de tekniske og økonomiske løsningene er tilfredsstillende.

Etatene foreslår at sjablonen for frekvens og åpningstider avhengig av årlig trafikk ikke lenger legges til grunn ved utlysning av fergesamband. Begrunnelsen for det er at sambandene har ulike funksjoner og behov. Sjablonen ble stadfestet i siste NTP og innhold standard om stiv frekvens og åpningstider. Foreningen er enig i denne tilnærmingen om å gå vekk fra å bruke sjablon. Vi vil i tillegg til at det viktige å arbeide for å få på plass 20 minutters avganger for at næringslivet skal få et mer tilfredsstillende tilbud.

Etatene foreslår at man i fremtiden setter utslippskrav fremfor krav til spesifikt fremdriftsteknologi i konkurransegrunnlagene. Næringen er tjent med videre innovasjon på materiellet og reduksjon av sitt miljøfotavtrykk. Det kan være forskjellige måter å få det til på i offentlige anskaffelser. Vi har sett gode eksempler på dette ved innføring av gassferger som var et krav fra oppdragsgiver og ved det siste anbudet med miljøvennlige ferger der forskjellige tildelingskriterier ble stilt for å få til innovasjon. Det er derfor ikke formålstjenlig å utelukke noen fremgangsmåter i fremtidige anbudsrunder. Foreningen mener derfor at man i fremtiden bør være åpen på at det kan stilles

forskjellige krav i konkurransegrunnlagene og at man kan velge forskjellige anskaffelsesprosedyrer avhengig av hva man ønsker å oppnå.

Etatene foreslår den årlige rammen på post 72 Kjøp av riksvegfergetjenester til 4,6 mrd. Det fremgår ikke hvordan disse tallene blir fremskrevet. Vi anbefaler at Kostnadsindeksen for innenriks skipsfart(KIST) som Statistisk Sentralbyrå utarbeider blir benyttet.

Kystverkets fartøyer

Etatene foreslår anskaffelse av nye fire fartøyer slik at de totalt skal ha seks fartøyer. Fartøyene er omtalt som en viktig del av Kystverkets oljevernberedskap siden de er bygget og utrustet for denne oppgaven. Foreningen har tidligere utarbeidet en rapport om hvilket bidrag foreningen medlemsrederier kan yte for å bedre den akutte oljevernberedskapen og vi mener det er mer samfunnmessig lønnsomt å bruke de ressursene som allerede er på kysten for å bedre oljevernberedskapen, enn at staten bygger opp egne ressurser. Det er også slik at de ressurser som våre medlemmer besitter har en helt annen kompetanse til å håndtere hendelser siden de til daglig utfører denne typer arbeidsoppgaver. Rapporten er overlevert Fiskeri- og Kystdepartementet og kan overleveres departementet om ønskelig.

Videre mener vi at staten bør skille ut Kystverkets rederi i et eget selskap for å få rendyrket Kystverket som et offentlig myndighetsorgan og ikke som en tjenesteleverandør av tjenester det private kan levere.

Reiseliv

Etatene foreslår å tilpasse fergekapasiteten til sesongvariasjoner. Foreningen har i samarbeid med NHO og andre landsforeningen i NHOs reiselivsråd tatt til orde for en bedre utnyttelse av skuldresesongen og da må også fergetilbudet forbedres på utvalgte steder. Foreningen støtter dette forslaget og påpeker at også annen sjøtransport som hurtigbåter vil være aktuelt å se nærmere på for å kunne gi turister en forbedret opplevelse av Norge.

Vennlig hilsen
NHO Sjøfart



Klaus Værnø
ass. direktør

Et innspill til regjeringens arbeid med en strategi for norsk nærskipsfart



KS BedriftHavn



Sjøtransportprosjektet/
Sjøtransportalliansen

INNHOLD

1. Innledning.....	2
2. Sammendrag.....	3
3. Hva er situasjonen i dag?.....	6
3.1. Nærskipsfarten – vår viktigste transportåre.....	6
3.2. Havnene – en sentral del av transportkjeden	7
3.3. Veitransport vinner terreng.....	9
3.3.1. Transportmiddelfordeling og trender.....	9
3.3.2. Import og eksport til/fra Europa	10
3.3.3. Innenriks godstransport.....	12
3.3.4. Ulikheter i finansieringen av sjøtransport og landtransport.....	13
4. Myndighetenes arbeid med å øke nærskipsfarten	15
4.1. NTP-forslaget fra etatene for perioden 2014-2023	15
4.2. Stø Kurs.....	17
4.3. Klimameldingen	17
5. Forslag til tiltak for økt sjøtransport.....	18
5.1. Havnestruktur	18
5.2. Effektive havneterminaler	19
5.3. Gebyrer og avgifter som virkemiddel i en overføringsstrategi	20
5.4. En mer effektiv og moderne lostjeneste.....	21
5.5. Klimatiltak i sjøfarten	22
5.6. Kartlegging av overføringspotensialet.....	25
5.7. Insentivordning for overføring av gods.....	26
5.8. Offentlige innkjøp av transporttjenester	28
5.9. Markedsaktørenes oppgaver	28
5.9.1. Rederiene	28
5.9.2. Havnene og terminalene	28
5.9.3. Vareeierne.....	29
5.9.4. Speditører og samlastere.....	29
6. Offentlig organisering - planleggingskapasitet	29
7. Avslutning.....	30

1. Innledning

Regjeringen har en klar målsetting om å flytte gods fra land til sjø. Dette dokumentet er et innspill fra markedsaktørene til regjeringens arbeid med å styrke nærskipfarten, herunder Fiskeri- og kystdepartementets, Samferdselsdepartementets og Nærings- og handelsdepartementets arbeid med utforming av en offentlig strategi for nærskipfarten.

Strategien legger vekt på å være operasjonell og er næringens innspill til tiltak og prosjekter som vil bidra til en overføring av last fra vei til sjø på kort og mellomlang sikt.

Partene som står bak dette innspillet er representert gjennom Norges Rederiforbund, Logistikk- og Transportindustriens Landsforening, Fraktefartøyenes Rederiforening, KS Bedrift havn, Maritimt Forum, Rederienes Landsforening, Norsk Skipsmeglerforbund og Norsk Havneforening. Kystverket har vært deltaker i prosjektet, og har bidratt med skriftlige og muntlige innspill gjennom prosessen på utvalgte områder.

Innspillet er utviklet av prosjektgruppen i fellesskap, og representerer prosjektgruppens syn, med unntak for Kystverket som har en separat rolle som bidragsyter til departementenes behandling av planforslaget.

Det understrekes at alle tiltakene som foreslås i dette innspillet, er likeverdige. Når det gjelder insentivordning for overføring av gods, har man kommet noe lenger på utformingen av dette tiltaket enn på øvrige tiltak, dette presenteres i form av et vedlegg til dette innspillet.

Innspillet omhandler en strategi for nærskipfarten som har virksomhetsområde langs norskekysten og mellom havner i Norge og Europa. Vi vil ha spesielt fokus på den lasten som i dag ikke går sjøveien, men hvor det er et potensiale for å flytte fra land til sjø. Dette vil eksempelvis være last som rommes i containere og semitrailere og som i dag går hovedsakelig på vei.

På dette området håper vi å bidra til en visjon om

Fornyhet offensiv for sjøtransporten

2. Sammendrag

Norske myndigheter, uavhengig av regjering, har gjennom flere tiår hatt mål om å overføre mer av godstransporten fra land til sjø. Til tross for dette skjer det motsatte.

En nasjonal, målrettet satsing for å flytte varetransport fra land til sjø er nødvendig fordi konkret og forpliktende politikk er etterlyst. På bakgrunn av transportetatenes prisverdige forslag til tiltak for å fremme sjøtransportens rolle i transportarbeidet, foreslås i denne rapporten en rekke konkrete tiltak til støtte for dette:

- I dag mangler det overordnet ansvar, tilrettelegging og styring av sjøtransporten. Staten må på samme måte som på veisektoren ta et overordnet ansvar og sørge for at ord blir til handling.
- Det må bli økt satsing på sjøtransport gjennom Nasjonal Transportplan og det må også utformes en helhetlig havnestrategi som blant annet medfører en oppgradering av mange havner og mulig bygging av nye havner. En foreslått varestrømsanalyse gir et godt utgangspunkt for en helhetlig havnestrategi.
- Vi må ha en helhetlig gjennomgang av sjøtransportens gebyr- og avgiftssystem der resultatet må være at sjøtransporten blir minst like, om ikke mer, konkurransedyktig som veitransporten.
- Arbeidet til det regjeringsoppnevnte Losutvalget vil være svært viktig for å få et mer målrettet, effektivt og modernisert system for trafikkavviklingen til sjøs. Frem til det regjeringsoppnevnte Losutvalget kommer med sin utredning må vi få en fornuftig og hensiktsmessig bruk av lostjenesten og farledsbeviset.
- Tiltak knyttet til miljø og flåtefornyelse vil bl.a. bidra en mer energieffektiv nærskipsfartsflåte. Flåtefornyelse er sentralt da flåten har en høy gjennomsnittsalder - oppunder 30 år - og det er krevende å tilfredsstille dagens krav til miljøvennlig og kostnadseffektiv transport. Flåtefornyelse vil bidra til sikrere og mer miljøvennlige skip langs kysten og gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig i forhold til veitransport.
- Det anbefales at staten tar initiativ til en kartlegging av overføringspotensialet med full medvirkning fra markedsaktørens side for å kartlegge de varestrømmer aktørene kan sende med sjøtransport og hvilke forutsetninger som må oppfylles for at slik overføring kan skje.
- Det anbefales opprettet en insentivordning i tråd med anbefalingen fra transportetatenes side. Denne rapporten fremmer et konkret forslag til en slik ordning.

En satsing på sjøtransport må være et samarbeid mellom staten, kommuner og markedsaktørene.

Oppsummert gjengis forslag til tiltak, mål, virkning og ansvar i tabellen nedenfor. Ytterligere utdyping og detaljer beskrives i de enkelte kapitler.

Tabell: Oversikt over mål, tiltak, virkning og ansvar.

Aktør	Tiltak	Mål	Virkning
Staten	Øke planressursene og utvide mandatet til Kystverket for planlegging av langsiktig havnestruktur, infrastrukturtiltak og tilførselsruter i samarbeid med kommunene. Bidra med insentivordninger for regionalisering av havner.	Spesialisering og konsentrasjon av transportvolum.	Effektivisering og konsentrasjon om godsvolumer. Reduserte kostnader.
Staten	Kartlegging av overføringspotensialet: Gjennomføre en varestrømsanalyse sammen med markedsaktørene som gir faktagrunnlag for valg av transportkorridorer sjøveien.	Overføre deler av veibasert varetransport til sjøtransport	Miljøgevinst, mindre trengsel langs veiene. Økt kunnskapsnivå om overføringspotensialet.
Staten	Redusere sjøtransportens samlede avgiftstrykk.	Overføre last fra vei til sjø.	Styrking av sjøtransportens konkurranseevne sammenliknet med andre transportformer.
Staten	Lostjenesten: Skille forvaltning og drift, utvide ordningen med farledsbevis, effektivisering og mindre grad av brukerfinansiering, opprette en landsdekkende trafikksentral og losformidlingssentral, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten, forbedring av fyr og merkesystem, bedre ressursutnyttelse og flytting av losbordingsfelter.	En mer effektiv og moderne lostjeneste som ivaretar sikkerheten til sjøs og verner om miljøet.	Mer effektiv trafikkavvikling til sjøs, eksempelvis redusert ventetid på los. Mer målrettet og effektiv bruk av losressursene. Styrke sjøtransportens konkurransekraft i forhold til veitransport.
Staten	Arbeide for et internasjonalt klimafond eller et nasjonalt, konkurransenøytralt fond, bidra til å introdusere alternative drivstofftyper i sjøfarten, stimulere til økt bruk av landstrøm.	Omstille sjøflåten til mer miljøvennlig drift.	Redusert global og lokal forurensing.

Aktør	Tiltak	Mål	Virkning
Staten	Stimulere til flåtefornyelse gjennom å etablere en toppfinansieringsordning gjennom Eksportkreditt Norge AS uavhengig av flagg. GIEK bør kunne stille med tilsvarende garantier. Økte avskrivningssatser. Tilskudd til kondemnering av gamle skip. FoU-tiltak gjennom Forskningsrådet og Innovasjon Norge.	Fornyelse av kystflåten. Utvikling av skip i tråd med markedets krav.	Reduserte klimautslipp. Styrking av sjøtransportens konkurranseevne.
Staten	Introdusere en konkret insentivordning for overføring av last i tråd med forslagene fremmet av transportetatene.	Overføre last fra vei til sjø.	Styrke sjøtransportens konkurranseevne.
Staten	Fremme miljøvennlig transport, for eksempel sjøtransport, gjennom offentlige innkjøp av transporttjenester.	Benytte offentlige myndigheters innkjøpsmakt til å fremme miljøvennlige transportformer.	Overgang til miljøvennlige transportformer.
Rederiene	Delta aktivt i arbeidet med en statlig initiert prosess for kartlegging av overføringspotensialet som vil bidra til økt faktagrunnlag for valg av transportkorridorer sjøveien.	Overføre last fra vei til sjø.	Miljøgevinst, mindre trengsel langs veiene. Økt kunnskapsnivå om overføringspotensialet.
Rederiene	Utvikle dør-dør løsninger for import, eksport og nasjonal last med faste regulære linjer og høy punktlighet.	Tilby totale verdikjeder til vareeiere og speditører.	Utvikle standard sjøtransportprodukter for Europa-last og nasjonal last.
Rederiene	Flåtefornyelse i tråd med markedets behov.	Utvikle kvalitet og regularitet for sjøtransport.	Øke valgmulighetene for vareeiere og speditører.
Havnene og terminalene	Delta aktivt i arbeidet med en statlig initiert varestrømsanalyse som grunnlag for spesialisering av havnedrift og containerhavner.	Spesialisering og effektiv drift.	Utvikle transportruter.
Havnene og terminalene	Effektivisering av driften, kontinuerlig drift for lasting og lossing i havnene.	Reduserte priser, effektivisering.	Økt konkurransekraft.
Havnene og terminalene	Utvikle tilleggstjenester og markedsorientering av tilbud og priser.	Mer produktutvikling.	Øke havnenes konkurransekraft
Vareeierne	Delta aktivt i kartleggingsarbeidet initiert av staten, beskrive forutsetningene for overføring av last til sjøtransport.	Utvikle sjøbaserte løsninger for import, eksport og innenlands	Andel av lasten flyttes til sjø.

Aktør	Tiltak	Mål	Virkning
		distribusjon.	
Speditører og samlastere	Utvikle "grønne" transportløsninger for sjøtransport i/til og fra Europa og nasjonalt på linje med gjennomprøvde løsninger som finnes for jernbane, fly og veitransport.	Produktutvikling	"Grønne" transporttilbud til/fra og i Norge.

3. Hva er situasjonen i dag?

3.1. Nærskipsfarten – vår viktigste transportåre

Nærskipsfarten går langs kysten vår og til og fra havner i Europa. Segmentet betjener i hovedsak mindre skip, med størrelser opp mot 15.000 dødvekttonn. Et skip på 4.000 dødvekttonn tilsvarer omtrent 150 lastebiler.

Nærskipsfart er en samlebetegnelse for tørrlasteskip, gasstankere, bulkskip, tankskip, kjemikalieskip, passasjerskip, containerskip, roro-skip, kjøle- og frysescip, alle med virksomhetsområde innenfor Europa. Disse fartøyene går i linjefart på faste kontrakter og enkeltturer. Rederiene innenfor nærskipsfart driver transport av alle typer varer eller passasjerer. De går mellom norske havner, og mellom norske og europeiske havner.

Den norskeide nærskipsfartsflåten kan grovt sett inndeles i to kategorier; de som utfører transport på norskekysten (nasjonal kystfart), og de som utfører transport i kombinert fart på kysten, mellom Norge og Europa. Fartøyene som opererer på norskekysten er i hovedsak registrert i NOR og kan beskrives som "lastebil på sjø". Lastebilen representerer den største konkurransemessige utfordringen. Fartøyene som opererer i kombinert fart og utfører transport på kysten, mellom Norge og Europa, er i hovedsak registrert i NIS, EU- eller andre utenlandske flagg. Skipene har lengre seilingsdistanser og konkurrerer med europeisk og internasjonal nærskipsfart og internasjonal lastebiltransport.

Nærskipsfartsflåten utgjør om lag 1000 skip som seiler både innenfor norske og europeiske farvann. I Norge er det ca. 550 registrerte selskaper innenfor nærskipsfarten, disse har en samlet verdiskaping på 9 milliarder kroner per år. Nærskipsfartsrederiene sysselsetter ca. 10 000 sjøfolk, i tillegg til disse kommer ansatte på rederikontorene.

Nærskipsfarten er et segment som er preget av relativt lave marginer og opererer i et sterkt konkurranseutsatt marked. De konkurrerer ikke bare med nærskipsfartsrederier fra hele Europa, men også mot landtransporten.

