

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: PLS	ISBEN.
- 8 MAI 2008	
SNR: 08/173-174	
AVSKRIFTSKODE: 412.3	AVSKREVET:

Samferdselsdepartementet
Postboks 8100 Dep.,
0030 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: IM/okk

Dato: 28.04.2008

HØRINGSUTTALELSE - Nasjonal Transportplan 2010 – 2019

Vår forening vil gjerne benytte anledningen til å avgi høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019.

Dampskibsexpeditørernes Forening har 24 medlemsbedrifter som foruten å drive skipsekspedisjon i Oslo havn består av

- Rederier og agenter for rederier som regelmessig anløper Oslo og havner i Oslofjorden og dekker ferge-, roro og containerlinjer samt bulk og konvensjonell tonnasje.
- Oversjøiske linjeagenter som har markedsansvar for både Oslo-regionen og for den saks skyld hele Norge.
- Vår forening er ansvarlig for driften av Oslo Losse- og Lastekontor som står for ca. 90% av stykkgodsomsetningen i Oslo havn.

I kraft av størrelse og variasjon i medlemsmasse ser vi klart betydningen av en effektiv og konkurransedyktig drift av Oslo havn og den rolle som havnen spiller og bør spille i sjøverts transport. Den utvikling vi ser og kan vente i godsmengde både for enhetslaster som containere og annen konvensjonell last viser viktigheten av at havnen både får utviklingsmuligheter gjennom tilstrekkelige arealer og at det tas behørig hensyn til vanlig operativ drift i ny byutvikling. En reduksjon i de opprinnelige forutsatte arealer kan ikke under noen omstendigheter være aktuelt. Fokus bør heller settes på fortsatt utviklingsbehov utover 2019!

Vi synes derfor at det er positivt det planen inneholder om Oslo havn og som vil ivareta disse interesser. Transportetatene uttrykker tydelig at Sydhavna og Alnabru-terminalen i Oslo er de viktigste nasjonale godstransportknutepunktene i Norge og uten realistiske alternativer. Det er derfor i nasjonal interesse å legge forholdene til rette for effektiv terminaldrift og god arealtilpassing i Sydhavna og Alnabru-terminalen. Dette gjelder terminalene men ikke minst også forbindelsen mellom dem, både når det gjelder vei- og banetilknnytning.

Det er viktig at Kystverket og Staten følger opp dette syn og ansvar.

Når havnedriften skal konsentreres i Sydhavna betyr dette en betydelig trafikkonsentrasjon i Sjursøya-området. I motsetning til tidligere vil all trafikk være avhengig av kun en tilknytningsmulighet til Mosseveien. Rederiene er avhengig av leveringstid og -presisjon for å være konkurransedyktige. Det er viktig å merke seg at trafikken til/fra havnen må tilpasses kundens ønsker og krav om tidspunkt for av- eller pålesing, dvs. at også denne trafikken kommer på tider med tung trafikkbelastning for øvrig. Derfor er rasjonelle og riktig dimensjonerte tilførselsveier til havnen uhyre viktig og etter vår mening også et statlig ansvar. En eventuell forskuddtering av disse kostnadene gjennom havnekassen eller Oslo Havn finner vi verken finansielt tilrådelig eller prinsipielt riktig, men vi støtter etatenes forslag om at det avsettes statsmidler som sammen med bompenger gir grunnlag for å oppgradere disse tilknytningene i planperioden.

En vesentlig del av lasten over Oslo havn skal til importører, grossister og andre transportbedrifter i Groruddalen for videre distribusjon både til Oslo og Oslo-regionen. Men en betydelig og økende godsmengde skal også distribueres til landet for øvrig. En del av denne trafikken vil sikkert med fordel

Ormsundveien 9
0198 Oslo
Telefon 23 03 10 50
Telefax 23 03 10 56
Bankgiro 7001.05.21279
Org.nr.971 420 774

APL Norway AS
Asoco Container
Service A.S.
Birger Ekerhøft A/S
Box Solutions AS
Color Line A/S
Cosco Nordic LTD
Dasena Agencies AS
DFDS Lys Line A/S
DFDS Norge AS
G.C. Riiser Sævi AS
Geodis Wilson Norway AS
Hevold Shipping A/S
Håkull Shipping A/S
I/S Follestad A/S
Maersk Norge AS
MSC Norway AS
Nor Lines A/S, avd. Oslo
Norsk Land &
Sjøtransport A/S
Norstave Filippstad AS
Oslo Container Terminal AS
Scanway Shipping A/S
Team Lines Norge AS
Unifeeder Norge A/S
Wilhelmsen Agencies AS

for alle parter kunne transporteres med jernbane. Derfor er jernbanetilknypning til Sydhavna av vesentlig betydning.

