

Innspill fra Norges Rederiforbund til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029.

Rederiforbundet takker for anledningen til å komme med innspill til regjeringens arbeid med Nasjonal Transportplan 2018-2029.

NÆRSKIPSFARTEN ER BROEN TIL EUROPA

Norsk nærskipsfart bidrar med verdiskaping og arbeidsplasser over hele landet. I følge en verdiskapingsstudie fra 2016 gjennomført av Menon Business Economics på oppdrag fra Maritimt Forum, hadde norsk nærskipsfart en samlet omsetning i 2014 på 35 milliarder kroner, tilsvarende 12 prosent av rederienes omsetning. Med en total sysselsetting på nærmere 14 000 ansatte er denne gruppen av rederier meget viktige aktører i den maritime klyngen.

Med over 100 daglige anløp til europeiske havner er nærskipsfarten broen til Europa. Samtidig har sjøtransporten i flere år tapt markedsandeler sammenlignet med godstransport på vei. Hundrevis av trailere går hver dag i lengderetningen av vårt langstrakte land via tett trafikkerte hovedferdselsårer. Dette medfører økt risiko for ulykker i trafikken, klima-, miljø- og helseskadelige utslipp, veislitasje og unødige køer. Samtidig ligger de maritime motorveiene klare, ferdig brøytet, saltet og vedlikeholdsfrie. Ett enkelt fartøy kan ta lastevolumer tilsvarende flere hundre trailere, med bare en brøkdel av klimautslippene. Sjøtransporten har få begrensninger når det gjelder kapasitetsutnyttelse, og det er relativt lave kostnader knyttet til utbygging av infrastruktur sammenliknet med andre transportformer.

Hovedpunktene i Rederiforbundets innspill er som følger:

- Det er behov for å opprette en midlertidig incentivordning / tilskuddsordning som går til vareeier som velger å benytte sjøtransport fremfor veitransport
- Det er behov for regionalisering og spesialisering av havnestrukturen
- Lostjenesten må moderniseres og effektiviseres, blant annet gjennom samlokalisering av sjøtrafikksentralene og losformidlingen
- Avgiftsregimet for sjøtransporten må forenkles og forbedres
- Infrastrukturen i og rundt havn må styrkes
- Innovasjonsprogrammer for utvikling av klima- og miljøteknologi må styrkes
- Det må stimuleres til flåtefornyelse i nærskipsfartsflåten, for ytterligere å redusere klimautslippene fra sjøtransporten

SJØVEIEN ER MILJØVEIEN

Norske myndigheter har varslet at de vil gå i dialog med EU om å inngå en avtale om felles oppfyllelse av en klimaforpliktelse om å redusere klimagassutslippene med 40 prosent innen 2030. I klimastrategien som ligger i Nasjonal Transportplan er det lagt til grunn at transportsektoren minst må halvere sine utslipp i forhold til i dag. I dette arbeidet mener Rederiforbundet at sjøtransporten og det norske unike maritime miljøet er en del av løsningen. Dersom utslippene fra transportsektoren skal halveres innen 2030 samtidig som at transportbehovet øker, er det behov både for å gjøre hver enkelt transportform mer effektiv, samtidig som at transportarbeidet gjøres så energieffektivt og klimavennlig som mulig.

Sjøtransporten er den soleklart mest energieffektive og klimavennlige transportformen. Overføring av gods fra veitransport til sjøtransport vil redusere klimautslippene betydelig. DNV GL har tidligere gjort analyser som indikerer en reduksjon tilsvarende 40 – 70 prosent i CO₂-utslippene per tonnkm som flyttes fra vei til sjø, avhengig av drivstoffet på skipet. I dette regnestykket kommer skip som går på LNG (flytende naturgass) særlig gått ut. Sammenliknet med veitransport er CO₂-reduksjonen omtrent 60 – 70 prosent, reduksjonen av SO_x-utslipp betydelig, og reduksjonen i NO_x-utslipp nærmest total.

Norge har alltid vært i front når det gjelder utvikling av fremtidens miljøvennlige og bærekraftige transportløsninger knyttet til nærskipfart. I tillegg har vi en maritim næring som har lang erfaring med å løse krevende transport- og logistikkoppdrag internasjonalt. Rederiforbundet mener kystlinjen bør kunne tjene som inkubator for tekniske løsninger som siden kan eksporteres og gi globale ringvirkninger.