I Europa står sjøtransporten for om lag 40 prosent av den interne handelen i Europa, og en høy andel av sjøtransporten til og fra Norge er innom EU-havner målt i transportarbeid (tonnkm). I Norge går 42 prosent av alle innenlandske transportytelser sjøveien. Utviklingen går dessverre i feil retning, i 1960 var henholdsvis andelen 70 prosent, i 2006 var den 46 prosent. I samme periode har det vært kraftig vekst i transportarbeidet.

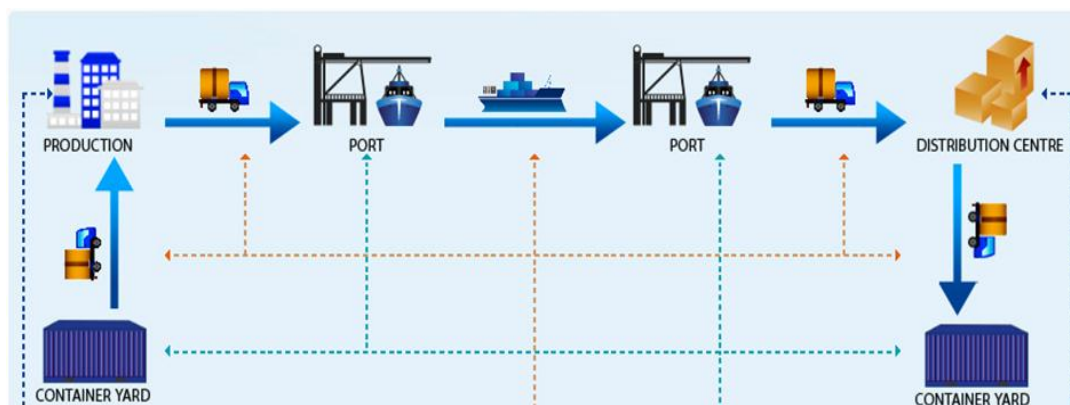
Det er særlig innenfor LCL-segmentet, det vil si gods som kan rommes i lastebiler, trailere og containere, at skipsfarten taper markedsandeler.

Langs norskekysten er sjøtransporten avgjørende for å holde hjulene i gang for både norsk industri og norske arbeidsplasser. I forhold til andre transportformer er sjøtransportens store fortrinn at den kan transportere store volumer over lange distanser til en lav pris med mindre energibruk og klimautslipp. Med hensyn til kapasitetsutnyttelse er det få begrensninger, og når det gjelder utbygging av infrastruktur er det relativt lave kostnader knyttet til dette.

Robuste prognoser viser også en kraftig økning av transportbehovet i årene fremover, både innenlands og mot utlandet. Det gir store utfordringer for hele vårt nasjonale transportsystem. Veksten i varetransporten skjer på land, og alle prognoser tilsier at utviklingen vil fortsette dersom det ikke gjøres grunnleggende endringer i konkurranseforholdet mellom veitransporten andre transportformer. Godstransporten har befestet og til dels styrket sin stilling på norske veier. Støy, ulykker, miljøkostnader, køer og veislitasje er bare noe av resultatet av denne utviklingen. Nøkkelen til å møte utfordringene ligger blant annet i en betydelig overføring av gods fra land til sjø.

Regjeringen har nå satt i gang flere gode initiativ for å styrke sjøtransporten med det mål om å flytte mer last fra land til sjø. For å lykkes vil det være sentralt å styrke rammebetingelsene for nærskipfarten sammenliknet med andre transportformer slik at også nærskipfartens konkurransekraft øker. Regjeringen må våge å satse tilstrekkelig, det er her snakk om å snu en utvikling som har pågått over mange år.

3.2.Havnene – en sentral del av transportkjeden



Havnene utgjør et viktig ledd i transportkjeden for stykkgoods og bulk som skal fraktes fra A til B. I denne rapporten brukes begrepet stykkgoods ut fra sjøtransportens termer, dvs alt gods som kan rommes i en container, tralle eller vogntog samt øvrig stykkgoods. Skal vi lykkes med målet om mer sjøtransport er det derfor avgjørende at havnene og havneinfrastrukturen er tilpasset samfunnets og næringens behov. I praksis betyr det at vi bør få en nasjonal gjennomgang av infrastrukturen til og fra havnene, både farleder, vei og bane tilknytning må være mest mulig effektiv. I tillegg må havnene selv utvikle seg og bli mer effektiv i sin drift av havnen og havneterminalene. For noen havner kan det bety en ytterligere spesialisering innenfor enkelte

markedssegmenter, eksempelvis containerdrift. Det bør samtidig legges til at havnene langs kysten fyller langt flere roller enn ren gods og bulk håndtering. Noen steder har havnene også en spesialisert rolle i forhold til lokalt næringsliv eller industrivirksomhet. Dette er havnemarkeder som ikke drøftes i denne rapporten.

Bare i tredje kvartal i 2011 ble det transportert 47,6 millioner tonn gods til eller fra de største norske havnene. Dette var en økning på 4 millioner tonn eller 9,2 prosent sammenlignet med 3. kvartal 2010. Fordelingen på innenriks- og utenrikstrafikk var uendret fra samme kvartal i 2010. I alt ble det fraktet 173 500 TEU-containerer med og uten last i 3. kvartal 2011. Dette var 3 100 flere enn i 3. kvartal i 2010. Godsmengden i containerne var 1,2 millioner tonn. Det tilsvarte en økning på 1,9 prosent både for godsmengde og antall containere. Tallene viser også at havnenes hovedaktiviteter knytter seg til bulklast, mens containertrafikken og øvrig stykkgodstrafikk er av mindre karakter. Containertransport går i dag hovedsakelig på vei og bør i større grad i fremtiden gå sjøveien.

I perioden 4. kvartal 2010 til 3. kvartal 2011 var det en god fordeling av containertransporten langs hele kysten, men samtidig er det havnene i Oslofjorden som står for mye av vareimporten der Oslo Havn skiller seg ut som en stor havn for import av varer. Veksten skjer nå utenfor Oslo og de øvrige havnene håndterer nå flere containere til sammen enn Oslo. Av andre havner bør det fremheves at Ålesund havn representerer en stor eksporthavn. Retningsbalansen av varestrømmene er mellom import og eksport er en stor utfordring blant havnene og sjøtransporten som helhet. Det bør vurderes om det i større grad enn i dag langs deler av kysten bør tilrettelegges for import av varer over de havnene som i dag er stor på eksport.

Nedenstående tabell viser omfanget av containertransport til/fra norske havner målt i TEUs (en TEU er ekvivalent tilsvarende en 20 fots containerenhet). Tallene er SSB-statistikk for perioden fra og med 4. kvartal 2010 til og med 3. kvartal 2011.

Norske havner driver omfattende virksomhet innenfor håndtering av bulkklaster, reiseliv og industrirelatert virksomhet. Med unntak av noen få havner er andelen containertransport relativt begrenset i forhold til den øvrige virksomheten.

Tabell: Omfang av containertransport per år, TEUS. Kilde SSB

Havn kysten rundt	TEUs
Borg Havn IKS	37637
Moss Havn KF	62298
Oslo Havn KF	207538
Drammenregionens Interkommunale Havnevesen	18706
Larvik Havn KF	64772
Grenland Havn IKS	22503
Kristiansand Havn KF	40790
Eigersund Havnevesen KF	4455
Stavanger Interkommunale Havn IKS	11841
Karmsund Interkommunale Havnevesen IKS	7461
Bergen og Omland Havnevesen	27587
Flora Hamn KF	7073
Bremanger Hamn og Næring KF	4889
Nordfjord Havn IKS	10294
Ålesundregionens Havnevesen	61468
Molde og Romsdal Havn IKS	300
Kristiansund og Nordmøre Havn IKS	13469
Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS	13318
Indre Trondheimsfjord Havnevesen IKS	17615
Mo i Rana Havn KF	575
Bodø Havn KF	22196
Narvik Havn KF	38
Tromsø Havn KF	12072
Hammerfest Havn KF	264
Store Norske Spitsbergen Grubekompani AS	3574
Sum alle havner	672733

3.3. Veitransport vinner terreng

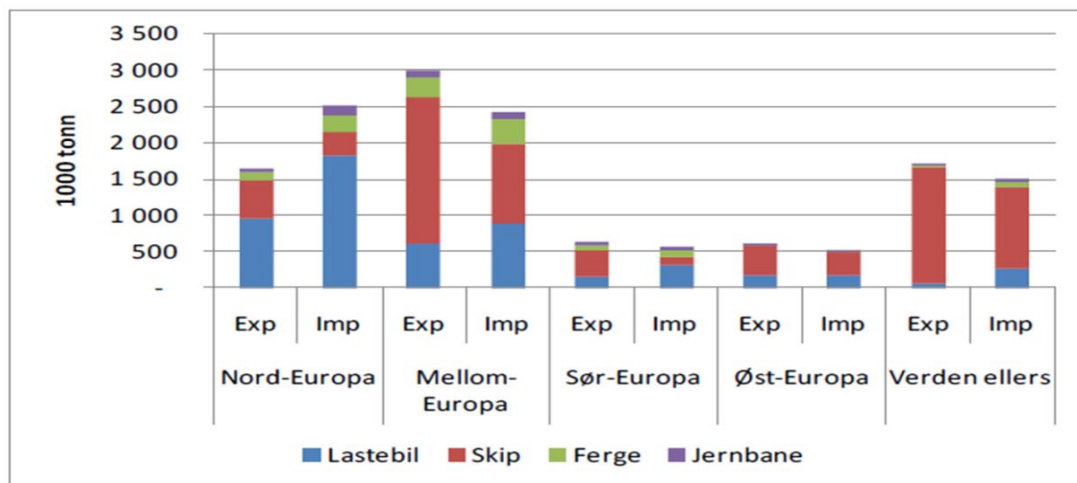
3.3.1. Transportmiddelfordeling og trender

I dette kapitlet gis en oppsummering av de mest relevante hovedtrekkene for trafikkutviklingen henholdsvis i og til/fra Norge for godstransport over 30 mil. Kildene er delrapporter fra TØI, Hovedprosjektrapporten fra Planetatene datert 1.2.2011, NHOs Samferdselsløftet 2014-2023 og SSBs statistikk for utenrikshandelen for 2011.

Det gis ikke en utfyllende beskrivelse av trafikkmønsteret, men tilstrekkelig til å vise at det finnes et potensial for sjøtransport. Under kapittel 5 foreslås måter å kartlegge dette potensialet som forhåpentlig skal føre til overføring av last.

3.3.2. Import og eksport til/fra Europa

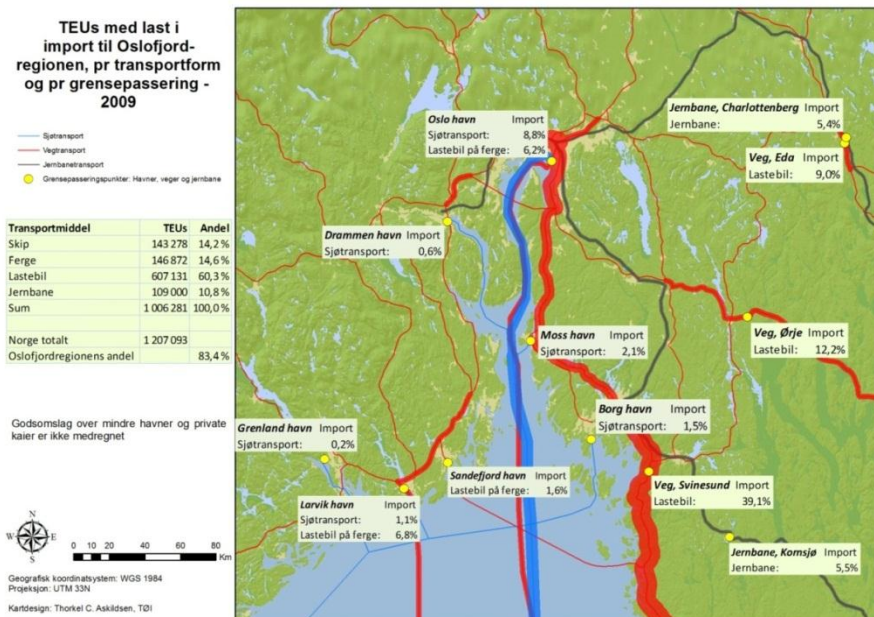
Årlige transportmengder fordelt på transportmiddel til og fra land i Europa og verden for øvrig fremgår i figuren nedenfor. Den viser tydelig at last til og fra steder i nabolandene og Nord-Europa for det meste går med bil.



Kilde: TØI rapport 1125/2011

Det meste av importen av forbruksvarer kommer til Oslofjordområdet med bil. Trenden er økende og innslaget av transportselskaper fra de senest innmeldte land i EU er økende.

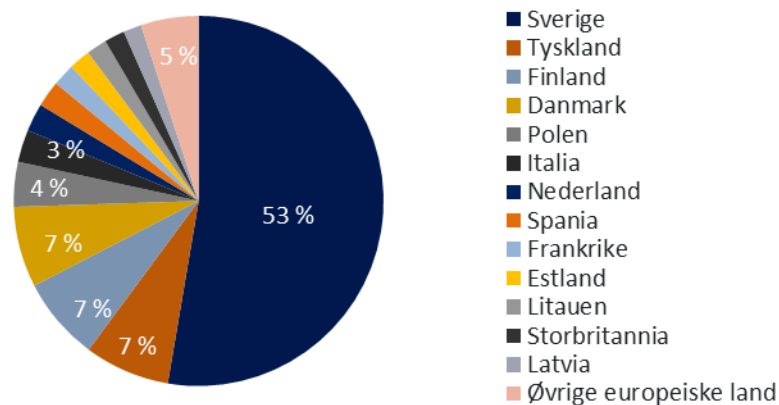
Nedenstående illustrasjon viser transportmiddelfordelingen og hovedkorridor for import til fra Østlandet. Det fremgår at biltransport utgjør over 60 prosent, mens ro/ro-transport med båt og lo/lo-transport fordeler seg med 14 prosent hver. Ca. 11 prosent går med tog og inkluderer tømmertransporten, det vil si at togandelen for forbrukervarer er mindre.



Kilde: TØI

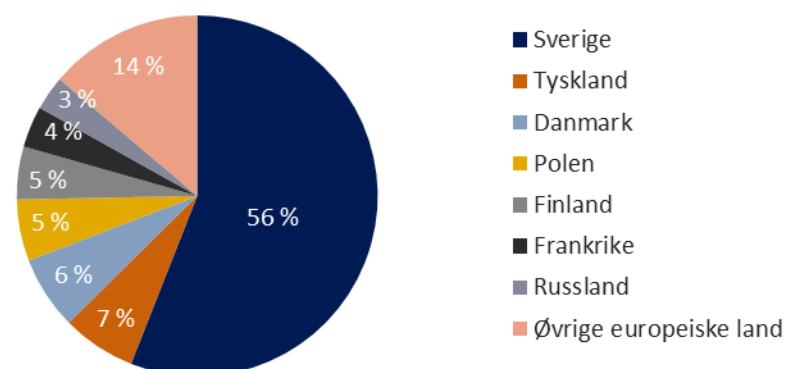
I 2011 var import og eksport med bil til/fra europeiske land slik som figurene nedenfor viser.

6,8 mill tonn import via biltransport fra Europa i 2011 fordelt på avsenderland. De delene på sektordiagrammet som ikke har etikett med prosentandel står for 2 prosent av importen hver.



Kilde: SSB

4,5 mill tonn eksport via biltransport fra Europa i 2011 målt i tonn fordelt på mottakerland.



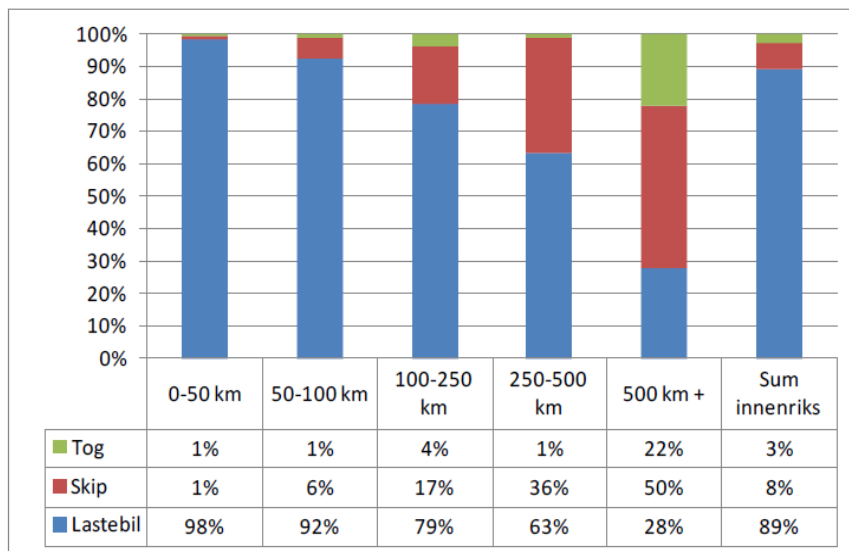
Kilde: SSB

I realiteten er Sveriges andel noe mindre til fordel for de øvrige land fordi fortolling ofte skjer ved nærmeste EU-grense. En del av importvolumet går sjøveien til andre havner enn Oslofjorden, hovedsakelig på strekningen Kristiansand via Stavanger, Bergen, Ålesund og Trøndelag, men relativt sett er dette en mindre andel enn det volumet som går via Oslofjorden.

