



NORTHERN MARITIME CORRIDOR

## MEMO

**From:** Northern Maritime Corridor Project

**To:** Fiskeri- og kystdepartementet

**Copy:**

**Date:** 1.4.2007

**Subject:** Uttalelse til revidert Lov om havner og farvann

Northern Maritime Corridor Project (NMC) er et Interreg-prosjekt med partnere fra ca. 20 regioner og 9 land, fra Kontinentet og UK til Norge og Russland. Prosjektet har som målsetting å bidra til utvikling av sjøtransport som en del av en intermodal transportkjede. Derfor er logistikknutepunkter og forbindelser til omlandet også viktige aspekter ved NMC-prosjektet.

Denne uttalelsen er utarbeidet av prosjektledelsen i prosjektet etter innspill fra norske partnere i prosjektet. De norske partnerne omfatter fylkene fra Vest-Agder til Sør-Trøndelag, Troms og Finnmark samt Landsdelsutvalget for Nord-Norge og Barentssekretariatet.

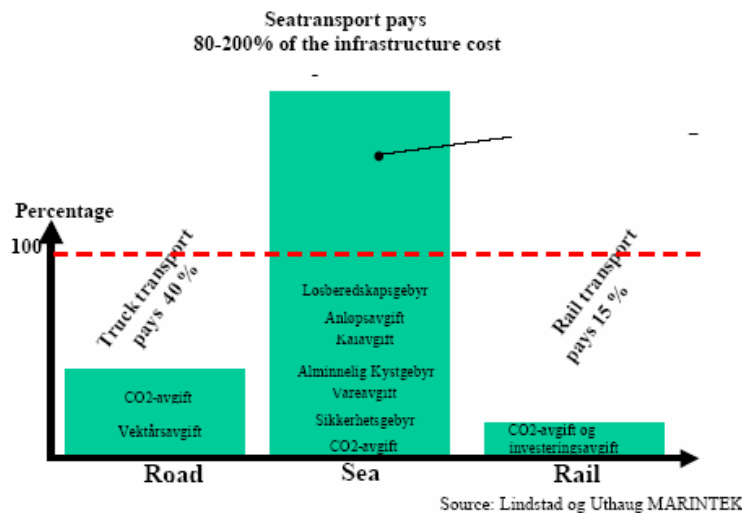
En uttalelse fra NMC-prosjektet vil naturlig nok fokusere på aspekter som har relevans for internasjonal trafikk. Derfor er kommentarene knyttet til overføring av gods fra veg til sjø, og finansiering av anlegg og avgifter.

### **Om avgifter**

Det vurderes som meget positivt at det vises vilje til relativt radikale grep for å effektivisere havnene som en del av den overordnede transport- og logistikkjeden. Dette kan være et avgjørende bidrag til å møte målet om å overføre mer av trafikken fra veg til sjø.

Det er viktig å gjøre endringer i avgiftsstrukturen som bidrar til en effektivt og harmonisert avgiftsregime som reduserer kostnader for sjøtransporten. Det forutsettes derfor at konsekvensene av endringene som lovforslaget legger opp til blir utredet. Vi vil påpeke at det avgjørende er at det totale avgiftsnivået for sjøtransporten må reduseres. Hvis fjerning av anløpsavgiften erstattes av et tilsvarende høyt, eller høyere farledsgebyr, har det ingen effekt i forhold til å øke konkurransekraften til sjøtransporten, heller motsatt.

Vi vil i den sammenheng igjen markere det skjeve forholdet som eksisterer i dag mellom avgiftsbelastningen til de ulike transportformene (vei, sjø og bane). Det er av stor betydning at lovverket bidrar til at den skjevheten som fremgår av figuren nedenfor blir redusert. Overgang av gods fra veg til båt vil lettere lykkes med mer balanserte rammebetingelser.



### Om nasjonalhavn og internasjonale logistikknutepunkt

I St.meld. nr 24 (2003-2004) "Nasjonal transportplan 2006-2015" ble det etablert en havnestruktur bestående av to nivåer; 1) Nasjonalhavner som skal fungere som effektive knutepunkter, både regional og nasjonalt. 2) Øvrige havner som skal betjene lokalsamfunn og stedlig næringsliv.