Den norske maritime posisjonen i dag er bygget på en grunnmur av kompetanse, kvalitet og en komplett maritim klynge. Samspillet mellom aktørene og oppmerksomheten om å ivareta miljøet har hatt helt avgjørende betydning for å sikre utvikling av nye, miljøvennlige teknologier og konsepter for fremtiden.

En rekke banebrytende konsepter er under utvikling som et resultat av en unik innovasjonskraft i den norske maritime klyngen. Eksempler på dette er den pågående utviklingen av gassdrevne og energieffektive lavutslippsmotorer, nye skrog- og propelldesign og utvikling av hybridløsninger ved bruk av batterier, naturgass (LNG) og brenselceller.

For å videreføre disse teknologiske kvantesprangene er det nødvendig med gode og treffsikre innovasjonsprogrammer for klima- og miljøteknologi. ENOVA, NO_x-fondet og Innovasjon Norge er viktige pådrivere for utviklingen av mer klima- og miljøvennlige løsninger innen transportsektoren, og en styrking av deres arbeid med å stimulere til mer energieffektiv transport er viktig dersom Norge skal nå våre klimapolitiske forpliktelser.

Det er også viktig med treffsikre og gode programmer for fornyelse av nærskipfartsflåten. Regjeringen har innført en kondemneringsordning og en innovasjonslåneordning som i samspill skal stimulere til fornyelse av nærskipfartsflåten og utvikling av klima- og miljøteknologi. En utvidelse og styrking av disse ordningene vil være et viktig bidrag for å redusere klima- og miljøutslippene fra sjøtransporten.

BEHOV FOR Å STYRKE SJØTRANSPORTENS KONKURRANSEKRAFT

Rederiforbundet vil gi regjeringen honnør for å ha gjennomført positive endringer som styrker nærskipfartens konkurransekraft. Reduksjon i avgifter, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten og økt bruk av farledsbevis, har vært viktige bidrag for å bedre konkurransekraften til sjøtransporten. I tillegg vil kondemneringstilskudd og innovasjonslåneordning være et viktig bidrag for flåtefornyelse.

Også fra Stortinget har det blitt vist stor vilje til å prioritere sjøtransporten. I særdeleshet er det to innstillinger denne stortingsperioden som viser ambisjonene til et samlet Storting; Innst. 213 S (2014-2015) og Innst. 312 S (2014-2015).

I Innst. 213 S (2014-2015) ble det blant annet fattet følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen, på bakgrunn av den nasjonale havnestrategien, legge frem tiltak som har til hensikt å gjøre havnene og havneterminalene mer effektive, flytte tungtransport fra vei til sjø, og samtidig gi nærskipsfarten en mer sentral rolle i Nasjonal transportplan (NTP).»

Stortinget har med dette bedt regjeringen om i større grad å prioritere nærskipsfarten i Nasjonal transportplan. En slik prioritering synes dessverre ikke i transportetatene og Avinors innspill. Norges Rederiforbund har forventninger om at regjeringen legger frem et forslag til Stortinget som er i tråd med Stortingets ønsker, og dermed i større grad – relativt sett – prioriterer sjøtransporten enn tidligere Nasjonal Transportplan.

Det ble videre, i forbindelse med behandlingen av samme innstilling, vedtatt at regjeringen skal styrke Kystverkets formelle rolle som transportetat, slik at sjøtransportens konkurransekraft forbedres i samsvar med nasjonale transportprioriteringer om overføring av gods fra land til sjø. I tillegg ble det vedtatt at regjeringen skal legge frem en helhetlig gjennomgang av gebyr- og avgiftspolitikken i sjøtransporten, med sikte på å bedre og forenkle rammebetingelsene for nærskipstransporten.

Det ble også vedtatt at regjeringen skal utrede en midlertidig tilskuddordning for godsoverføring til bedrifter som velger å benytte sjøtransport, samt vurdere hvordan det kan stimuleres til økt bruk av lavutslippsteknologi i nærskipsfartsflåten.