3.3.3. Innenriks godstransport

En stor del av utgående volum med container og traller fra Oslo til Bergen, Trondheim, Stavanger, Bodø og Narvik går på bane. Transport over korte strekninger under 30 mil er dominert av biltransport samt langs lengre korridorer der det ikke er bane.

Figuren nedenfor viser transportmiddelfordelingen innenfor ulike avstandsgrupper og inkluderer alle vareslag.



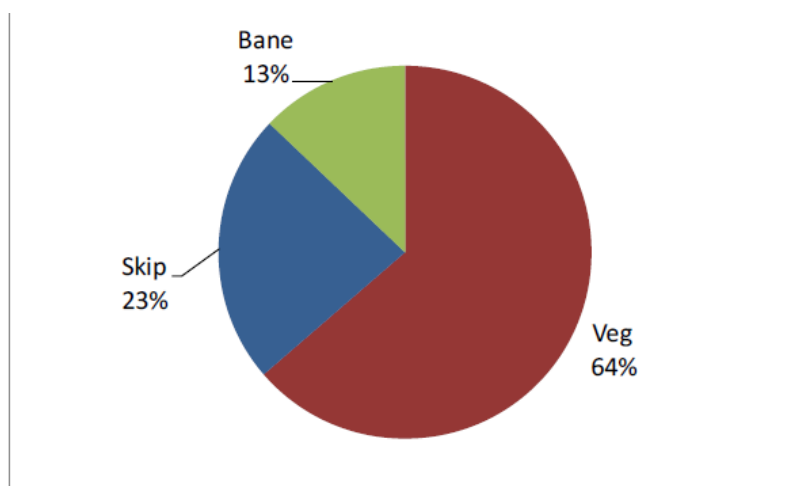
Transportmiddelfordeling etter avstandsgruppe og i sum for innenrikstransport i andel av tonn (2008).

Kilde: TØI rapport 1125/2011

Transportkorridorene i NTP-arbeidet gjennom flere revisjoner er disse:

- Oslo-Grenland-Kristiansand- Stavanger
- Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim
- Oslo-Bergen/Haugesund
- Oslo-Trondheim
- Trondheim Bodø
- Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes
- Nord-Norge til Østlandet

Figuren nedenfor viser transportmiddelfordelingen på disse relasjonene. Hovedtrekket er at stykkgoods fraktes med vei og bane, mens bulkgoods fraktes med skip.



Transportmiddelfordeling i andel av årlige godsmengder basert på summen av alle relasjonene i figur 5.3 (gjennomsnitt av 2007-2009).

Kilde: TØI rapport 1195/2012

3.3.4. Ulikheter i finansieringen av sjøtransport og landtransport

Sjøtransportens infrastruktur er i langt større grad brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur.

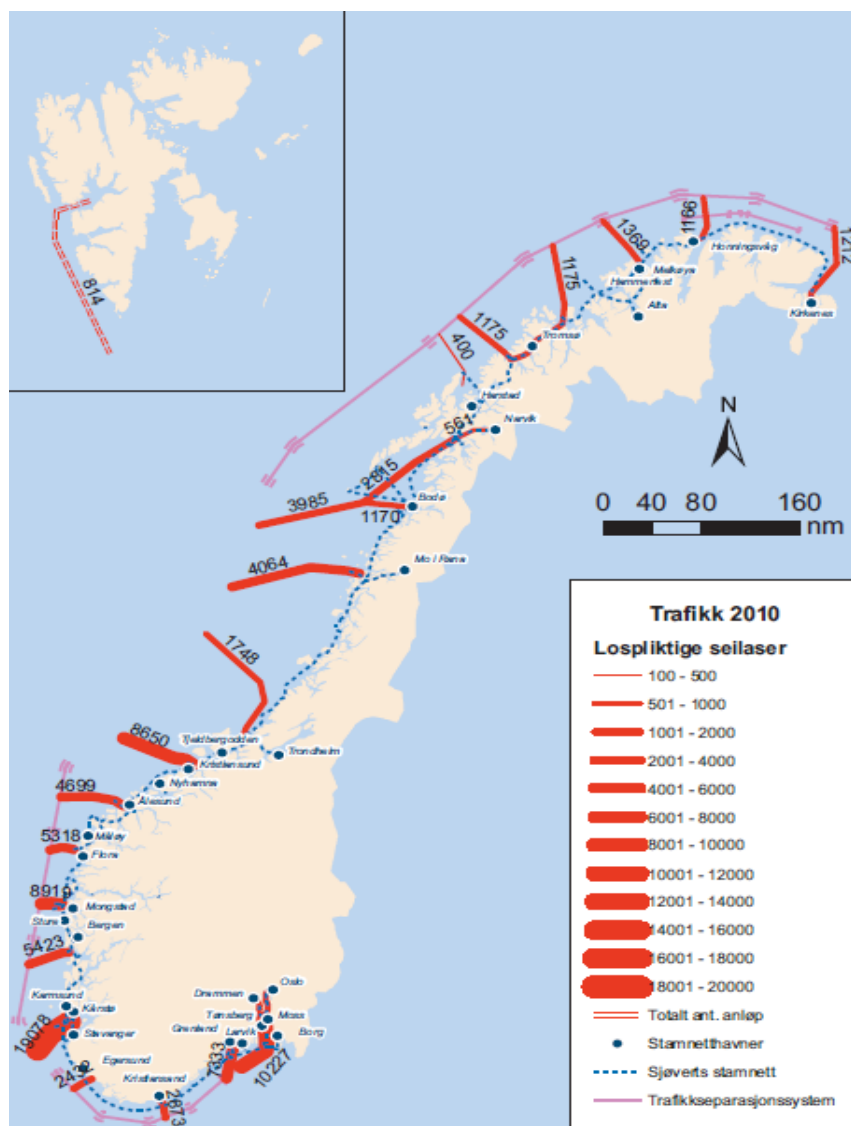
Dette gjelder både bruken av sjøveien og havnene. Bruken av jernbane for godstransport (og persontransport) er i prinsippet fri for brukerne. Det betales verken kjøreveisavgift for bruken av sporet eller el-avgift for kraften som brukes til fremdrift av elektriske lokomotiver.

De forskjellige avgiftene knyttet til losordningen må betegnes som brukeravgifter til trafikkikkerhet på sjøen. Selv om det er noe brukerbetaling av trafikkikkerhetsarbeidet for veitrafikk (førerkort, kontroll av kjøretøyer mv) kan ikke trafikkikkerhetsarbeidet i Statens Vegvesens trafikkstasjoner sies å være fullfinansiert av brukerne. Nedenfor gjengis statens avgiftsinntekter for bruken av sjøveien (mill kroner):

Avgiftstype	2010	2011
Navigasjonsinstallasjoner	106	72
Los	655	707
Trafikkovervåkning (VTS)	70	77
Sum	831	856

Kilde: Kystverket

Figuren nedenfor illustrerer antallet lospliktige seilaser langs kysten i 2010:



Figur 9.4.1 Stamnettet til sjøs og de viktigste innseilingskorridorene (trafikkteppet for 2010 basert på AIS)

Kilde: Transportetatene: Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023, februar 2012.

Beregninger fra rapporten "Hvordan styrke sjøtransportens konkurransevne?" fra 2010, viser at avgiftene og priser rederiene må betale, inklusive bruk av havn, utgjør 30-50 prosent av totalkostnaden for drift av skipene. Til sammenligning gjengis nedenfor de tilsvarende avgifter og i andel av totalkostnad for biltransport og jernbanetransport. Her gjøres det oppmerksom på at kostnader for terminalbehandling ikke er med i oppstillingen. Om slike tall ble inkludert, vil det neppe endre bildet om høyere andel brukerfinansiering for sjøtransporten.

Avgifter lastebil (Eksempel fra en middelsstor lastebilbedrift på Østlandet)

Avgift	Andel av omsetning	Kommentar
Vektårsavgift	0,20 %	
Omregistreringsavgift	0 %	Ingen biler omregistrert i 2010
Autodieselavgift	6,30 %	3,56 kroner per liter (2010)
Smøreoljeavgift	< 0,1 %	1,80 kroner per liter
Miljødifferensiert årsavgift	0,10 %	Ulike euroklasser
Dekkavgift/Batteriavgift	< 0,1 %	75 kroner per dekk
Bomavgift	1,10 %	
Fergebilletter	0,10 %	
Totalt	7,80 %	

Avgifter jernbanetransport

Avgift	Andel av omsetning	Kommentar
NOX-avgift	0,10 %	16 øre per liter diesel
CO2-avgift	0,30 %	60 øre per liter diesel
Totalt	0,40 %	

Kilde: LTL

Det er altså en grunnleggende forskjell i finansieringen for sjøtransport og landtransport.

4. Myndighetenes arbeid med å øke nærskipfarten

4.1. NTP-forslaget fra etatene for perioden 2014-2023

Effektive knutepunkter hvor sjø-, vei- og banetransport møtes er en forutsetning for å lykkes med transportpolitikken. Hovedutfordringene med norsk transportpolitikk og Nasjonal Transportplan (NTP) i dag er manglende koordinering mellom transportformene, deres tilhørende transportetater og ikke minst mellom forvaltningsnivåene stat, fylke og kommune.

I planforslaget til NTP 2014-2023 er målet om å flytte last fra vei til bane og sjø blitt en del av en nasjonal strategi. Det er positivt at det er fokus på å styrke sjøtransporten, men planforslagets ni punkter til tiltak er for lite konkret og for lite offensivt. Det dreier seg nå om å reformere sjøtransporten og snu en trend hvor veksten i godstransporten først og fremst skjer på vei, og ikke til sjøs. For å få til dette må det målrettede og offensive tiltak til. Totalt sett er forslaget preget av at etatene mangler de virkemidlene som skal til for å foreslå tiltak som virkelig er av betydning.

- I kommende NTP som legges frem i Stortingsmelding våren 2013, er det kritisk at sjøtransporten i langt større grad prioriteres. Dette forutsetter at staten tar et større helhetlig ansvar og aktivt styrker infrastrukturen samt sikrer at miljøvennlige og

fremtidsrettede løsninger blir ivaretatt. Sjøtransporten ivaretas ikke godt nok med dagens NTP prosesser og innretning. Transportformene må ivaretas langt mer helhetlig inn mot NTP enn det gjøres i dag. Planleggingen er i altfor stor grad sektorbasert.

- Transportplanlegging i Norge som gjøres gjennom NTP må koordineres langt bedre enn det som er tilfellet i dag. Herunder menes koordineringen mellom transportformene, deres tilhørende transportetater, og mellom forvaltningsnivåene stat, fylke og kommune. Det har lenge vært ambisjoner om å flytte mer last fra land til sjø, men det følges ikke opp med konkrete virkemidler. Det er kritisk at det gjøres politiske grep med mål om å styrke norsk transportpolitikk til en mer helhetlig satsing med tilhørende virkemidler.
- Planressursene for å styrke sjøtransporten inn mot NTP må styrkes. Kystverket har hovedfokus på sine tradisjonelle virksomhetsområder; sjøsikkerhet og farleder. De innehar i dag ikke tilstrekkelige utrednings- eller planressurser inn mot NTP arbeidet. De mangler også kompetanse og virkemidler på flere områder som går inn i arbeidet med å flytte last fra land til sjø.
- Dagens havnestruktur, organisering og eierskap er en tilbakevendende utfordring i denne debatten rundt hvordan styrke sjøtransporten, det er ikke samsvar mellom de som sitter på virkemidlene og de som sitter på ansvaret. Det er behov for en helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til utvikling av viktige havner og godsknutepunkt. En nasjonal havnestrategi er nødvendig for å løfte sjøtransporten. Fra å være rene trafikkterminaler og omlastningspunkter, bør en håndfull havner bli nasjonale knutepunkter hvor sjø, vei og bane møtes. Disse havnene må gis særskilt prioritet med hensyn til oppgradering og utvikling.
- Når det gjelder sikkerhet og regularitet har Stadt skipstunnel vært et gjentagende tema i lengre tid. Denne rapporten tar ikke stilling til saken, men det påpekes et behov for en avklaring i regjeringens nasjonale transportplan.

Særlig for sjøtransporten tas det i NTP-forslaget til orde for følgende tiltak som skal føre til overføring av gods til sjø og bane:

- Økt kapasitet og driftssikkerhet på jernbane
- Tiltak i farleder
- Effektivisering av terminaler og tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter
- Statlige investeringer i jernbaneterminaler
- Bedret veiforbindelse til terminaler
- Incentivordning for overføring av gods fra lastebil til sjø og bane
- Reduserte avgifter på sjøtransport
- Kunnskapsutvikling
- Gjennomføring av en bred samfunnsanalyse som omfatter følgende temaer:
 - a. Kartlegging av godsstrømmer og logistikktrender inklusive kunnskap om muligheter til å påvirke disse
 - b. Utredning om en knutepunkts struktur som legger til rette for mer effektiv godstransport

- c. Organisering og eierskap av nasjonale og intermodale godsterminaler med særlig fokus på havneterminaler
- d. Infrastrukturtiltak og arealbruk som kan bidra til godskonsentrasjon, en mer effektiv terminalstruktur og mer gods på sjø og bane
- e. Andre insentiver for å stimulere til konsentrasjon av godsstrømmer og mer intermodal godstransport
- f. En delutredning om terminalstruktur og logistikk-løsninger i Oslofjord-området.

Initiativene skaper forventninger til at regjeringen vil fremme tiltak som styrker nærskipfartens konkurransekraft. Næringen motiveres også til å fremme sine konkrete løsningsforslag slik som det fremmes i denne rapporten.

4.2. Stø Kurs

Nærings- og Handelsdepartementet utviklet i 2006 sammen med næringen en egen maritim strategi kalt Stø Kurs. Strategien favner alle aspekter av maritim strategi enten det er på sjøen eller på land. Den inneholder femtite konkrete tiltak innenfor feltene globalisering og rammevilkår, miljøvennlige maritime næringer, maritim kompetanse, maritim forskning og utvikling av nærskipfarten. Strategien bidrar til å legge til rette for den maritime klyngen Norge har. Innenfor utviklingen av nærskipfarten var det åtte tiltak. Tiltakene har vært rettet mot forskning og utvikling, reduksjon av kostnadene til rederier og havner og støtte til Short Sea Promotion Centre. Strategien er i disse dager til høring i departementet.

Hittil har ikke regjeringen lyktes med sin målsetting om å styrke nærskipfarten gjennom tiltakene som er foreslått i Stø Kurs. Med dette innspillet ønsker vi å bidra til regjeringens arbeid med en styrking av nærskipfarten, også gjennom evalueringen av Stø kurs.

4.3. Klimameldingen

Den nylig fremlagte klimameldingen inneholder disse tiltakene innenfor samferdselssektoren:

- Etablering av et klimafond som i 2020 skal romme 75 mrd kroner og hvor avkastningen skal benyttes til miljøfremmende tiltak. Det ser ut til at fondet først og fremst er rettet mot industrisektoren. Det er uklart om fondet kan benyttes til samferdsel generelt og sjøtransport spesielt.
- Satsing på jernbane på Østlandet og sterkere satsing på kollektivtrafikk i byene
- Utarbeidelse av en egen godsstrategi for flytting av gods fra vei til sjø og bane inkl. utbygging av godsknutepunkter.
- Øke omsetningspåbudet for innblanding av biodrivstoff i dieselen fra dagens 3,5 prosent til 5prosent og deretter 10prosent.
- Bidra til å utvikle andre generasjons biodrivstoff
- Mer "treffsikre" avgifter for tunge kjøretøyer. Hva det innebærer nevnes ikke, men vi må regne med en økning i prisen på karbon.
- Nye personbiler skal ikke slippe ut mer enn 85 g CO₂ pr km i 2020
- Styrke sjøtransportens rolle i transportarbeidet og øke de årlige rammene til havner og farleder.

Klimameldingen tar i liten grad for seg den mest energieffektive transportformen, sjøtransporten. Meldingen er for lite konkret i forhold til tiltak som utløser økt bruk av sjøtransport. Det vises i stor grad til den kommende Nasjonal Transportplan når den kommer om et år.

Det fremgår av Klimameldingen at det er intensjoner om å styrke sjøtransporten, men potensialet er vesentlig større enn det som fremgår av meldingen. For å utløse potensialet krever det konkrete tiltak og som dette dokumentet også bidrar med.

Skipsfarten er en internasjonal næring, og vi er derfor fornøyd med at meldingen tar til orde for at skipsfarten skal reguleres internasjonalt gjennom FNs sjøfartsorganisasjon, IMO. Effektiv regulering av en global næring kan bare skje gjennom globale avtaler. Norge er en av verdens største og mest avanserte maritime nasjoner, og det arbeides aktivt fra næringen med norske myndigheter for strenge internasjonale miljøkrav.