Vi slutter oss til strategien om å konsentrere utenlandstrafikken ved å styrke de havner som står for det meste av denne trafikken og få samlet lasten på et fåtall terminaler får å oppnå stordriftsfordeler og gi grunnlag for en bedret seilingsfrekvens. Siden Kystverkets analyser for en sentralhavn som et alternativ til Oslo havn ikke viste seg å være et realistisk alternativ, vil Oslo vil være en naturlig havn for en videre sentralisering og utvikling mot en sentralhavn.

Dette utelukker ikke både behovet og viktigheten av også at de øvrige havner i Oslofjorden utvikles i takt med regionale behov og skape en sunn konkurranse. I planen omtales og henvises det til samarbeidsformer for havnene. Det er jo som kjent rederiene som på fritt grunnlag velger hvilken havn de ønsker å anløpe, basert på kundenes preferanser og havnens evne til en konkurransedyktig drift og utvikling. Vi har derfor liten tro på samarbeid mellom havner, som heller kan bety en regulering av trafikken på bekostning av den konkurransen mellom havner som man generelt tilstrever.

Klimautfordringen vies stor oppmerksomhet. Overføring av last fra vei til sjø og bane er et overordnet politisk mål både i Norge og EU.

Det er ikke til å unngå at i europeisk intermodale transporter har biltransport store fordeler, både med hensyn til konkurransefaktorer som frekvens, transporttid og ikke minst transportkostnader.

Sjøtransporten er i motsetning til bil og bane selvfinansierende både når det gjelder statlige los- og farvannsavgifter og kommunale havnekostnader.

Vi venter spent på den nye Havne- og Farvannsloven, men regner ikke med at selve selvfinansieringsprinsippet for disse kostnader vil bli endret. Allikevel vil vi igjen benytte anledningen til å påpeke den kostnadsøkning og konkurransevridding som finner sted gjennom en utstrakt kryssubsidiering av avgifter og gebyrer når det gjelder farvann og skipstyper. Grunnlaget for avgifter burde som minimum begrenses til å være et skips direkte kostnadsansvar basert på kostnadene i de leder-skippet seiler.

Siden våre medlemmer er engasjert i europeisk transport til det mest konkurranseutsatte området, Oslo og Oslofjordregionen, og vi sammenligner avgiftsgrunnlaget for et skip og et utenlandsk vogntog, får man belyst konkurransevridding og en av grunnene til at politiske mål ikke nåes.

Således er også sjøtransporten i de siste år tilført nye avgifter.

NOx avgiften har resultert i at rederier har kansellert enkelte havner i sitt seilingsopplegg og for øvrig måttet belaste næringslivet med enda en ny post i avgiftsjungelen. Våre medlemmer stilles stadig spørsmålet om særnorske avgifter og løsninger som går imot overordnede målsettinger.

ISPS avgiften er basert på internasjonale direktiver. Allikevel er det i intermodale transporter sjøleggen som må stå for både kostnader og de administrative byrder som ordningen medfører, for hele transportstrekningen. Dette burde være mer et statlig anliggende, i det minste at staten selv dekker sine egne administrasjonsavgifter til å opprettholde ordningen.

Vi er derfor helt enig når transportetatene mener det er behov for en bred gjennomgang av prinsippene for avgifter innenfor hele transportsystemet og innrettes slik at de bidrar til å nå transportpolitiske mål. For sjøtransporten haster det tilsynelatende mest.

Med vennlig hilsen
DAMPSKIBSEXPEDITØRERNES FORENING


Ole Kristian Knapp