Rederiforbundet er av den oppfatning at en effektivering av disse vedtakene vil være et vesentlig bidrag for å styrke sjøtransportens rammevilkår, og dermed stimulere til at mer gods går på sjøtransport fremfor veitransport.

I behandlingen av innstilling 312 S (2015-2016) ble Stortingets ambisjoner ytterligere konkretisert ved at et samlet Storting ba regjeringen innføre et mål om at 30 prosent av godstransporten, som i dag går over 30 mil på vei, skal flyttes over på sjø og bane innen 2030. Dette innebærer et mål om overføring av gods fra vei til sjø på 5 – 7 millioner tonn. Dette målet forsterkes til 50 prosent innen 2050. Vi registrerer at innspillet fra transportetatene og Avinor legger til grunn en godsoverføring fra vei til sjø på kun 0,8 mill. tonn.

Det har lenge vært en tverrpolitisk ambisjon om å flytte gods fra vei til sjø. For å nå Stortingets ambisiøse mål må det være en betydelig mer målrettet og styrket satsing på sjøtransportens konkurransekraft enn transportetatene og Avinor legger opp til i sitt innspill. Derfor er Rederiforbundet glad for at det var tverrpolitisk enighet om at det også skal komme på plass en nærskipsfartsstrategi med målrettede og virkningsfulle tiltak som vil bidra til å styrke sjøtransportens konkurransekraft, slik at en større andel av det eksisterende og kommende transportbehovet dekkes av denne transportformen.

I tillegg til vedtak om ambisiøse mål for godsoverføring og at det skal utarbeides en nærskipsfartsstrategi, ba Stortinget om at regjeringen, i Nasjonal transportplan, skal ha en helhetlig tilnærming til logistikknutepunkt, og se investeringer i farled, havn og vei- og banesystem i sammenheng. Vi gir vår tilslutning til dette, og viser til at økt effektivitet i overføring mellom transportformene er viktig for å styrke sjøtransportens konkurransekraft.

Det ble, i Stortingets behandling av innstillingen, også vedtatt at regjeringen skal utrede og legge frem en nasjonal havneplan med det formål å styrke skipsfartens konkurransevilkår. Stortinget ba

regjeringen om at en slik havneplan skal sørge for at havnene samarbeider på en bedre måte, bidrar til å gjøre havnene mer effektive og mer miljøvennlige, samt at logistikken inn og ut av havnene blir bedre. Stortinget ber også regjeringen på egnet måte innføre tilskuddsordning for havner slik at de blir mer effektive, mer miljøvennlige og mer intermodale. Rederiforbundet gir sin tilslutning til dette.

Utnyttes godsoverføringspotensialet fra land til sjø fullt ut, kan – ifølge NTP Godsanalyse – 300 000 trailere løftes av veien, bare knyttet til den årlige varetransporten mellom våre fem største byer og over Svinesund. For å lykkes med dette, må sjøtransportens konkurranseevne styrkes, slik at den blir likere den for andre transportformer. Dette innebærer at det må etableres en langt mer helhetlig, strategisk og planmessig tilnærming til sjøtransportens infrastruktur enn det vi ser i dag.

Våre medlemmer rapporterer om at de opplever at last som tidligere har vært en selvfølge at transporteres på skip, blir utkonkurrert av landtransporten, og særskilt lastebiler. En konkret årsak til dette er den endrede konkurransesituasjonen i lastebilnæringen, hvor prisene på transportoppdrag presses ned av utenlandske lastebilaktører. Dette skjer samtidig med at de samlede transportvolumene øker og vil øke kraftig i årene frem mot 2040, og hvor markedsandelen til sjøtransporten faller sammenliknet med landtransporten. Dersom ikke sjøtransportens konkurransekraft styrkes er det en fare for at lasten som i dag tas som en selvfølge at sendes på kjøll, i fremtiden vil transporteres på vei.

INCENTIVORDNING FOR GODSOVERFØRING

Rederiforbundet mener det er positivt at innspillet fra transportetatene og Avinor inneholder en passasje om incentivordning for godsoverføring. Vi mener imidlertid at innretningen på ordningen som skisseres ikke er den mest hensiktsmessige.