5. Forslag til tiltak for økt sjøtransport

5.1.Havnestruktur

Havnene utfyller flere roller på vegne av sine lokalsamfunn og har aktive lokale eiere som har valgt å organisere de større havnene enten i form av Kommunale Foretak eller som Interkommunale Foretak. Noen havner er også fortsatt organisert som §27-selskap. Den sterke lokale tilknytningen havnene har påvirker også utviklingen av havnene og rollen havnene spiller i forhold til lokalt næringsliv og folkeliv.

I diskusjonen om utviklingen av havneinfrastruktur og intermodale trafikknutepunkt er det derfor viktig å trekke inn det kommunale perspektivet siden ny eller spesialisert infrastruktur i havnene kun kan skje i et samarbeid mellom staten og eierne av havnene, som er kommunene. Det er også kommunene som legger premissene for arealtilgangen som er nødvendig skal det kunne utvikles nye veitilknytninger eller jernbanespor som kan bidra til å styrke godsknutepunkt langs kysten som igjen kan bidra til økt sjøtransport.

Et viktig spørsmål er om volumet er så stort at det trengs statlig deltakelse i investeringer i noen få konsentrerte volumknutepunkter eller om de enkelte havner, eventuelt i samarbeid, vil makte dette selv som en forretningsmessig mulighet. Det tyder på at volumet er overkommelig for lokale/regionale initiativ på kommersiell basis selv med en dobling av aktivitetene, men det bør være åpent for en drøfting om særlige statlige støttetiltak der det viser seg som ledd i en nasjonal strategi for økning av sjøtransporten. Suksesskriteriene er volum som gir mulighet for kostnadsreduksjoner og effektivitet. Ved større investeringer i havneinfrastruktur som intermodalt knutepunkt, bør staten kunne bidra med investeringer.

Et område vi vil trekke spesielt frem i dette innspillet, er konsentrasjon av containerhavner. Spesialisering av et fåtall containerhavner bør være markedsdrevet hvor rederier, vareeiere og speditører er premissgivere. I den sammenheng vil et prosjekt for kartlegging av last og overføringspotensiale med omfattende deltakelse fra markedsaktørene være et godt bidrag. Slike havner bør ha helkontinuerlig drift.

Det er viktig at havnene i fremtiden har god tilknytning til overordnet veinett, jernbane ned i havnen, terminaler, importører, produsenter og arealer med utvidelsesmuligheter.

Dette innspillet vil ikke gå inn på hvilke geografiske intermodale godsknutepunkt som skal vokse frem som de sterkeste godsknutepunktene langs kysten. Her er det markedet som må være avgjørende, men det er mulig for myndighetene å bidra til en riktig og god utvikling gjennom å gi insentiver i form av statlige investeringskroner til knutepunkt som er spesielt viktig for samfunnet. I et slikt perspektiv har nok begrepene utpekte havner og stamnetthavner utspilt sin rolle. Det er behov for å se på inndelingen av havnene med nye øyne og i samarbeid med kommunene. En slik politikk må være basert på en utvidet samfunnsanalyse av sjøtransporten slik transportetatene har foreslått i Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023.

Et havnesamarbeid som viser at havner selv også kan ta tak i disse utfordringene er Havnealliansen. Dette samarbeidet består av Borg havn, Moss havn og Horten havn. Havnene og eierkommunene er enige om å samarbeide om utviklingen av havnene der det åpnes opp for spesialisering av havnedriften og der havnene samarbeider om å utvikle mest mulig effektiv havnedrift i den enkelte havn. Havnene deler også på administrative kostnader, noe som slår positivt ut for brukerne av havnene i form av lavere avgifter. Samtidig har havnene et regionalt samarbeid med sine kommuner i forhold til arealtilgang og i forhold til utvikling av infrastruktur, det vil si vei- og banetilknytning.

Den internasjonale trenden for oversjøfart er konsentrasjon om større havner som tilbyr effektiv produksjon, lave kostnader, volum og retningsbalanse. Det virker ikke som om den samme trenden har slått inn hos feederrederiene til og fra Norge.

Det har ikke til nå vært sterke nok signaler om havnestruktur fra vareeiersiden.

I samarbeid med havnene og eierne bør staten ta initiativ til:

- Utvide mandatet til Kystverket til å omfatte dialog med kommunene om infrastrukturtiltak i tilknytning til havnene. Tiltakene bør omfatte både farleder, vei, jernbane og havneinfrastruktur. Et utvidet mandat til Kystverket bør følges opp med tilstrekkelige planleggingsressurser til Kystverket.
- Gjennomføre en nasjonal varestrømsanalyse som kan gi faktagrunnlag til å si noe om hvilke transportkorridorer det bør satses på for å bedre effektiviteten for stykkgodstransporten sjøveien.
- Bidra med insentivordninger som styrker det regionale samarbeidet mellom havner.
- Bidra til langsiktig arealplanlegging i et perspektiv på 30-50 år for å sikre båndlegging av områder til intermodale logistikknutepunkter som inkluderer havner.

5.2.Effektive havneterminaler

For sjøtransporten er effektive havneterminaler viktig. Havnene er en viktig del av transportkjeden, og skipenes liggetid i havn påvirker i høy grad kostnadene.

I Oslo havn har Oslo Container Terminal vist at med nytenkning og utvikling av driften så kan kostnadene reduseres. En privat drift av havneterminalene kan også være en vei å gå for å effektivisere dette leddet av transportkjeden ytterligere. På lik linje med en vurdering av

regionalisering av havner, bør det av næringen selv tas initiativ til en utvikling av en regionalisering av operatørvirksomheten.

Kontinuerlige drift i terminalene er viktig for å øke effektiviteten og redusere skipets kostnader. Tariffpartene bør komme fram til avtaler som gjør dette mulig.

Et eksempel er igjen terminaloperatøren i Oslo Havn som hevder å kunne effektivisere driften med 20-25 prosent ved muligheten til kontinuerlig lossing og lasting av containerskip. I tillegg til effektivitetsgevinsten og kortere liggetid for skipene, vil kontinuerlig drift medføre mindre nattarbeid som reduserer uønsket nattestøy for beboere i området.

5.3. Gebyrer og avgifter som virkemiddel i en overføringsstrategi

Nærskipsfartens konkurranseflate mot landtransporten gjør at forskjellene i gebyr- og avgiftsnivået mellom transportformene er av stor betydning for deres konkurransekraft. For sjøtransport er det både flere og høyere avgifter og gebyrer. Dette kan blant annet illustreres ved at sjøtransport har nærmere 30 ulike gebyrer og avgifter å forholde seg til, mens veitransport har 8 og banetransport har kun 3.

Som vist tidligere bidrar sjøtransportens avgifter og havnepriser/avgifter til en stor del av det totale kostnadsbildet rederiene har for sine tjenester. Konkurransekraften for bil styrkes for tiden ytterligere på grunn av inntreden av lastebilaktører fra det tidligere Øst-Europa som opererer med et vesentlig lavere kostnadsnivå enn norske og vesteuropeiske transportører. Dette skyldes for det meste forskjellen i lønnsnivå for sjåførere.

Til tross for veiprisering gjennom årsavgift og bompenger av veitransporten, er sjøtransportens infrastruktur i langt større grad brukerfinansiert enn landtransportens infrastruktur.

I Soria Moria II-erklæringen fra 2009 uttaler regjeringen at de vil "reducere gebyrene fra sjøtransporten for å stimulere til økt godstransport på sjø". Analyser fra Transportøkonomisk Institutt bekrefter at en reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransporten er et viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Regjeringen viser riktig retning med fjerningen av kystavgiften og sikkerhetsavgiften. Vi ønsker å se at regjeringen fortsetter med tiltak som dette, dog kraftigere enn det vi har sett hittil.

I planforslaget til NTP for 2014-2023 er det fremmet en nasjonal strategi med ni punkter med forslag til tiltak, hvor et av punktene er reduserte avgifter på sjøtransport.

I hovedrapporten for utredningsarbeidet ble det antydnet at ett av virkemidlene for overføring av gods til sjø kunne være å øke drivstoffavgiftene vesentlig. I det fremlagte NTP-forslaget er dette tiltaket dempet ned dels fordi det vil ramme det meste av godstransport som ikke er relevant for sjøtransport og dels fordi en særnorsk heving av drivstoffavgiftene vil ramme konkurransekraften for norsk næringsliv og norske transportører i motsetning til utenlandske transportører som kjører på drivstoff kjøpt i utlandet. Som kjent rekker et utenlandsk vogntog de fleste destinasjoner i Sør Norge med full drivstofftank.

På den annen side anviser EUs hvitbok om transport et avgiftsregime for Europa som innebærer en høyere pris på karbonbasert drivstoff samt en internalisering av øvrige eksterne kostnader veitransport påfører fellesskapet.

Mye taler derfor for at det beste virkemiddelet i en overføringsstrategi vil være å redusere sjøtransportens avgiftstrykk kombinert med øvrige tiltak skissert i dette dokumentet. På lengre sikt vil all europeisk lastebiltransport bli pålagt høyere avgifter som følge av miljø, trengsel, støy, ulykker og skader.

5.4. En mer effektiv og moderne lostjeneste

Sjøtransport er en sikker transportform. 90 prosent av verdens varehandel fraktes på kjøll, varer som du og jeg bruker hver eneste dag og som vi ikke klarer oss uten. Norge har over 100.000 havneanløp hvert år. I fjor ble det rapportert om grunnstøtinger, det vil si alt fra berøring av sandbunn uten skader til større hendelser - ved 0,1 prosent av disse anløpene. Av disse hendelsene er svært få knyttet til norske skip i utenriksfart. Seilaser foregår altså uten den aller minste hendelse i 99,9 prosent av tilfellene. Rederiene er opptatt av at sikkerhetskravene til sjøs skal være høye av hensyn til menneskene og miljøet de ferdes i, og av hensyn til verdiene om bord. Uansett må vi alltid arbeide for å få ned antallet ulykker, store som små.

Sjøtrafikken har i løpet av få år gjennomgått store endringer i takt med den teknologiske og digitale utviklingen. Overvåkningssystemene er blitt bedre, papirkartene erstattet av digitale oppdaterte kart og flere typer navigasjonshjelpemidler er nå tilgjengelige. Navigatørens kompetanse har økt i takt med den samme utviklingen. Behovet for los har derfor endret seg over tid, og vi mener at det er nødvendig at utviklingen av lostjenesten reflekterer den teknologiske utviklingen.

I en gjennomgang av lostjenesten fra 2006, sier DNV i en rapport at det største effektiviseringspotensialet ligger i mer utstrakt bruk av farledsbevis. DNV anslår at vi over tid kan få en reduksjon i antall losinger på 25-30 prosent. Farledsbevis er etter vår oppfatning et trygt alternativ til bruk av los.

Hovedmålet med lostjenesten er å bidra til å trygge ferdselen på sjøen og verne om miljøet. I dag bruker vi losressurser der de ikke trengs, samtidig som skip med behov for los ikke får behovet dekket.

Det er prisverdig at staten har nedsatt et utvalg som skal vurdere losordningen. Riktignok er det uheldige begrensninger i mandatet i den forstand at det forutsettes at losordningen fortsatt skal fullfinansieres gjennom brukeravgifter. Det er nemlig gode grunner til å hevde at losordningen som trafikksikkerhetsorgan ikke skiller seg vesentlig fra Statens Vegvesen sitt tilsvarende arbeid innenfor veisektoren. Denne etaten har som oppgave å utstede sertifikater, overvåke trafikken, kontrollere utstyr og sørge for at trafikkreglene holdes av trafikantene.

Det er gode grunner for å hevde at losregimet trenger en revisjon i form av en effektivisering. Forvaltningen fungerer ikke godt nok, ressursutnyttelsen er ikke tilstrekkelig og kostnadene ved brukerfinansieringen er for høy.

Forslag:

- Det må skilles mellom forvaltning og drift. I altfor stor grad fastsettes reglene innenfor losordningen av de som utøver ordningen. Forvaltning bør derfor fjernes fra sjøtrafikkavdelingene og overføres til et egnet og nøytralt nivå i kystverket.
- Ordningen med farledsbevis bør effektiviseres og standardiseres for å øke volumet på antall farledsbevis. Opplæring og prøve til farledsbevis bør utvikles etter en felles mal. Det bør innføres bruk av simulatorer.
- Mindre grad av brukerfinansiering av lostjenesten og en avvikling av kryssubsidieringen mellom landsdelene.
- Det bør opprettes en landsdekkende trafikksentral, og en landsdekkende losformidlingssentral.
- Tilbringer-tjenesten bør konkurransesutsettes.
- Fyr og merkesystem i farledene må forbedres.
- Oversendelse av seilingsplan til skipet før losen kommer om bord.
- Ressursutnyttelsen er ikke god nok. Norsk Havneforening har foretatt en kartlegging hos sine medlemmer. Det var et entydig signal om at losplikten ved forhaling innen havnen kan fjernes. I de fleste tilfeller finnes det tilstrekkelig kompetanse i havnene og hos rederiene/skipene til at forhaling uten los kan gjøres uten losplikt.
- En gjennomgang av og flytting av flere av losbordingfeltene langs kysten. Konkret foreslås å flytte:
 - Losbordingfelt fra Færder til Bastøya i Oslofjorden. Spart losdistanse er 20 nm hver vei.
 - Losbordingfeltet fra Kvitsøy til Kopervik, med tilsvarende innsparing på 12 nm.
 - Losbordingfeltet fra Grip til Munkholmen for nordgående fartøy til Trondheim med innsparing på 91 nm.
 - Andre losbordingfelt bør gjennomgås på nytt. Det er tydelig at en gjennomgang av losbordingfeltene kan gi en betydelig kostnadsbesparelse enten det er staten eller brukere som betaler for tjenesten. I tillegg kommer altså effekten av en kraftig utvidelse av farledsbevisordningen og bortfall av losplikt ved forhaling.

Arbeidet til Losutvalget er svært viktig, og vi har høye forventninger til et godt resultat. I mellomtiden, mens Losutvalget arbeider, er det svært viktig å forvalte det regelverket som eksisterer på en hensiktsmessig måte som blant annet oppfyller de politiske målsettingene om økt bruk av farledsbevis.

5.5. Klimatiltak i sjøfarten

Sjøtransport er mer energieffektiv enn andre transportformer. Men stikk i strid med politiske målsettinger fraktes stadig mer på veien. Støy, ulykker, miljøkostnader, køer og veislitasje er bare noe av resultatet av denne utviklingen. Dette berører miljøet vårt i vid forstand.

Å fremme sjøtransporten er god miljøpolitikk i seg selv. Mer gods på sjøen kontra på vei gir betydelige mindre utslipp. Men selv om skipsfart er en energieffektiv transportform er

forbedringspotensialet stort. Utslippene på dagens skip kan både reduseres med kjent teknologi og gjennom utvikling av ny teknologi.

Under gitte forutsetninger om god fylningsgrad i skipene slipper en lastebil ut fem ganger så mye CO₂ per tonn som et vanlig skip i europeisk fart som frakter den samme last over den samme distanse. For skip med LNG som drivstoff er utslippet av CO₂ 20 til 30 prosent mindre enn for skip som bruker marin diesel.

Sjøtransportens store fortrinn er at den kan transportere store volumer over lange distanser til en lav pris med mindre energibruk og klimautslipp. Ett enkelt skip kan ta lastevolumer som tilsvarer flere hundre trailere. Konkurranselatene mellom vei, sjø og bane er primært på stykkgoods på lange avstander (over 500 kilometer).

Kapitlet beskriver flere konkrete forslag som innspill til de mer målorienterte utsagnene i den nylig fremlagte klimameldingen.

Internasjonalt klimaarbeid og klimafond

- Norske myndigheter må opprettholde sin ledende posisjon i å utvikle internasjonale miljøreguleringer for skipsfarten.
- Norske myndigheter må arbeide for etableringen av ett internasjonalt klimafond, der en andel av fondet går tilbake til næringene som betaler inn. Denne andelen bør gå til delfinansiering for utvikling av klimagassreducerende tiltak.
- Hvis norske myndigheter, på tross av våre anbefalinger om regulering internasjonalt, likevel introduserer nasjonale mekanismer som for eksempel økte eller ytterligere CO₂-avgifter, mener vi at det bør opprettes et nasjonalt klimafond, basert på samme struktur og mal som NO_x-fondet. Reguleringsmekanismene må ikke være konkurransevridende og må videre avvikles i forbindelse med ikrafttredelse av internasjonale regler for skipsfarten.

Alternative drivstofftyper

En gradvis overgang til naturgass, hydrogen, biomasse og andre kilder som drivstoff vil kunne redusere miljøskadelige utslipp fra skipstrafikken som SO_x, NO_x, partikler og redusere CO₂ utslippene betydelig. Næringen, myndigheter og forskningsinstitusjoner må sammen bidra til å videreutvikle teknologi for LNG-drift, biomasse som drivstoff og skip med brenselceller, slik at den norske maritime industrien forblir ledende i utvikling av moderne miljøeffektive skip. Nærskipsfarten er et segment som i særlig grad egner seg til en omlegging til mer miljøvennlig drivstoff på grunn av potensielt lettere tilgang på bunkringsterminaler.