Vi mener at det er avgjørende at nasjonalhavnbegrepet gis et substansielt innhold ved et statlig økonomisk engasjement til utvikling av effektive terminaler. Det er i denne sammenheng at et av den nye lovens hovedmålsettinger, bidra til at havnene kan utvikles til logistikknutepunkt, virkelig kan fremmes.

Det vil være nyttig å gi nasjonalhavn-begrepet et tydeligere innhold ved at de gjerne har en internasjonal relasjon. De viktigste logistikknutepunkt i denne sammenheng bør derfor prioriteres og få en egen betegnelse: **Internasjonale logistikknutepunkt**. Kriterier for internasjonale logistikknutepunkt bør kunne være (der et klart flertall av kriterier bør tilfredsstilles) :

- God tilknytning til stamvegnettet
- Rimelig god jernbanetilknytning
- God tilknytning til kystleia
- Rimelig god flyplasstilknytning
- Dekker en stor geografisk region
- Har et særlig stort eksisterende og/eller potensielt godsvolum, i første rekke eksport/import

### **Om rammebetingelser**

Vi mener at Norge aktivt må støtte anbefalingene til EUs High Level Group (HLG) om å utvide det Trans-Europeiske transportnettverket (TEN-T) ved å forlenge Motorway of the Sea-korridoren (MoS) for Vest-Europa videre nordover langs norskekysten til Barentshavet (Finnmark/Nord-Vest-Russland).

For å kompensere for at Norge ikke kan motta økonomiske bidrag fra TEN-T programmet, bør departementene motsvare EUs investeringer under MoS-nettverket med en tilsvarende norsk finansieringsordning for norske logistikknutepunkt og hinterlandforbindelser (havner, terminaler, veg- og banestrekninger og lignende) som inngår i EU-støttede MoS-prosjekter eller som på annen måte vurderes som viktige for Norges tilknytning til TEN-nettverket. EU yter opp til 30 % støtte til MoS-prosjekter under TEN-T nettverket. Norsk statlig støtte tilsvarende TEN-programmets MoS-investeringer kan også bidra til å motvike konkurransevridning i disfavør av norske havner i forhold til EU-havner som f.eks. Göteborg og Århus

Derfor bør et betydelig sterkere statlig økonomisk engasjement i tilknytning til de viktigste internasjonale logistikknutepunkt, for å bidra til å flytte gods fra veg til sjø. For å sikre helhetlige løsninger og samtidighet i utbygginger som bør gå parallelt, bør det opprettes en egen post på statsbudsjettet som dekker investeringer knyttet til internasjonale logistikknutepunkter.

Det er viktig å merke seg at MoS-konseptet nå ikke lenger satser på at nasjonale myndigheter skal utpeke hvilke havner som skal kunne få MoS-midler. Det satses tvert i mot på at MoS-midler gis til prosjekter som dokumenterer sannsynlig overføring av gods fra veg til sjø, og det kan like gjerne være et kluster av havner (små og mellomstore) som dokumenterer overføringseffekt. Det er også økende grad av forståelse for at de store havnene har kapasitetsproblemer på sikt, slik at MoS-konseptet bare kan lykkes dersom man har et fleksibelt syn på hva slags havner som skal få MoS-midler. Dette innebærer at MoS-konseptet også for Norge vil være anvendelig, men et nøkkelord er samhandling mellom havner og satsing på komplementaritet snarere enn bare ren konkurranse.

Når det gjelder formålet med MoS om tilgjengelighet til perifere strøk, så forsterker det argumentet om at MoS ikke innebærer en ensidig sterk favorisering av de store havnene.

### **Om havnekapitalen**

Lovforslaget legger opp til en liberalisering av regelverket knyttet til bruk av midler som kommer fra havnen. Det er viktig at det gis klare føringer for at havnekapitalen investeres i tiltak og virksomheter som fremmer utvikling av havnen som logistikknutepunkt og får utvikle seg til helhetlige logistikknutepunkt. Det er i den sammenheng avgjørende at begrepet "havneformål" heller ikke defineres for snevert, men gir rom for utvikling av helhetlige og konkurransedyktige logistikkkonsepter. Midler må kunne brukes til f.eks. tilførselsveger eller jernbane som bidrar til utvikling av havnen som logistikknutepunkt.