Det er vareeieren som tar avgjørelsen om hvilken transportform som skal benyttes. Dersom ambisjonene om godsoverføring fra vei til sjø, samt forpliktelsene om klimautslippsreduksjoner skal nås, er det derfor avgjørende å stimulere til at vareeier velger sjøveien når beslutningen om transportform tas. Innføring av en incentivordning, der *vareeier* får et bidrag for å velge sjøveien, vil i så måte både styrke sjøveiens konkurransekraft og samtidig være et bidrag til å nå Norges utslippsreduksjonsforpliktelser. En slik ordning må innrettes slik at vareeier får et tilskudd for beviselig å ha flyttet gods fra veitransport til sjøtransport.

For mange vareeiere vil det å legge om logistikkjeden fra å bruke veitransport til å bruke sjøtransport innebære kortsiktige utfordringer knyttet til blant annet datasystemer, lagerkapasitet og mindre fleksibilitet. Dette hindrer vareeiere fra å velge sjøveien. En midlertidig tilskuddsordning for å kompensere for pukkelutgifter i forbindelse med omlegging av transportform vil være et viktig bidrag for å flytte eksisterende og fremtidig godstransport fra vei til sjø.

BEHOV FOR BEDRE OG ENKLERE AVGIFTSREGIME

Det er et paradoks at det er den mest energieffektive transportformen som også er den transportformen som i størst grad dekker utgiftene for sikkerhet og beredskap. Der andre transportformer i stor grad får utgiftene knyttet til infrastruktur, sikkerhet og beredskap dekket av staten eller privatpersoner, dekker sjøtransporten i stor grad dette selv, gjennom sikkerhetsavgift, losavgifter og en rekke avgifter og vederlag.

I Sundvolden-plattformen uttaler regjeringen at de vil «*sørge for et gebyr- og avgiftsregime som styrker nærskipsfarten*». Det står også at regjeringen vil «*gå igjennom avgiftene, lovverket og ansvarsfordelingen for nærskipsfarten og fremme forslag om reduksjoner og forenklinger*». Rapporter fra TØI bekrefter at reduksjon i avgiftsnivået for sjøtransporten er et viktig tiltak for å stimulere til økt overføring av transport fra land til sjø.

Rederiforbundet registrerer at grunnlagsdokumentet NTP Godsanalyse – Delrapport 3: Virkemidler og tiltak, slår fast at fjerning av losberedskapsavgiften vil gi årlig samfunnsøkonomisk gevinst på 72 mill. kroner.

Rederiforbundet mener det er behov for å bedre de myndighetsbestemte rammebetingelsene for sjøfarten. Avgifts- og gebyrregimet må reduseres og forenkles. Med en slik løsning vil også brukerfinansieringen for sjøtransporten reduseres, noe som vil styrke sjøtransportens konkurransekraft ovenfor veitransporten.

LOSTJENESTEN MÅ MODERNISERES OG EFFEKTIVISERES

Sjøtransport er en sikker transportform. Rederiene er opptatt av at sikkerhetskravene til sjøs skal være høye av hensyn til menneskene, miljøet og verdiene om bord. Det arbeides kontinuerlig med sikkerhetsrutiner for å redusere risikoen for at ulykker skal skje.

Den teknologiske utviklingen innebærer at evnen til å overvåke kysten har blitt dramatisk bedre. Nå har man bedre oversikt over hvor det enkelte fartøy befinner seg, digitale sjøkart og forbedret ruteplanlegging gjør at ferden er sikrere, god ruteplanlegging reduserer også utslipp til luft og sjø, og beredskapen langs kysten er god.

Rederiforbundet vil gi honnør for at farledsbevisordningen er forbedret. Den markante økningen i antall skip som nå føres med farledsbevis er det tydeligste signalet på at revideringen av ordningen har vært treffsikker og vellykket.