- Regjeringen må bidra til å utvide den nasjonale infrastrukturen for distribusjon, lagring og bunkring av alternative drivstoff slik at tilgjengeligheten og mulighetene for anvendelse nærmer seg tradisjonelle drivstofftyper.
- Miljøskip med alternativ drivstoff bør få lettelse i statlige avgifter og gis noen særfordeler på linje med for eksempel elbiler.
- Bunkring av LNG med passasjerer om bord bør tillates.

Landstrøm

En samlet plan for landstrømsanlegg bør gjenspeiles i NTP under kapitlet om "Havnestructur og stamnett til sjøs". Kommuner og havner må oppfordres og stimuleres til å utrede og legge til rette for flere landstrømanlegg gjennom offentlige tilskuddsordninger.

Flåtefornyelse

Gjennomsnittsalderen på den norske nærskipsfartsflåten er i dag omkring 30 år. Flåtefornyelse vil bidra til sikrere og mer miljøvennlige skip langs kysten og gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig i forhold til veitransport.

- Det bør vurderes å styrke tilbudet til nærskipsfartsrederiene gjennom en toppfinansieringsordning til markedsmessige vilkår. Eksportkreditt Norge AS (Eksportfinans) bør kunne stille med toppfinansiering i forbindelse med byggelån og langsiktige lån til rederiene på 20-25 prosent av finansieringen, mens GIEK stiller garanti for denne toppfinansieringen.
- Toppfinansieringen og garantien for denne må gis til norske rederier uavhengig av hvilket flagg skipene fører. Mange norske rederier har blitt tvunget til å føre andre flagg enn det norske som følge av NIS sine fartsområdebegrensninger.
- Økte avskrivningssatser for skip og fartøy er et tiltak som vil bidra til økt kapitalgang for rederiene som opererer i et sterkt konkurransutsatt marked med pressede marginer. En økning av avskrivningssatsen fra dagens 14 prosent til 25 prosent vil bringe satsen på linje med avskrivningssatsene i andre europeiske land.

Kompensasjonsordning for kondemnering

En ordning med betydelige insentiver for skip bør innføres for en begrenset tidsperiode, eksempelvis over en periode på 5 år. Dette vil fremskynde og stimulere til at de eldre skipene kondemneres og tas ut av flåten. Det er et poeng at gjennomsnittsalderen på flåten går ned og at tidsmessige og fremtidsrettede skip kommer inn og gir retning for nærskipsflåten.

Innretningen på ordningen kan bestå i at rederiet selv håndterer og gjennomfører en kommersiell kondemnering av skipet, og at kondemneringen utløser en kompensasjon i form av en utbetaling av vrakpant fra staten tilsvarende eksempelvis 25 prosent av skipets kommersielle verdi ved kondemnering.

Virkemiddelapparatet og FoU tiltak

Det er behov for et mer målrettet virkemiddelapparat, herunder spesielt for å støtte opp under flåtefornyelse for nærskipsfarten for å bidra til å flytte mer last fra land til sjø.

- Økt støtte til forskning og utvikling (FoU) gjennom MAROFF som er Norges forskningsråd sitt program for maritim og maritim offshore forskning og utvikling.

- Endring av støttekriterier for tilskudd og lån til rederiene innenfor Innovasjon Norge. Det foreslås å endre tilskudds- og låneordningene i Innovasjon Norge til også å omfatte utenlandske flaggete skip med norsk eier.
- Økning av støtteordning til nærskipfart fra Innovasjon Norge. Den særskilte støtteordningen til nærskipfart er i 2012 på bare 20 millioner kroner. Dette er en svært lav sum i forhold til det forventede behovet i nærskipsflåten til fornying og styrking av miljøytelse. Det foreslås at det utføres en reell behovsanalyse for nærskipsflåten og at støtteandelen justeres tilsvarende over en periode på 10 år.
- For å stimulere til økt satsning på fremtidsrettede og miljøvennlige løsninger for nærskipsflåten foreslås det at taket i SkatteFUNN ordningen heves fra 11 til 20 millioner kroner. Dette innebærer at bedriftenes maksimale skattefradrag økes fra 2,2 til 4 millioner kroner.
- Styrke forskningsinnsatsen på nye drivstoff.
- Inkludere sjøtransport som et likeverdig alternativ i Transnova.

5.6. Kartlegging av overføringspotensialet

Utviklingen i transportsektoren i Norge viser at veksten i godstransporten først og fremst skjer på vei, og ikke til sjøs. Dette representerer en stor utfordring for Norge, med befolkningsvekst, fortetting i sentrale strøk, og økt transportbehov. Sjøtransporten har kapasitet til å frakte mer gods enn det som går sjøveien i dag.

Vi ønsker imidlertid at det gjøres en grundig analyse av hvor overføringspotensiale for å transportere mer gods sjøveien ligger.

Som beskrevet i dette innspillet, fremgår det blant annet at norske havner og dermed også skip ikke frakter store mengder stykkgoods i forhold til lastebil. Skipstrafikken tar ikke en tilstrekkelig stor andel av den stykkgoodsbaserte godstransporten i Europa eller innenlands.

Det er tidligere gjennomført en rekke forskningsbaserte prosjekter for å vise potensialet for overføring av gods til sjø og bane. Det vises spesielt til TØIs og SITMAs nylige rapporter nr 1125 og 1126/2011 og 1195/2012, Ludvigsen og Klæbo (2010) samt Andersen og Vingan (2010). Dette er gode utgangspunkt for det videre arbeidet, men prosjektene har ikke i tilstrekkelig grad gitt anvisninger for hvilke relasjoner som må utvikles mellom markedsaktørene for at overføringen faktisk skal gjennomføres. Dette skyldes ikke minst at prosjektene mangler deltakelse fra de aktører som faktisk disponerer lasten. Nedenstående forslag til kartleggingsprosess søker å ta hensyn til markedsmedvirkning for at kartleggingen relativt raskt skal kunne føre fram til faktisk godsoverføring.

Det foreslås:

- 1) Staten ved FKD og SD initierer, legger føringer for og anmoder markedsaktørene om deltakelse i arbeidet for kartlegging av overføringspotensialet samtidig som budskapet om en ønsket vridning i transportmiddelfordelingen beskrives og

begrunnes overfor markedsaktørene. Disse aktørene er vareeiere med store godsmengder, samlastere og speditører, rederier og havner. Det må tas særlig hensyn til behovet for internasjonal deltakelse fra vareeiere og speditører fordi beslutning om valg av transportmiddel i stor grad skjer i utlandet, særlig for importens del.

- 2) Staten bør by på støtte til arbeidet fordi det i utgangspunktet neppe vil skje omfattende initiativ fra vareeiere/speditører for overføring av den enkle grunn at dagens driftsmodeller er velfungerende i forhold til tilbud fra sjøsiden.
- 3) Staten bør samtidig flagge en insentivordning ved idriftsettelse av slike prosjekter som gir en toppfinansiering av faktisk målt overføring av gods i en nærmere definert oppstartsperiode.
- 4) Staten bør initiere et prosjekt med full deltakelse fra markedsaktørenes side gjennom en prosjektorganisering hvor myndigheter og markedsaktører deltar både i en styringsgruppe og arbeidsgrupper.
- 5) En sentral del av prosjektet bør være omfattende intervjuer hos markedsaktørene for å (1) kartlegge potensialet og (2) klarlegge de forutsetninger som må oppfylles for at det skal være attraktivt for disponentene av lasten å legge over gods til sjøtransport. Et slikt arbeid ligner til forveksling markedskartlegging og prospecting som aktørene i et kommersielt marked gjennomfører. Kartleggingen bør frembringe opplysninger om overførbart gods på strekningsnivå, godsegenskaper (det vil si næringsmidler, tørrvarer, stykkgoods, volum, bulk mv) slik at en kan vise både godsets art og de strekninger behovet er størst. Kartleggingen bør konsentreres om potensialet for overførbart Europalast og innenriks last. Eksempler på forutsetninger som må oppfylles for at det er aktuelt å overføre gods kan være synspunkter på aktuelle ilandføringssteder (havnestruktur), håndtering i havner (effektivitet), lagringspotensiale i havner, type lastbærer for å ivareta dør-dør-behov, presisjonskrav, regularitet, frekvens, temperaturkrav, prisbilde.
- 6) Faktaopplysninger om potensialet for overføring vises offentlig kun på aggregert nivå av hensyn til behovet for fortrolig behandling av bedriftsspesifikk informasjon.

Informasjonen fra prosjektet kan benyttes til flere formål:

- Vareeieres/speditøres grunnlag for å innhente tilbud fra rederier
- Rederienes produktutvikling for å møte kundenes behov.
- Havnenes produktutvikling, markedstilpasning og effektivisering
- Markedets signaler om godskonsentrasjon og hvor satsingen på containerhavner skal skje.

5.7. Insentivordning for overføring av gods

Arbeidgruppen har arbeidet med utkast til og regler for en insentivordning som kan bidra til overføring av gods til sjøtransport. Bakgrunnen er at etatene selv har tatt til orde for insentiver i sitt forslag til Nasjonal Transportplan for 2014-2023. Som et eksempel på en slik ordning følger en mer detaljert beskrivelse i vedlegg 1.

Ordningen som beskrives er ikke konkurransevridende og vil være enkel å administrere. Myndighetene vil oppnå overføring av gods fra vei til sjø med relativt liten bruk av offentlige midler. Samfunnsgevinst og nytte vil lett kunne maksimeres og etterprøves. En lignende ordning har vært bruk i Italia. Det foreslåtte tiltak er tilpasset til norske forhold.

Sjøtransportnæringen har selv tatt initiativ til og arbeider med ulike tiltak for å bli mer konkurransedyktig på markedsføring, pris og service. Et koordinert og nært samarbeid mellom myndighetene og næringen er derfor svært gunstig. Myndighetenes tilskudd i en transportkorridor bør forutsette at næringen tilbyr konkurransedyktig transport, både når det gjelder service og pris. Korridorens service i form av frekvens, transporttid, punktlighet og enkelhet er like viktig som pris.

De utvalgte korridorer bør ha størst mulig konkurranseflaten mellom bil og skip. Alle transportkjøpere bør dekkes av ordningen og de må fritt kunne velge leverandør. Dermed vil programmet ikke være konkurransevridende. Ordningen må notiseres i EØS.

Tiltaket bør være enklest mulig å forvalte, søke om, motta og kontrollere. Det foreslås derfor at tilskuddet skal relateres til antall tonn eller kubikkmeter skipet, uavhengig av distansen. Satsen bør være den samme for alle utvalgte korridorer. Det anbefalte beløp er kr 50 per tonn eller kr 15,- per kubikkmeter..

Tilskuddet bør begrenses til last som skipes i container, i trailer og/eller på paller. Det bør vurderes om sjåførbunden bil på skip skal inngå. Det må stilles kvalitetskrav til rederier og ruter som godkjennes for ordningen for å være sikre varig konkurransevne. Skip som brukes må være underlagt strenge miljøkrav for å minimere utslipp av klimagasser.

Tiltaket bør gjelde både innenlands og utenlands frakt og kan bidra til utvikling av regelmessige transporttilbud både for importen, langs kysten (eksempelvis et Cargonet på sjøen) og/eller en fortsettelse av sjøtransport nordover fra Nordlandsbanens endepunkt (for eksempel til erstatning av ruten TeGe, et skip som på grunn av alder må legge ned virksomheten). Potensialet for overføring er størst for import og våre importkorridorer bør derfor prioriteres. Dette vil også gi mindre innenlands transport.

Foreslått årlig budsjett er kr 150 million gjennom hele neste NTP-periode, 2014-2023. Anslått årlig varig økning i lastvolumet på sjø i slutten av NTP-perioden vil være 5 million tonn. Dette tilsvarer en økning av lastevolumene på 70 prosent i forhold til dagens nivå for den gitte type last. Ordningen bør allerede i 2013 testes i begrenset format med et budsjett på 30 millioner kroner.

Administrasjon av ordningen bør være enklest mulig. Det kan gjøres gjennom en bestillingsportal for last, hvor tilskuddet til transportkjøper automatisk trekkes fra dersom tilskuddets kriterier er tilfredsstillt. Dette vil også stimulere til økt elektronisk samhandling og medføre lavere administrasjonskostnader for alle transportledd og bedre service til transportkjøper.

Med den foreslåtte ordning vil myndighetene oppnå maksimal overføring av gods fra vei til sjø. Samfunnsgevinsten er reduserte samferdselskostnader, kortere bilkøer, færre ulykker, mer effektiv logistikk og reduserte klimautslipp. Transportkjøper vil ha glede av lavere enhetskostnader, bedre frekvens, høyere punktlighet og enklere administrasjon.

5.8. Offentlige innkjøp av transporttjenester

En vesentlig faktor for å øke lønnsomheten for nærskipsfartsrederiene er å øke volumet av gods som transporteres til sjøs. Offentlige myndighet er en stor innkjøper og ved å få levert varer sjøveien vil det være en god måte for dem å gå foran med et godt eksempel. Vi er innforstått med at offentlig kjøper ikke kan stille krav om at varene skal leveres på en spesiell måte. Imidlertid kan kjøper langt på vei bestemme hva leverandørene skal konkurrere på, så lenge man holder seg innenfor regelverket om offentlige anskaffelser. Vi mener at det bør legges vekt på hvordan varene blir levert og da spesielt at de leveres med en mest mulig miljøvennlig transport. Et konkret tiltak er derfor å ha som et av tildelingskriteriene lavest mulig miljøfottrykk.

En utfordring er at det i dag ikke er objektive gode nok miljøkalkulatorer som kan bestemme hvilken transportform som etterlater ser det laveste miljøfottrykket. Vi mener derfor at staten i samarbeid med næringen skal utarbeide en miljøkalkulator for all type transport som har troverdighet blant alle aktører.

5.9. Markedsaktørens oppgaver

5.9.1. Rederiene

Som ledd i en satsing på sjøtransport bør rederiene delta i en statlig initiert prosess for kartlegging av potensialet. De foreløpige signaler fra flere intervjuer med aktører som disponerer lasten (vareeiere, speditører og samlastselskaper) tyder på behov for:

- Utvikling av dør-dør-løsninger med container/tralleløsninger intermodalt med bil og skip. 45 fots palletwide containere tilsvarer 13,6 meters semitraller som er den dominerende lastbærer i Europa.
- Bidra til oppbygging av faste regulære linjer med tilstrekkelig volum til å forsvare høy frekvens.
- Behov for punktlighet og god avviksinformasjon.
- Fornye flåten fortløpende som ivaretar behov for temperert last, tørrvarer, farlig gods.

5.9.2. Havnene og terminalene

Initiere og delta i arbeidet med markedsorientert beskrivelse av oppgaver for spesialiserte containerhavner. Det innebærer aktiv deltakelse i en statlig initiert varestrømsanalyse og kundeorientert produktutvikling.

Høyst sannsynlig innebærer dette en spesialisering av oppgaver for havnene både innen stykkgoods, containergoods, bulk og øvrig aktivitet.

Det er behov for å effektivisere gjennomstrømningen i havnene. Varene må kunne være tilgjengelig for videre transportør eller mottaker mest mulig umiddelbart etter skipsankomst.

Dette inkluderer en utfordring for skiftordningene for havnearbeidere i offentlig eide havner i Norge.

Havnene bør utvikle tilleggstenester for eksempel tilrettelegging av lagertjenester, crossdocking, splitting, plukking og pakking av varer.

Det er behov for en markedsorientering av prisene slik ny havne- og farvannslov legger til rette for.

5.9.3. Vareeierne

Signaler tyder på at vareeiere stiller seg positive til å bruke mer sjøtransport. Det innebærer imidlertid at vareeiere differensierer sine krav til fremføringstid slik det fungerer for bil/bane. En større andel av volumet ligger til rette for lengre fremføringstider, men det stiller krav til bedre planlegging fra vareeiers side. Blant annet vil det kreve at det utvikles driftsmodeller for to varestrømmer, en for landbasert fremføring og en for sjøtransport.

Vareeiere forutsettes å delta aktivt til kartleggingen av overføringspotensialet.

5.9.4. Speditører og samlastere

Speditører/samlastere er den største disponenten av last til, i og fra Norge. Disses markedsandeler for langtransportert last over 30 mil er ca. 70 prosent. Logistikk løsningene for kundene innebærer et transportmiddelvalg i samråd med kundene, men løsningene baserer seg ofte på kundenes valg av tilgjengelige løsninger.

Samlastbedrifter har som regel gjennomprøvde løsninger for fly, bil, bane i Europa og innenlands, men mangler ofte en produktlinje for sjøtransport for europalast og innenriks løsninger. Europalast og innenriks last er basert på landbasert fremføring.