Vi ser at tiden er inne for fornying av lostjenestens og trafikkssentralenes omfang og innretning. Det er i dag fem sjøtrafikkssentraler langs kysten; Horten, Brevik, Kvitsøy, Fedje og Vardø. Fire av sentralene er brukerfinansiert gjennom sikkerhetsavgiften som legges på næringen. Med dagens teknologi er det ikke nødvendig med et så høyt antall sjøtrafikkssentraler. Rederiforbundet mener at en reduksjon i antall sjøtrafikkssentraler er et viktig grep for å modernisere og effektivisere norsk sjøsikkerhetsberedskap. I den forbindelse er det også naturlig å samlokalisere de tre losformidlingskontorene (Horten, Kvitsøy og Lødingen) med sjøtrafikkssentralen.

Tilsvarende standpunkt fremkommer også av Losutvalgets rapport, NOU 2013:8 «Med los på sjøsikkerhet». I denne rapporten slår utvalget fast følgende «... Kystverkets fem sjøtrafikkssentraler vil kunne samlokaliseres uten at tjenestetilbudet blir forringet. En samlokalisering kan gi en betydelig reduksjon av kostnadene til sjøtrafikkssentralene». Opprettholdelse av alle sjøtrafikkssentralene fremstår derfor mer som distriktspolitikk enn sjøsikkerhetspolitikk.

BEHOV FOR EFFEKTIVE HAVNER OG INFRASTRUKTUR

Rederiforbundet registrerer at transportetatene og Avinor, i sitt innspill til NTP 2018-2029, mener at det bør opprettes en ny tilskuddsordning for utvikling av effektive og miljømessig gode havner. Rederiforbundet gir sin tilslutning til dette.

Havnene er et viktig ledd i logistikkjedene og en sentral del av sjøtransportens infrastruktur, som også har stor betydning for næringsvekst og regional utvikling. En viktig forutsetning for sjøfartens konkurranseevne er effektive havneanløp. Det er også helt avgjørende med effektiv infrastruktur både i og rundt havnene for å sikre effektive logistikkjeder.

Det er et stort forbedringspotensial blant havnene når det gjelder økt effektivitet, mer kritiske og markedsmessige vurderinger av investeringer samt en mer optimal organisering og eierskap av havnene. Det må iverksettes tiltak for å redusere tid i havn for skip og lastebil, og redusere enhetskostnadene for lastehåndtering.

EN MER OPTIMAL HAVNESTRUKTUR GJENNOM REGIONALISERING AV NORSKE HAVNER

Rederiforbundet registrerer at transportetatene og Avinor, i sitt innspill til NTP 2018-2029, foreslår å opprettholde tilskuddet til havnesamarbeid. Rederiforbundet gir sin tilslutning til dette.

For å ivareta en bærekraftig utvikling i transportpolitikken må godstransportens logistikkjeder sees langt mer helhetlig og på tvers av transportformer enn hva som er tilfelle i dag. Det er derfor avgjørende at det etableres en mer optimal havnestruktur langs kysten vår. For å oppnå en mer effektiv havnestruktur er det behov for en regionalisering av havnene langs kysten som vil bidra til økt spesialisering, effektivitet og godskonsentrasjon.

En regionalisering kan gjennomføres i form av at havnene i Norge deles inn i hensiktsmessige regioner, og hvor det opprettes driftsselskaper for de enkelte regionene. I hver enkelt region nedsettes en felles ledelse og administrasjon for havnene. Dette kan bidra til mer helhetlige vurderinger av havnene internt i regionene. På en slik måte kan en oppnå en mer optimal nasjonal havnestruktur som vil gi mer effektive logistikk-løsninger, økt volum og økt frekvens av anløp i de aktuelle havner det satses på. Med en slik organisering med større regionale enheter, er det avgjørende at eventuelle monopoleffekter håndteres, eksempelvis gjennom prisfastsettingen av havnenes tjenester.

For å styrke sjøtransportens konkurransekraft mot landtransport må frekvensen opp. For at dette skal bli en realitet, må også volumene øke. Som et eksempel vil vi trekke frem at terminalstrukturen i Oslofjorden ikke er optimal når det gjelder å legge til rette for en slik utvikling. Både havnestruktur, organisering og eierskap i havnene er gode eksempler på hvor det er mulig å gjøre forbedringer.

I Oslofjorden er det totalt 10 havner, hvor i praksis seks (Brevik, Larvik, Borg, Moss, Drammen og Oslo) håndterer short sea volumer innen Lo-Lo og Ro-Ro. Det er ikke gunstig med så mange anløpshavner innen et så lite geografisk område. En innføring av regional havnestruktur for disse seks havnene vil kunne bidra til en mer optimal utvikling.

Eksempelvis kan havnene i Oslofjorden deles inn i tre regioner; Østfold havn – Moss og Borg, Vestfold og Telemark havn – Larvik og Brevik, Oslo Havn – Oslo og Drammen. En slik regionalisering av havnene, med en felles ledelse i den enkelte region, vil føre til mer spesialiserte havner, bedre effektivitet og økt godskonsentrasjon. Videre kan dette bidra til mer helhetlige vurderinger rundt investeringer i havnene og regionene. En mer optimal havnestruktur vil gi mer effektive logistikk-løsninger, økt volum og økt frekvens av anløp i regionen.

En regionalisering og spesialisering av havnene vil bidra til økte lastevolumer for skipene over de aktuelle havnene da godsstrømmen for en bestemt type last vil konsentreres til de havnene som er

spesialisert for nettopp denne lasten. På sikt kan dette bidra til at det settes inn større skip på de aktuelle linjene, noe som også fører til lavere enhetskostnad. En lavere pris vil komme transportkjøperne til gode.

Samtidig vil regionalisering og spesialisering av havnene bidra til at skipene anløper færre havner i regionen, anløpene konsentreres til den / de havnen(e) som tar aktuell last. Dette kan bidra til lavere drivstoffkostnader og utslipp gjennom at skipene kan gå med lavere fart, noe som igjen er mer miljøvennlig og kan bidra til en lavere pris for transportkjøperne. Færre anløpshavner i regionen betyr innsparing i tid og kostnader relatert til anløp. Alternativt kan det bidra til bedre utnyttelse av flåten eksempelvis i form av økt frekvens eller gjennom omlegging av eksisterende linjer.

NTP Godsanalyse hevder at spesialisering og regionalisering av havnene vil kunne føre til økt distribusjonsavstand for varene på land og en økt kostnad relatert til dette. Dette må imidlertid veies opp med de øvrige fordelene som mer effektiv omlasting i havn, stordriftsfordeler og innsparinger i administrative ressurser gjennom felles ledelse, reduserte kostnader for sjøtransporten, økt volum og ikke minst økt frekvens. Økt frekvens betyr at sjøtransporten er et reelt alternativ for langt flere transportkjøpere, og sjøtransportens konkurransekraft vil styrkes sammenliknet med den fleksible lastebiltransporten.

STATEN BØR I STØRRE GRAD FINANSIERE HAVNEINVESTERINGER

På samme linje som at staten finansierer infrastruktur for landtransport, bør staten i større grad finansiere infrastruktur knyttet til sjøtransport. Havnenes eierstruktur, der en rekke av havnene drives som kommunale foretak, gir ingen incentiv til å tenke helhetlig hverken regionalt eller nasjonalt. Dette kan resultere i at havnene foretar investeringer som er mer basert på kommunale ønsker, og ikke på næringens behov. En mer overordnet og nasjonal tilnærming når det gjelder investeringene i havn, med hensyn til mer effektiv transport- og logistikkavvikling, kunne bidra til å styrke konkurransekraften til sjøtransporten. Dette vil medføre at investeringene i infrastruktur og utstyr i havnene blir mer tilpasset den lasten og skipene som anløper, i stedet for at alle eller mange av havnene er rustet for å ta alle typer last og skip. Dette kan blant annet føre til mer effektive logistikk-løsninger i havnene, noe som vil gi mer effektiv omlasting, og at man samtidig unngår å investere parallelt med tilsvarende type utstyr i samtlige havner.

Rederiforbundet mener det er naturlig å innføre et prinsipp om at brukerbetalingen skal dekke selve driften av havnene, løpende vedlikehold og mindre løpende investeringer. Samtidig bør staten dekke større og langsiktige investeringer gjennom overføring av statlige midler. Det vil resultere i en større kontroll og overordnet prioritering av de investeringer som gjøres i norske havner, noe som også er en utfordring med investeringene i havnene i dag.

Rederiforbundet står selvsagt til disposisjon dersom det skulle være ytterligere spørsmål eller behov for avklaringer.