Fra samlastere/speditører er det behov for å utvikle sjøbaserte løsninger – for eksempel en «grønn» produktportefølje på like linje med bil, bane og fly-produktene slik det er beskrevet i tilbyderens produktark.

I tillegg er det et særlig behov for at de største norske aktørene bidrar til internasjonal deltakelse i prosessene for sjøtransport som igangsettes for Norge. Årsaken til dette er at transportmiddelvalg skjer i utlandet innenfor de store transportnettverkene.

6. Offentlig organisering - planleggingskapasitet

En satsing på sjøtransport gjennom en mer offensiv nærskipfartsstrategi krever at Staten må revidere sin gjeldende innstilling til arbeidsdelingen mellom statlige, kommunale og private aktører. Denne arbeidsdelingen er fra statens side beste beskrevet i statsråd Berg-Hansen brev til Stortinget datert 6.1.2011 som fastslår at statens ansvar knytter seg til farledsutvikling og sikkerhet, kommunene har ansvar for trafikkhavnene regulert gjennom havne- og farvannsloven og markedsaktørene for øvrig må selv utvikle frakttilbudet til sjøs.

Om staten ønsker å spille en mer aktiv rolle hvor målet er å overføre for eksempel store deler av veksten i godstransport til sjøen, kreves det sterkere grep.

Mye taler for etablering av et statlig planleggingsapparat som har ansvaret for alle transportformer slik at disse kan ses i sammenheng. Dette notatet omtaler ikke en slik løsning nærmere. Imidlertid bør FKD, som i dag har ansvaret for sjøtransporten, etablere et sterkere

planleggingsmiljø enn det som er tilfelle i dag. Sjøtransport omtales i begrenset grad i NTP-sammenheng. Staten bør i tillegg ta til orde for en gjennomgang av arbeidsdelingen mellom stat og kommuner når det gjelder havnestruktur eller rette sagt sentrale logistikk knutepunkter hvor havner inngår.

Et betegnende eksempel er KVVU-arbeidet for et nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen hvor både havn, bane og biltransport inngår. Arbeidet er ledet av Jernbaneverket uten særlig ledelse fra Kystverket side.

Et annet eksempel som krever sterk ledelse fra kystmyndighetenes side er nytt intermodalt logistikkområde i Bergen hvor havn inngår. En naturlig løsning her er at FKD eller Kystverket leder en slik KVVU, men det er tvilsomt om FKD/Kystverket i dag har slik plankapasitet.

Det bør vurderes opprettet et programområde i FKD med tilstrekkelige midler til å finansiere statens videreutvikling av en nærskipfartsstrategi på varig basis.

7. Avslutning

Vi er tilfredse med at regjeringen nå har økt fokus på nærskipfarten. Vi vil berømme Fiskeri- og kystministeren som har tatt initiativ til en møteserie om nærskipfartsstrategi og at næringen er invitert inn å gi innspill til regjeringens arbeid.

Transportsektoren i Norge står ovenfor store utfordringer i tiden som kommer. En styrking nærskipfarten vil være nøkkelen for å flytte mer gods fra land til sjø. Et av de viktigste tiltakene er å styrke konkurransevnen til nærskipfarten sammenliknet med andre transportformer. Det må gjøres en bred tilnærming til dette arbeidet, som også skissert i dette dokumentet gjennom bredden av tiltak presentert.

Næringen takker for invitasjonen til å gi innspill til regjeringens arbeid, og vi håper dette innspillet vil bidra inn til dette. Vi håper at vi i tiden fremover kan arbeide godt sammen for å lykkes med vår felles målsetting, om å flytte mer last fra land til sjø.



Vedlegg 1: Forslag til incentivordning for overføring av gods fra vei til sjø

Ved Hans Kristian Haram, Shortsea Promotion Centre Norge

1. Oppsummering

Norske og europeiske myndigheter ønsker å overføre gods fra vei til sjø. Samfunnsgevinsten er lavere transportkostnader, reduserte samferdselskostnader, kortere bilkøer, færre ulykker, bedre miljø og reduserte klimautslipp.

Sjøtransportnæringen har selv har tatt initiativ til og jobber med ulike tiltak for å bli mer konkurransedyktig på markedsføring, pris og service. Et koordinert og nært samarbeid mellom myndighetene og næringen er derfor svært gunstig. I fellesskap kan man treffe tiltak for å øke markedsandelen til sjøtransport. For å få til dette bør myndighetene stimulere til mer konkurransedyktig transport gjennom en direkte incentivordning.

En slik ordning bør gi mest mulig overføring av gods fra vei til sjø med minst mulig bruk av offentlige midler. Samfunnsgevinst og -nytte bør maksimeres og etterprøves.

Den mest samfunnseffektive løsning synes å være direkte tilskudd til transportkjøper, også kalt økobonus eller miljøbonus, ved bruk av skip i utvalgte korridorer hvor konkurranseflaten mellom bil og skip er stor. Alle transportkjøpere må dekkes av ordningen og de må fritt kunne velge leverandør. Dermed er ikke ordningen konkurransevridende. Programmet må godkjennes av EU/EØS.

Tiltakene bør gjelde både innenlands og utenlands frakt, herunder både import og eksport. Potensiale for overføring er størst for import og våre importkorridorer bør derfor prioriteres.

Ordningen bør være enklest mulig å forvalte, søke om, motta og kontrollere. Det forslås derfor at tilskuddet relateres til antall tonn eller kubikkmeter skipet. Satsen bør være den samme for alle utvalgte korridorer. Det anbefalte beløp er kr 50 per tonn eller kr 15 per kubikkmeter.

I dette forslag er ordningen heretter kalt FLYTT. Dette navnet er enkelt å huske og illustrerer godt hva ordningen skal gjøre: Flytte last fra vei til sjø.

2. Innhold

1. Oppsummering	31
2. Innhold	32
3. Innledning og bakgrunn	33
3.1. Bakgrunn	33
3.2. Nasjonal transportplan	33
3.3. Klimaforliket og Klimameldingen	34
3.4. Nasjonal nærskipfartsstrategi	35
3.5. Marco Polo	35
3.6. ECOBONUS	37
3.7. Klimautslipp fra bil og skip	37
4. Premisser og strategier	37
4.1. Hovedprinsipper	37
4.2. Supplerende virkemiddel	38
4.3. Kostnadseffektivitet	38
4.4. Barrier og behov for nytt virkemiddel	38
4.5. Teknologinøytralitet	39
4.6. Overføring på mellomlang og lang sikt (3+ år)	39
4.7. En permanent ordning i kommende NTP-periode	39
5. Målsetninger	39
5.1. Hovedmål	39
5.2. Delmål	39
6. Virkemidler	40
6.1. Virkemidler for overføring av gods	40
6.2. Fokusområder	41
6.3. Tildelingskriterier	42
6.4. Kunnskapsspredning	43
6.5. Samspill med andre virkemidler	43
6.6. Regelverk for statsstøtte i EU/EØS	43
6.7. Budsjett	44
6.8. Evaluering og tilpassing	44
6.9. Andre ordninger	44
7. Realisering	45
7.1. Administrasjon	45
7.2. Finansiering	46

7.3. Svakheter med FLYTT	46
8. Konklusjon	47
8.1. Forventede resultater	47
9. Kilder og referanser	47

3. Innledning og bakgrunn

3.1. Bakgrunn

Sjøalliansen består av flere organisasjoner som representerer de ulike aktører som er involvert i sjøtransport. Dette dokument er laget som et vedlegg til Sjøalliansens forslag om nærskipfartsstrategi. Dokumentet er skrevet av Hans Kristian Haram, Shortsea Promotion Centre Norge, som har mye erfaring fra EUs Marco Polo-program i Norge. En del av teksten er hentet fra Kystverkets vurderinger av ulike incentivordninger.

3.2. Nasjonal transportplan

Den 29. februar 2012 ble etatenes forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014-2023 fremlagt (se kapittel 9. Kilder og referanser, Ref. 1). Her finnes mange positive forslag for å styrke sjøtransporten. Dette viser at myndighetene prioriterer miljøvennlig transport på sjø.

a. «Mer transport på sjø og jernbane»

NTP inneholder 15 nasjonale strategier og en av dem er "Mer gods på sjø og bane" (kapittel 3.3). Her omtales tiltak for å styrke sjøtransporten. Man drøfter overføringspotensialet og konstaterer, med utgangspunkt i en utredning fra TØI («Konkurransflater i godstransport», Ref. 2), at totalt overførbart volum er 15 millioner tonn per år hvorav 10 million tonn innenriks, tilsvarende 5 milliard tonn-km (kap. 8.4.3 i Ref. 2). Potensiale er en knyttet til transportavstand, vareslag og korridorer. Ulike korridorer har ulik potensial. Dette skyldes forskjellig næringsstruktur og transportinfrastruktur. TØIs rapport («Godstranport i korridorer», Ref. 6) gir god informasjon om overføringspotensialet i hver korridor.

b. Konkrete tiltak

I forslag til NTP (Ref. 1, kap. 3.3.3) foreslås følgende konkrete tiltak som er relevant for sjøtransporten:

- Tiltak i farleder
- Effektivisering av terminaler og tilrettelegging for integrerte logistikknutepunkter
- Bedret vegforbindelse til terminalene – ordningen skal også gjelde havnene
- Incentivordning for overføring av gods fra lastebil til sjø og bane
- Reduserte avgifter på sjøtransport
- Kunnskapsutvikling
- Gjennomføring av bred samfunnsanalyse

Man drøfter også økte avgifter på lastebil, men konstaterer at det vil bety økte kostnader for næringslivet og at dette i så fall kan påvirke Norges konkurransekraft negativt.

c. Incentivordning

Hva incentivordning angår, foreslås en toppfinansieringsordning for å støtte nye innenlandske tilbud på linje med EUs Marco Polo-program. Her er forslaget i kapittel 3.3.3.6 («Incentivordning for overføring av gods til sjø og bane») i sin helhet:

«Det innebærer høy risiko og krever nok kapital for å utvikle nye transportløsninger. Transportetatene mener det bør opprettes en toppfinansieringsordning for å støtte nye innenlandske tilbud med potensial for å overføre gods fra veg til sjø og bane eller redusere vegtransport. Ordningen kan etableres etter modell av EUs Marco Polo-program som allerede kan benyttes for grensekryssende tiltak. Godkjente prosjekter bør få støtte over flere år, slik at nye tilbud får tilstrekkelig tid til å etablere et stabilt markedsgrunnlag.»

«Sjø- og baneoperatører er ofte underleverandører til internasjonale transportnettverk. Det er komplekst å kjøpe transportere hvis vareeier selv skal koordinere mellom flere transportmidler. Det er derfor behov for å forenkle handel med transportløsninger som inkluderer sjø og bane. Slike tiltak bør kunne innlemmes i foreslått incentivordning.»

«Det pågår en hurtig utvikling av logistikk-løsninger. Transportetatene ønsker å legge til rette for mer forskning og utvikling og lavere terskel for utprøving, forsøksordninger og demonstrasjonsprosjekter. Foreslått incentivordning bør også kunne benyttes til denne typen demonstrasjonsprosjekter.»

d. Bred samfunnsanalyse

Under "Bred samfunnsanalyse av godstransport" fremmes forslag om en bred utredning for å kartlegge muligheter for bedre utnyttelse av sjø og bane på lengre transportavstander. Utredningen skal blant annet omfatte kartlegging av godsstrømmer og logistikk-trender, samt en utredning om knutepunktstruktur med mer. Dette vil gi god informasjon om hvilke korridorer og vareslag som bør prioriteres i FLYTT.

3.3. Klima

a. Klimaforliket

Stortingets klimaforlik, som omfatter alle partier unntatt Fremskrittspartiet, gir viktige føringer som er relevant for FLYTT. Ett av de viktigste punktene i forliket er at Norge skal satse på å bli karbonnøytralt i 2030 i stedet for 2050. Relevante punkter for FLYTT er: To tredjedeler av utslippsreduksjonene skal skje nasjonalt. Innen 2020 skal Norges utslipp være kuttet med 30 % av forventede utslipp i 2020. Dette medfører kutt på 15 til 17 milliarder CO₂-ekvivalenter i forhold til forventede utslipp i 2020. Innenriks utslipp fra tunge kjøretøy var i 2010 på 2,8 millioner tonn eller om lag 5 prosent av nasjonale klimagassutslipp. Dersom transportsektoren skal ta sin andel, må godstransport redusere utslippet med 30 %. En andel av dette kan gjøres ved at last overføres fra vei til sjø.

b. Klimameldingen

Den 24. april 2012 frigav Miljøverndepartementet og regjeringen en ny klimamelding (Ref. 7), som gir detaljer om hvordan man skal gjennomføre de målsetninger man har blitt enig om i Klimaforliket. Målet fra Klimaforliket om at 2/3 av reduksjonen skal tas hjemme i Norge står ved lag.

I Klimameldingens kap. 1.9, "En mer klimavennlig transportsektor" finnes følgende hovedføringer som er relevant for FLYTT. Regjeringen vil:

- *I Nasjonal transportplan (NTP) legge fram en samlet godsstrategi hvor det blant annet legges til rette for overgang fra godstransport på vei til transport på sjø og bane. Det skal i strategien legges til rette for knutepunkter som letter overgangen fra vei til bane*
- *Etablere Transnova som et permanent organ og gradvis øke tilskuddet.*
- *Øke omsetningspåbudet av biodrivstoff til fem prosent forutsatt at bærekraftskriteriene er tilfredsstillende. Når det er opparbeidet erfaring med bærekraftskriteriene, vil regjeringen ha som mål å øke omsetningspåbudet ytterligere opp mot 10 prosent.*
- *Bidra til utvikling av verdikjeden for andre generasjons biodrivstoff.*
- *Fortsette arbeidet for en mer treffsikker veiavgift for tunge kjøretøy.*
- *Styrke sjøtransportens rolle i transportsystemet. Øke de årlige rammene til infrastrukturinvesteringer i havner og farleder.*
- *Oppfordre de største norske havnene til å innføre miljødifferensierte priser på frivillig basis.*
- *Innføre IMO's krav om energieffektivitet også for skip som utelukkende går i innenriksfart.*

3.4. Nasjonal nærskipfartsstrategi

Fiskeri- og kystdepartementet etablerer i 2012 en ny nærskipfartsstrategi i forbindelse med arbeidet med ny nasjonal transportplan. Fiskeri- og kystminister Lisbeth Berg-Hansen har i denne forbindelse invitert til tre dialogmøter med næringen. Her blir det diskutert hva det offentlige og hva næringen kan bidra med. De ulike organisasjoner for havner, speditører og rederier deltar sammen med flere bedrifter, herunder også vareeiere. Konklusjoner forventes å foreligge før sommeren.

3.5. Marco Polo

For å imøtekomme økende transportvolum, gir EUs Marco Polo-program tilskudd til tiltak som reduserer volumet av veitransport i EU og Norge. Det viktigste delprogrammet («Modal Shift») gir direkte støtte til faktisk overføring av last fra vei til sjø, bane og/eller elv.

EUs Marco Polo II avsluttes i 2013. Norge er med på denne ordningen og har betalt EURO 9 million til EU for Marco Polo II. Flere norske aktører har søkt om støtte, men på grunn av høye volumkrav har antall søknader og mottatt støtte vært svært begrenset.

a. Budsjett og overføring

Årlig gis et tilsagn på € 60-70 million til prosjekter som beviselig medfører redusert veitransport. I perioden 2003-2009 har 125 prosjekter med mer enn 500 deltagende bedrifter fått støtte fra Marco Polo-programmet. Total forventet overføring fra godkjent prosjekter i Marco Polo II er 54 milliard tonn-km per år. Anslått faktisk overføring er halvparten av dette.

b. Tilskuddet

Ordninger var fram til 2008 ikke veldig populær. Da ble tilskuddet per overført tonn-kilometer doblet til EURO 4 (kr 32) per tusen tonn-kilometer. Etter dette er programmet blitt mer populært. Dette gir en indikasjon på hvilket støttenivå som er attraktivt. I de fleste prosjekter utgjør støtten 10-20 % av transportkostnaden.

Bare direkte prosjekterelaterte kostnader dekkes. Ved investering i transportmidler, dekkes kapitalkostnader, herunder også normal avskrivning. Med få unntak gis det ikke støtte til utbygging av infrastruktur. Marco Polo-støtten skal utgjøre mindre enn 35 % av kvalifiserte kostnader. Støtten gis normalt for en periode på 3-5 år.

c. Problemer med ordningen

En stor utfordring for norske søkere er de årlige terskelverdier. For «Modal Shift» skal det overføres mer enn 60 million tonn-km per år per prosjekt. Dette er mye for norske forhold.

Det viktigste utvalgskriteriet er hvor stor samfunnsnytte prosjektet medfører for deltakerlandene. Samfunnsnyttan beregnes ut fra hvor mye last som netto overføres i tonn-kilometer. Det andre sentrale kriterium er prosjektets troverdighet i oppstartsfasen og forventet levedyktighet etter at Marco Polo-støtten opphører. EUs samfunnskostnad for sjøtransport er satt til eurocent 0,9 per tonn-km, mens veitransport koster eurocent 3,5 per tonn-km. Norge har et stort veinett, høye kostnader og små volumer. Samfunnskostnadene for vei er derfor mye høyere og derav også netto nytteverdi av sjøtransport.

Marco Polo «Modal Shift» er nå blitt populært og i de siste søknadsrunder har bare hvert tredje til fjerde prosjekt fått tildeling.

d. Evaluering

Marco Polo II var gjenstand for en midtveiseevaluering i 2010 (Europe Economics, 2011). Med tanke på eventuelt å opprette en norsk incentivordning etter modell av Marco Polo II, vil det være viktig å trekke på de erfaringene som kommer til uttrykk i denne evalueringen.

Et hovedproblem er at ikke alle prosjekter lykkes og bare halvparten av bevilget tilskudd utbetales.

Søknadsprosessen er svært tungvint. I Europe Economics evaluering sies det at programmet oppleves som byråkratisk, rigid og at søknader dermed blir tid- og ressurskrevende, til tross for at dette i noen grad er avhjulpet ved å overføre administreringen av søknader og prosjekter fra DG MOVE til byrået EACI (Executive Agency for Competitiveness & Innovation). En søker må regne med en søkeperiode på 3-6 måneder. Deretter tar det 12 måneder før man får endelig svar. Arbeidsmengden med å utferdige en søknad er 1-6 mann-måneder avhengig av hvor gjennomarbeidet prosjektet er på forhånd. Mange konsulenter utnytter systemet og forlanger 10 % av tildelingen for sin bistand med søknaden. For utbetaling må man gjennom tunge prosedyrer med rapportering og etterprøving.

e. Alternativer

Europe Economics har vurdert en rekke alternativer for fremtidig insentivutforming. Først og fremst argumenteres det for at målet ikke er økt sjø- eller banetransport i seg selv, med et mer bærekraftig transportsystem. Insentivene kan derfor innrettes mer direkte mot dette, i form av støtte til utvikling og implementering av mer miljøvennlige teknologier uavhengig av transportform.

Ønsker man fortsatt å rette insentivene inn mot overføring av godsvolumer, anbefales å vurdere også andre former for støtte enn direkte tilskudd til drift, eksempelvis lån eller garantier til investeringer.

Dersom en ønsker å videreføre en direkte tilskuddsordning, hevder evalueringen at det kan være fornuftig å kompensere de som foretar transportmiddelvalget snarere enn de som utfører transportoppdraget. Dette vil være etter modell av den italienske ECOBONUS-ordningen, som synes å være mindre eksponert for kritikk vedrørende konkurransevridning.

3.6. ECOBONUS

Den Italienske ECOBONUS-ordningen er et insitament rettet inn mot lastebiltransportørene, for å få dem til å velge RoRo/RoPax-løsninger fremfor å velge landeveien. ECOBONUS-ordningen har hatt en økonomisk ramme på EUR 77 million (NOK 600 million) årlig de siste årene, og gir lastebilforetak som gjennomfører minst 80 seilinger på godkjente strekninger mulighet til å få refundert 30 % av sjøtransportkostnaden via denne ordningen. 28 strekninger ble godkjent for refusjon, hvorav 8 internasjonale. Da det argumenteres for at da sjøtransport allerede i utgangspunktet er rimeligere enn ren veitransport, vil en refusjon på 30 % av sjøtransportkostnaden medføre en reell kostnadsreduksjon på rundt 50 % for hele transportoppdraget. Ikke-italienske transportører har også anledning til å motta støtte gjennom ECOBONUS-ordningen.

Den italienske ECOBONUS-ordningen rapporteres å ha blitt, eller i alle fall ligger an til å bli, en "best-practice" støtteordning for overføring av gods fra veg til sjø. **For FLYTT har vi tatt utgangspunkt i denne ordningen, tilpasset den til norske forhold og gjort den mer miljøvennlig.**

3.7. Klimautslipp fra bil og skip

En sentral målsetning for overføring av gods fra vei til sjø er at klimautslipp dermed reduseres. Det er ikke alltid tilfelle og FLYTT bør ta hensyn til dette.

Shortsea Promotion Center Norge regner at for en standard containerskip på knapt 1000 TEU vil CO₂-utslippet per tonn-km på lik distanse være 20 % av utslippet fra en lastebil. Følgende faktorer forandrer imidlertid dette bildet og man bør ta hensyn til dette:

- Skipets hastighet, alder, lastgrad og størrelse påvirker utslippet veldig mye
- Nye miljøskip med naturgass som drivstoff har mye lavere netto CO₂-utslipp per kraftenhet. Biomassedrivstoff som tilfredsstillere bærekraftskriterier kan regnes som karbonnøytralt.
- Terrenget lastebilen kjører i påvirker dens forbruk i stor grad. Dette kan påvirke prioritering av korridorer som for eksempel Vestlandet.

4. Premisser og strategier

4.1. Hovedprinsipper

Innretningen av FLYTT-ordningen bør være basert på følgende prinsipper:

- Virkemidlene skal supplere eksisterende virkemiddelbruk
- Ordningen skal bidra til en kostnadseffektiv klimapolitikk i samferdselssektoren
- Ordningen skal søke å redusere institusjonelle, praktiske og kunnskapsmessige barrierer som forsinker utvikling og innføring av mer miljøvennlig sjøtransportløsninger

- Virkemiddelbruken skal være teknologinøytral
- Ordningen skal ha fokus på overføring på mellomlang og lang sikt (3+ år)
- Ordningen skal bli en permanent ordning i kommende NTP-perioden (2014-2023) etter en treårig prøveperiode

4.2. Supplerende virkemiddel

Transportsektoren er allerede omfattet av en rekke virkemidler for reduserte klimagassutslipp, blant annet disse:

- Bensin og diesel er pålagt CO₂ -avgift. Avgiften gir økonomisk insentiv til å redusere transportomfanget og/eller velge transportformer som ikke er pålagt CO₂ -avgift. CO₂-avgiften stimulerer også til utvikling og anvendelse av ny teknologi med lavere CO₂-utslipp,
- NO_x-Fondet som gir tilskudd til miljøinvesteringer som reduserer NO_x-utslippet.
- FoU-aktiviteten på alternative drivstoff og mer miljøvennlig transportteknologi
- Klimaløftet er en kampanje i regi av Miljøverndepartementet for å spre kunnskap om tiltak for å redusere klimagassutslipp, blant annet fra transport.
- Klimaveien er en felles kampanje for organisasjoner tilknyttet norsk veitransport og miljøarbeid og som i samarbeid med norske myndigheter ønsker å mobilisere til en samfunnsdugnad for å redusere CO₂-utslippene fra veitrafikken gjennom kunnskapsformidling.

4.3. Kostnadseffektivitet

En kostnadseffektiv samferdsels- og klimapolitikk er et overordnet prinsipp for myndighetene. Med kostnadseffektivitet menes at de ressursene som settes inn gjennom tiltak og virkemiddelbruk skal gi lavest mulig samfunnskostnad for godstransport, færrest mulig ulykker og størst mulig utslippsreduksjoner. For overføring av gods er disse tre mål i stor grad sammenfallende. Vi forenkler derfor begrepet kostnadseffektivitet til størst mulig overføring av transportvolumer fra vei til sjø.

4.4. Barrier og behov for nytt virkemiddel

Transportmarkedene er preget av ulike former for barrierer og markedsimperfeksjoner som kan redusere effekten av – og dermed også kostnadseffektiviteten ved - de eksisterende virkemidlene. Det skaper behov for nye virkemidler. Barrier som bør overkommes med FLYTT:

- Høye terskelkostnader for vareeier for å ta i bruk sjøtransport
- Flere urelaterte aktører må gå sammen for å få store nok volum og god nok frekvens
- Høy risiko og manglende kapital for igangsetting av nye sjøtransporttilbud
- Manglende markedsinformasjon om tilbudet av sjøtransport
- Høye kostnader relatert til miljøinvesteringer som transportkjøper i dag ikke er villig til å betale ekstra for
- Manglende bruk av effektiviserende eFrakt-løsninger som gir sjøfrakt et fortrinn
- Usikkerhet om fremtidig politikk vedrørende miljøavgifter

4.5. Teknologinøytralitet

Det er stor usikkerhet om hva som vil vise seg å bli framtidens transportteknologier. En viktig oppgave for FLYTT å drive frem større variasjon. Innretningen av virkemidlene skal derfor være teknologinøytral i den forstand at ingen teknologier skal favoriseres i utgangspunktet.

4.6. Overføring på mellomlang og lang sikt (3+ år)

En viktig premisse er at overføringen skal vedvare og være permanent. Midlene må derfor stimulere til at overføringen faktisk skjer og at den også vedvarer.

Tilskuddsmidlene for en gitt korridor bør ha begrenset varighet til for 3-5 år. Det er derfor viktig at de korridorer og vareslag som blir prioritert er av en slik art at når kritiske volumer er nådd så vil sjøtransporten være konkurransedyktig uten tilskuddsmidler.

4.7. En permanent ordning i kommende NTP-periode

FLYTT bør være et prøveprosjekt i minst tre år (2014-2016), for så å evalueres. Imidlertid har både samferdsel- og klimapolitikken et svært langsiktig perspektiv. Det tar tid å endre produksjons- og transportmønstre, utvikle nye teknologier og fase dem inn i markedet. FLYTTs rolle er neppe utspilt etter en treårsperiode. Det skal være et mål for FLYTT å bli en permanent ordning i perioden 2017-2023. De bør etablere et forprosjekt i 2013.

Tilskuddene i de ulike korridorer bør være begrenset i tid. Fokus kan derved flyttes fra korridor til korridor.

5. Målsetninger

5.1. Hovedmål

FLYTTs hovedmål er å bidra til å overføre gods fra vei til sjø for dermed å redusere samfunnets samferdselskostnader for godstransport, å redusere antall ulykker som involverer vogntog, å redusere utslipp av klimagasser fra godstransportsektoren og å gi transportkjøper et bedre tilbud.

5.2. Delmål

a. Overføring av gods

Den viktigste delmålsetting er direkte overføring av mest mulig transportarbeid (tonn-km) fra vei til sjø for innenlands og utenlands transport. Dette reduserer behov for veiutbygging, gir lavere vedlikeholdskostnader for vei, reduserer køer i belastede områder, reduserer antall ulykker som involverer vogntog og reduserer blokkering av veier og køer på grunn av vogntog.

b. Redusert utslipp CO₂

En annen samfunnsmessig viktig delmålsetting er å redusere utslipp av SO_x, NO_x og CO₂. Det viktigste fokus for FLYTT er CO₂. SO_x er allerede regulert ved innføringen av IMO ECA (Emission Control Area) i Nordsjøen og Østersjøen. NO_x-avgiften stimulerer allerede til redusert NO_x-utslipp.

c. Reduserte enhetskostnader

Reduserte enhetskostnader medfører bedre konkurransevne og større volumer. Økt fyllingsgrad for skip og lastenheter medfører lavere enhetskostnader. Større volumer i havner og terminal reduserer også enhetskostnadene. I tillegg bør FLYTT stimulere til differensiert prising slik at rederiets enhetskostnader blir lavere der det er direkte konkurranse med bil.

d. Bedre service til transportkjøper

En viktig målsetning er at bestilling og administrasjon av transport skal bli enklere og koste mindre for transportkjøper. Servicenivået må være konkurransedyktig med biltransport.

6. Virkemidler

6.1. Virkemidler for overføring av gods

FLYTT skal gi transportkjøpere et begrenset tilskudd, en økobonus, ved kjøp av miljøvennlig sjøtransport i definerte korridorer. Ordningen skal bare gjelde for transport av stykk gods i eller på standardiserte lastebærere begrenset til containere, traller og paller.

a. Beløpets størrelse

Anbefalt tilskudd er kr 50 per nettotonn last eller kr 15 per kubikkmeter last.

Ved omlastning til annet skip i en tilknyttet, kvalifisert korridor kan man motta beløpet på nytt. Dette kompenserer for omlastningskostnader og stimulerer til utvikling av sammenhengende transportkorridorer og knutepunkt.

Ordningen gjelder også dersom transportkjøper allerede bruker sjøtransport. Dermed blir ordningen lettere å administrere. Tilskudd til eksisterende sjøfrakt må imidlertid minimeres ved å prioritere riktige korridorer og å sette begrensninger for type last.

Beløpet relateres i utgangspunktet ikke til skipningsdistansen, da skipning på mellomlang distanse (250-1000 km) er en viktig målgruppe. Det gjør også ordningen mye lettere å forstå og administrere. Mer enn halvparten av dør-til-dør kostnadselementene er ikke relatert til distanse på mellomlang distanse. Det bør imidlertid vurderes om lengre skipningsdistanser skal kompenseres med en ekstrabonus relatert til distanse, da miljøgevinsten per tonn er større her.

Beløpet tilsvarer kr 1000 per trailerlast for en last på 20 tonn eller 67 kubikkmeter per trailerenhet. På mellomlange distanse (250-1000 km) utgjør dette 10-30 % transportkostnaden med bil. På lang distanse (1000-4000 km) utgjør beløpet bare 2-10 %, men dette kompenseres ved at beløpet eventuelt dobles ved en eventuell omlasting eller ved en ekstra kompensasjon for distanse.

Til sammenligning tilsvarer Marco Polos tilskudd med en gjennomsnittlig distanse på 750 km kr 24 per tonn, det vil si neste halvparten av foreslåtte beløp. I forhold til Italias ECOBONUS er foreslått beløpet lavere. I en TØI-rapport (TØI 2012/1195 Godstransport i korridorer: Egenskaper og virkemidler for overføring av gods, Ref. 6) gis det i kap. 8.6 anslag for overføring av gods ved endring av havnekostnad per tonn. Ved en reduksjon på kr 30 per tonn vil eksport og import med bil

reduseres med 8-9 %. Dette tilsvarer 1 million tonn. For innenlands transport er effekten i rapporten merkelig fordi her øker biltransporten. Vi antar dette skyldes en feil i modellen.

Vår konklusjon er uansett at med et beløp på kr 50/tonn vil vi få en betydelig overføring av last. Ordningen bør prøves i praksis i begrenset omfang i en prøveperiode i 2013 for å få bedre anslag på potensialet.

b. Målgruppe

FLYTT gir tilskudd til transportkjøper, det vil si det selskap som bestiller last direkte hos rederier som er med i ordningen. Flytt gjelder derfor for alle vareeiere, speditører og samlastere. Både norske og utenlandske aktører er med.

Det legges ingen begrensninger på volumet en transportkjøper har.

6.2. Fokusområder

a. Korridorer

Valget av korridorer er viktig. Kriterier for valg av korridor skal være:

- Sjøtransport konkurrerer direkte med biltransport
- Sjøtransport er konkurransedyktig med biltransport på lang sikt når FLYTT-tilskuddet opphører
- De ruter som tilbys i korridoren må tilfredsstillende krav om miljøutslipp, effektivitet og servicenivå
- Havner i korridoren bør tilfredsstillende krav om miljø, effektivitet og servicenivå
- Direkte konkurranse med jernbane er akseptabelt. Jernbane trenger konkurranse og mottar allerede mye offentlig støtte.
- Det bør være flere konkurrerende alternativer

Korridorene skal omfatte innenlands og utenlands transport. Her er en liste over mulige korridorer som kan fases inn og prioriteres etter hvert:

- Innenlands
 - Fra Østlandet til Sørlandet og Rogaland
 - Fra Østlandet til Vestlandet
 - Fra Østlandet til hele Nord-Norge
 - Fra Vestlandet og Midt-Norge til Vestlandet og Midt-Norge
 - Fra Vestlandet til Nord-Norge
 - Forlengelse av jernbane med skip fra Bodø til Nord-Norge
 - Forlengelse av jernbane med skip fra Narvik til Nord-Norge
- Utenlands
 - Fra østlige kyst av Østersjøen til hele Norge
 - Fra sydlige kyst av Østersjøen til hele Norge
 - Fra Tysklands kyst vest for Jylland til Østlandet og Sørlandet
 - Fra Tysklands kyst vest for Jylland til kysten fra Rogaland og nordover
 - Fra hele Vestkysten av Sverige til Østlandet
 - Fra hele Vestkysten av Sverige til Sørlandet og videre nordover på vestsiden av Norge

- Fra BeNeLux til hele kysten fra Rogaland og nordover
- Fra BeNeLux til Østlandet og Sørlandet
- Fra Middelhavet til hele Norge
- Fra Vestlandet og Midt-Norge til hele Europa
- Fra Nord-Norge til hele Europa

Tilskuddet i en korridor skal ha en varighet på minst tre år for at rutene skal bli godt etablert.

b. Vareslag og lastebærer

Siden FLYTT primært skal fokusere på overføring gods fra vei til sjø skal det for denne ordningen fokuseres på vareslag som i stor grad skipes både i skip og med bil i dag og hvor overføringspotensialet er stort. Fokus må derfor være på varer som skipes som stykkogods.

Dette utelukker olje, oljeprodukter, flytende kjemikalier og ulike typer gass som skipes i tankskip. Typisk tørrlast som skipes i store partier så som jernmalm, kull, korn, sand og gjødning bør heller ikke være med. Det er imidlertid stort behov for fornying og miljøtilpassing av kystflåten av bulk og tankskip. Det må etableres andre ordninger enn FLYTT for å tilrettelegge for dette.

6.3. Tildelingskriterier

a. Kriterier for last

FLYTT har følgende tildelingskriterier:

- Ordningen er begrenset til last som har både opprinnelsessted og bestemmelsessted i Europe og hvor et av disse stedene er i Norge.
- Ved omlastning mottas dobbelt beløp dersom ruten før og etter omlasting er i en korridor som omfattes av ordningen. Omlastingsregelen omfatter også omlasting i utenlandsk havn. Slik kompensasjon må ikke være konkurransevridende i forhold til direkte linjer og unødig omlastning skal ikke etableres for å utnytte ordningen.
- Oversjøisk last, det vil si last som har opprinnelsessted og/eller bestemmelsessted utenfor Europa får ikke tilskudd.
- Alle kjøpere av sjøtransport for tilskudd, uavhengig av bransje.
- Transportkjøper kan fritt velge sjøtransportleverandør og det er fri konkurranse mellom de ulike rederier og ruter som kvalifiserer for ordningen
- Ordningen gjelder for dør-til-dør laster, herunder også lager-til-lager, det vil si at enten transportleverandøren eller transportkjøper henter lasten på en gitt adresse og levere den på en annen gitt adresse. Opprinnelsessted og bestemmelsessted må oppgis ved booking. I tilfeller hvor det tilbys verdiøkende logistikkjenester i havnen - som for eksempel omlasting, «cross-docking» eller mellomlagring - kan det vurderes om dette kan regnes som dør-til-dør last, selv om lasten oppstår eller ender i en havn.
- Ordningen er begrenset til skipning i standard lastebærere, herunder 13,6 meters traller, 40 og 45 fots containere og/eller paller. Ulike varetyper og lastebærere kan prioriteres i ulike korridorer for å få maksimal overføring. I utgangspunktet skal ikke vogntog hvor både trekkvogn og tralle er med på reisen regnes med. Det bør imidlertid vurderes om slike sjåførbundne enheter også skal kunne inngå i ordningen i tillegg til løstraller i gitte korridorer dersom dette kan utløse viktig overføring av gods. Også last som ikke føres på standard

lastebærer kan være med i ordningen, dersom denne lasten ikke går på skip i dag og dersom overføringspotensialet er stort.

- Alle havner i de angitte korridorer er kvalifisert.
- Det skal settes en minimum skipningsdistanse for å hindre at ordningen misbrukes mot sin hensikt på korte distanser.

b. Kriterier relatert til ruter og leverandører

De ulike ruter og rederier i en FLYTT-korridor må tilfredsstillende gitte krav for å komme med i ordningen:

- Ruter skal ha fast seilingsplan med faste anløps- og avgangstidspunkt i faste havner
- Skipningsfrekvens skal være ukentlig eller oftere
- Skip i ruten skal ha et utslipp som er lavere enn 30 gram CO₂ per dødvectonn-km. For skip som fører passasjer sammen med godset må det etableres en fordelingsformel for CO₂-utslippet. For skip som er ekstra miljøvennlig kan en ekstra miljøbonus vurderes.
- Rederiet og/eller samarbeidende samlastere skal tilby dør-til-dør skipning
- Ruteplaner skal være elektronisk tilgjengelig i standard meldingsformat
- Bestilling av transport skal være enkel med umiddelbart pristilbud, med oversiktlig totalpris og med umiddelbar bestillingsbekreftelse
- Transportkjøper skal ha løpende elektronisk tilgang til bestillings- og skipningsstatus
- Transportkjøper skal motta elektronisk faktura
- Havner har innført miljødifferensierte priser som gir vesentlig miljørabatt for miljøvennlige skip i henhold til IMO's regler for miljørangering av skip
- Havner og terminaloperatører skal bidra med økonomiske fordeler og tjenester knyttet til insentivordningen.

6.4. Kunnskapsspredning

Kunnskapsspredning er en viktig del av FLYTT. Ordningen og tilbudet av sjøtransport og logistikk skal markedsføres bredt til aktuelle transportkjøpere i de utvalgte korridorer.

6.5. Samspill med andre virkemidler

Både Forskningsrådet og Innovasjon Norge forvalter virkemidler med mål om at nye teknologier og produkter blir introdusert i markedet og tatt i bruk. Gjennom samarbeid med disse virkemiddelforvalterne skal man sikre at nye transporttilbud er verdiskapende og har en god miljøprofil. Det legges opp til et samspill mellom FLYTT og henholdsvis Forskningsrådet og Innovasjon Norge etter samme modell som finnes mellom Enova og Transnova og de samme organisasjonene. Forskningsrådet, herunder MAROFF for maritime virksomheter, prioriterer og fordeler midler til FoU mens FLYTT gir støtte til markedsintroduksjon og realisering av faktisk transport. Innovasjon Norge bistår bedrifter i fasen mellom FoU til kommersialisering, og har særlig ansvar for internasjonalisering.

6.6. Regelverk for statsstøtte i EU/EØS

Virksomheten skal føres i henhold til regelverket for statsstøtte i EU/EØS, og tilskudd til prosjekter notifiseres til ESA dersom nødvendig.

6.7. Budsjett

Det anbefales et årlig budsjett på kr 150 million i en prøveperiode på tre år (2014-2016). Dette vil gi støtte til 3 million tonn kvalifisert last per år.

Dette er også anbefalt beløp etter at prøveperioden er over. Hver korridor bør få tilskudd i en periode på tre til fem år. Siden tilskuddsperioden er på ti år vil dette gi et samlet tilskudd til 6-10 million tonn. Noe av dette er allerede eksisterende last og det er vanskelig å anslå netto overføring før man kommer i gang med ordningen.

I tillegg til prøveperioden bør man gjøre et forprosjekt i 2013 med et begrenset budsjett på kr 30 million hvor det fokuseres på en eller to korridorer for å få erfaringer.

6.8. Evaluering og tilpassing

Erfaringen fra forprosjektet i 2013 skal gi verdifull informasjon til den detaljerte utforming av programmet.

I tillegg bør FLYTT evalueres etter tre år. For å lage et tilstrekkelig grunnlag for vurderingen av hvorvidt FLYTT skal videreføres utover prøveperioden på tre år (2014-2016), og for å unngå avbrekk i virksomheten dersom den skal videreføres, vil FLYTT evalueres allerede i slutten av 2015.

6.9. Andre ordninger

Nedenfor følger en oversikt over alternative modeller. Disse modeller omfatter ikke forskning og utvikling. Det ansees at dette er tilstrekkelig dekket av eksisterende ordninger.

- Låne- og garantiordninger: Kystflåten er gammel, umoderne og trenger miljøoppgradering. Det bør etableres en låne- og garantiordning for å støtte rederier i fornying av sin flåte.
- Miljøtilskudd for investering i miljøteknologi: Tilskudd som rederier får for å dekke ekstra omkostnader for å bedre et skips miljøprofil ved nybygg eller ombygg etter modell av NOx-fondet.
- Infrastrukturtilskudd: Etter modell av EUs TEN-T, hvorved havner kan få tilskudd til infrastrukturutbygging.
- Etableringstilskudd for nye ruter: Etter modell av Marco Polo.

Noen av disse ordninger er ikke omfattet av dette dokument og må vurderes separat.

En FLYTT-ordning for tog er ikke anbefalt. Tog og jernbane mottar i dag allerede betydelig offentlig støtte selv om transport med bane ikke har samfunnsmessige fortrinn i forhold til skip. FLYTT vil i noen grad kompensere for denne uheldige konkurransesituasjonen. FLYTT bør derfor begrenses til overføring fra vei til skip.

7. Realisering

7.1. Administrasjon

a. Minimal administrasjon

Tildeling av FLYTT-midler til transportkjøper må automatiseres for å minimalisere administrasjonen av programmet. Dette gjøres ved at bestilling må gjøres gjennom en FLYTT-portal for bestilling av transport. Transport som tilfredsstiller kriteriene vil automatisk motta en rabatt tilsvarende tilskuddet.

Siden det er mange færre leverandører enn transportkjøpere er det enklest å betale ut selve tilskuddet til rederiene som gjør skipning. Dette bør gjøres månedsvis.

b. FLYTT-portal

FLYTT-portalen vil inneholde informasjon om rederienes ruter. Bestilling foregår elektronisk med internasjonale standard meldingsformater og/eller web-grensesnitt. Tilbud og bestillingsbekreftelse må være automatisk og umiddelbar. FLYTT-portalen skal håndtere både dør-dør og havn-havn bestillinger. Transportkjøper skal løpende ha elektronisk tilgang til status for bestilling og skipning. Statusavvik skal rapporteres umiddelbart til transportkjøper i standard elektronisk meldingsformat. All fakturering skal være elektronisk. CO2 utslipp skal vises og gjøres tilgjengelig elektronisk til transportkjøper ved tilbud, bestilling og fakturering. Bestillinger kan også gå direkte til rederiet. I så fall må kopi av bestillingen overføres til FLYTT-portalen.

c. Administrativ nettogevinst

Transportkjøper kan også bestille transport som ikke er berettiget for tilskudd gjennom FLYTT-portalen. I sum vil FLYTT-portalen kunne bidra til å redusere administrasjonskostnader i transportkjede tilsvarende ca. 10 % av transportkostnaden. Service til transportkjøper vil bli betydelig bedre. Bruk av standard meldingsformater vil også bli fremmet. Både transportleverandør og transportkjøper vil derfor oppnå en administrativ positiv nettogevinst med FLYTT.

d. Forvaltning

FLYTT-portalen bør administreres av Kystverket på vegne av Kyst- og Fiskeridepartementet. Det bør etableres en styringskomité med representanter for transportkjøpere og rederier som deltar i ordningen. Denne komité bør ta avgjørelse om utviklingen av ordningen og FLYTT-portalen.

e. Kontroll

Ved bestillingsbekreftelse og fakturering skal det i FLYTT-portalen lagres alle data som er relevant for å kontrollere om frakten faktisk er foretatt og om de gitte tildelingskriterier er overholdt. Disse data skal være tilgjengelig for Kystverket for kontroll med stikkprøver. De skal kunne kontrolleres opp mot data registrert i havnens havnesystem og mot AIS-informasjon som Kystverket besitter om faktiske seilinger.

f. Valg av korridorer og godkjenning av ruter

Kystverket skal velge korridorer og godkjenne leverandører og ruter etter tildelingskriterier gitt av Kyst- og fiskeridepartementet. Når en korridor er valgt, er man bundet til å støtte denne korridor i en periode på minst tre år for å gi nok støtte til at nye tilbud blir godt etablert.

7.2. Finansiering

Den mest naturlige måte å finansiere FLYTT på er gjennom avgifter på inngående veitransport til Norge. Dermed oppnår man en dobbel effekt for sjøtransporten. Beløpet kan være relatert til hvor lenge bilen oppholder seg på norske veier. Dette tilsvarer MAUT i Tyskland. Det bør være transportkjøper som betaler avgiften. Dette ansvarliggjør transportkjøper og gir også en gylden mulighet til å markedsføre alternativ sjøtransport.

Transportkjøpere argumenterer med at en avgift på transport vil svekke konkurranseevnen. Forslaget om veiavgift er imidlertid rette mot import og vil heller ikke ramme nasjonal transport direkte. Videre omfordeles alle midlene tilbake til transportkjøper gjennom FLYTT. Totalt sett vil nettoeffekten være positiv, siden sjøtransport i utgangspunktet er billigere. Noen aktører vil imidlertid bli hardere rammet. Dette gjelder spesielt importører. For disse utgjør imidlertid transporten en svært liten andel av varekostnaden.

Positive effekter av en slik veiavgift vil være at norske lastebiler blir mer konkurransedyktig og i større grad å være i stand til å tilby gunstige priser på transport til og fra havn. Det blir færre ulykker og blokkerte veier relatert til utenlandske vogntog.

På tross av dette anbefales ikke en veiavgift da transportkjøper derved vil få en negativ oppfatning av ordningen. Dersom en slik veiavgift ikke gjennomføres, anbefales det at FLYTT finansieres over statsbudsjettet for Kyst- og fiskeridepartementet.

7.3. Svakheter med FLYTT

Her følger en oversikt over svakheter i ordningen:

- **Budsjett og tildelingsvolum:** Siden alle får det lovede beløp, vil det være vanskelig å budsjettere hvor mange korridorer man skal gi tilskudd til. Problemet vil være størst i starten, når man mangler erfaringstall. Man bør derfor være konservativ i starten kombinert med at bevilgede beløp kan overføres til senere år.
- **Fremmer ikke miljønnovasjon:** Miljøgrensen i tildelingskriteriet påser at transportene er miljøvennlige, men stimulerer ikke til ytterligere innovasjon. Det må gjøres gjennom andre ordninger. Dersom FLYTT-tilskuddet var negativt proporsjonalt med skipets CO₂-utslipp per dødvect-km ville ordningen vært mer stimulerende. Ulempen med det er at ordningen vil være vanskeligere å markedsføre og kontrollere. Miljønnovasjon må derfor stimuleres gjennom andre ordninger, som FLYTT kan samarbeide med.
- **Betaling for eksisterende sjøfrakt:** I noen grad vil betalingen gå til gods som allerede går på sjø i dag. Dette begrenser samfunnsgevinsten. Måten å begrense dette på er å regulere tildelingskriteriene slik at dette problemet blir minst mulig. Vi anslår at 15-20 % vil gå til eksisterende sjøtransport.
- **Lite fokus på nye investeringer:** FLYTT gir ikke direkte støtte til investering i nye skip og havneinfrastruktur. Ordningen må derfor komme i tillegg til slike tiltak.
- **Varighet av overført volum:** Med Marco Polo og ECOBONUS har man opplevd at overføring forsvinner når tilskuddet forsvinner. Prioritering av korridorer og ruter som har lav "break-even rate" er derfor viktig.

8. Konklusjon

8.1. Forventede resultater

Her er en oversikt over forventede resultater av FLYTT:

- **Stor, varig overføring:** En fornuftig målsetning er at transportvolum i skip øker med 5 million tonn innen utgangen av 2023. Dagens godsvolum i containerskip, roro-skip og stykkgodsskip i fast rute utgjør til sammenligning ca. 7 million tonn. Med en gjennomsnittlig netto overført kjøredistanse på 750 km vil netto overført transportarbeid være 3,75 milliard tonn-km per år. Det anslåtte volum forutsetter økt avgiftsbelastning på importgods på lastebil.
- **Reduserte samferdselskostnader:** Med den forutsatte netto overføring og en netto reduksjon i samferdselskostnadene på kr 0,5 per tonn-km vil netto årlig reduksjon av samferdselskostnadene være kr 2 milliard kroner.
- **Færre ulykker:** Vi har ikke vært i stand til å anslå dette med de data vi har.
- **Miljøgevinst:** Dersom netto reduksjon av CO₂-utslipp ved overføringen er 100 gram/tonn-km vil effekten av den forutsatt overføring være en årlig reduksjon av CO₂-utslippet på 375 000 tonn.
- **Mindre administrasjon:** Ved elektronisk videredistribusjon av transportdata vil rederiet og dets underleverandører kunne automatisere mye av administrasjonsarbeidet og færre feil vil oppstå. Ved en antatt effektiviseringsgevinst på 10 % vil dette utgjøre ca. kr 30 per tonn. Den årlige gevinst for aktørene vil derfor være kr 300 million, dersom 10 million tonn last per år oppnår en slik gevinst.
- **Forbedring for transportkjøper:** Transportkjøper vil ha glede av 30-50% lavere transportkostnader, enklere bestilling, bedre statusoppfølging, enklere betaling, bedre skipningsfrekvens, kortere skipningstider og færre feil.
- **Markedsføringsgevinst:** At transportkjøper mottar beløpet i form av en rabatt vil gjøre at mange flere transportkjøpere vil bli oppmerksom på sjøtransport og vurdere dette som et alternativ. Dette vil bli ytterligere forsterket dersom de må betale for last som kjører inn i Norge og dermed får informasjon om sjøtransportalternativet.

9. Kilder og referanser

- Ref. 1. [Forslag til nasjonal transportplan 2014-2023 2012-02-29](#)
- Ref. 2. [TØI-2011-1125 Konkurransflater i godstransport](#)
- Ref. 3. [TØI 2011/1126 Grunnprognoser for godstransport til NTP 2014-2023](#)
- Ref. 4. [TØI 2011/1165 Transportytelser i Norge 1946-2010](#)
- Ref. 5. [TØI 2012/1189 Verdsetting av tid og pålitelighet for godstransport på jernbane](#)
- Ref. 6. [TØI 2012/1195 Godstransport i korridorer: Egenskaper og virkemidler for overføring av gods](#)
- Ref. 7. [Klimameldinga: På veg mot lågutsleppssamfunnet, Stortingsmelding 21 \(2011-2012\)](#)