



LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING

Nasjonal Transportplan
Sekretariatet
v/Jan Fredrik Lund
Statens vegvesen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Oslo, 30. september 2010

NTP 2014-2023 – mer gods på sjø

I retningslinje 1 for arbeidet med NTP 2014-2023 fremgår det bl.a. under pkt. 5.2.2 Effektive knutepunkter – godstransport:

"Departementene ber om at etatene og Avinor redegjør for de viktigste flaskehalsene og utfordringene som eventuelt hindrer en effektiv utvikling av de intermodale knutepunktene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen og Tromsø som alle er utpekte havner etter havne- og farvannsloven. Det må særlig redegjøres for mangelfull veg- og banetilknytning, samt tilknytningen mellom havn og omlastingsterminaler. I tillegg ber vi om at det gjøres en samlet vurdering av knutepunktene i Oslofjorden. Etatene og Avinor bes videre om å vurdere om det er andre havner og terminaler som er sentrale i det nasjonale transportnett, og hvorvidt disse har spesielle utfordringer som intermodale knutepunkt."

Med det som utgangspunkt, og i erkjennelse av at slagordet "mer gods på sjø" fram til nå neppe kan sies å ha hatt særlig gjennomslagskraft, inviterer Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) til samarbeid om utvikling av konkrete initiativ på området. Formålet er å komme med innspill til de politiske myndigheter om hva de bør foreta seg for å lykkes i å få mer gods over på sjø. LTL organiserer havneterminaloperatørene, som har en nøkkelrolle i å få økte godsmengder over på sjø.

Tradisjonelt har den kystnære sjøtransporten vært konkurransedyktig på gods som har stort volum og lav enhetspris (sement, tømmer, byggevarer eller lignende). Omfanget av andre innenlandske forsendelser bestemmes av faktorer som bl.a. pris, anløpshyppighet, fremføringstid og graden av effektive omlastingsmuligheter. Sammenlikningen med andre fremføringsmuligheter avgjør så transportvalget. Det gjelder så vel overseas, som feederbåter og ren innenlandsk kystfart.

Effektive forsyningskjeder

De enkelte virksomheters forsyningskjeder vies for tiden stor oppmerksomhet så vel nasjonalt som internasjonalt. Det er effektivitet, risikostyring, kvalitet, forutsigbarhet og miljø som er toneangivende i vurderingene. Utfordringene er å gjøre forsyningskjedene mest mulig effektive til en best mulig pris for å imøtekomme kundenes behov – næringsliv, offentlig sektor og forbrukere.

Det er rammen for tiltak som skal kunne kanalisere mer gods på sjø. Stortinget har begynt å gjøre vedtak som reduserer presset på prisene gjennom å redusere og fjerne statlige avgifter. I tillegg er det kommet til bedre tilknytningsveier mellom bane/sjø og bane/vei.

Imidlertid må det vesentlig flere og sterkere virkemidler til. Sentralt står avklaringen om hva slags formål en skal tjene. Skal det være et effektivt logistikkpunkt som legger opp til mer gods på sjø eller skal det være et kommunalt/interkommunalt eiet innslag som dels er en melkeku for en kommune, dels en tradisjonsbærer som del av et by-/kommunebilde. Uten et slikt valg kommer man neppe særlig videre i sitt mål om mer gods på sjø.

Merkelapper, men ikke mer...

Det har i de senere årene vært slik at enkelte havner har fått en viss status ved at de er blitt "nasjonale havner" og lignende. Det er vanskelig å se at virkemiddelbruken har levd opp til forventningene som er knyttet til slike merkelapper. Etter LTLs oppfatning er det nødvendig å bidra til å konsentrere varestrømmene, slik at noen få havner får tilstrekkelig avgangsfrekvens til å konkurrere med landverts fremføring. Man kan for eksempel tenke seg to internasjonale havner, noen få nasjonale havner og resten lokale/regionale havner. De to førstnevnte gruppene forutsettes da å få bruk av tilgjengelige statlige virkemidler for å bygge seg opp (investeringer, drift, markedsføring etc.). De øvrige havnene blir alene et ansvar for fylkeskommunene/kommunene.

LTL slår også til lyd for et prosjekt med en form for "CargoNet" på sjøen. Det innebærer at redere og havneterminaloperatører i samarbeid med statlige myndigheter utvikler en prøveordning for å teste ut tiltak som kan friste til mer gods på sjø, for å finne ut hva slags virkemidler som måtte være mest effektive målt etter formålet.

Intensjonene i bl.a. den nye havne- og farvannsloven om økt konkurranse mellom havnene må videreføres. I tillegg må det åpnes for private eierinteresser. Utbytte bør kunne utbetales eiere i den grad dette ikke medfører en reduksjon av verdiene i de respektive havnekassene.

I tillegg, nevnt i stikkords form, spiller LTL inn følgende:

Konkurranse - monopol

- Fri konkurranse i havnene når det gjelder lasting og lossing; flere aktører må få mulighet til å tilby slike tjenester
- Mål og strategi for avvikling av havne- og lossearbeidernes monopol må utarbeides og iverksettes.

Investeringer - infrastruktur

- Norsk industri og næringsliv vil fortsatt være tjent med en forholdsvis desentralisert havnestruktur, med muligheter for å føre lasten nærmest mulig endelig mottaker/fra produsent på sjø. Norsk industri har også fortsatt i høy grad egne kaianlegg (ref. smelteverksindustri, fiskeeksport/fryserier, mineralindustri – samt selvsagt olje/gassnæringen – oppstrøms i form av baseraktivitet og nedstrøms raffinerier etc). Hvor grensen skal gå for statlig støtte til havneinvesteringer er vanskelig å definere, men offentlige havner bør kunne få investeringsstøtte – som evt. er gjenstand for "behovsvurdering" og vurdering relatert til hensiktsmessighet for å oppnå den politiske målsetting om overføring av mer gods til sjø.

- Tilknytningsveier til/fra overordnet veinett må prioriteres (statlig ansvar), samt statlige midler til å bygge opp en god infrastruktur i havnene.
- Det må kommuniseres til beslutningstakere behov for å samlokalisere terminaler, dvs. lage hub'er der bane, båt og vei møtes for rask og effektiv omlasting. Hub'er som samler vei, bane og sjø er viktig i mange havner, ikke minst for å bygge opp logistikknutepunkt som vil gi en smidigere, mer effektiv og kostnadsbesparende total logistikk. Omlasting mellom sjø og bane er bare en del av bildet, viktig er også et kostnadseffektivt totalprodukt, som da også vil bidra til å gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig.

Avgifter - gebyrer

- Reduksjon i og avvikling av statlige gebyrer må fortsette, samtidig som det innføres en statlig bestemt og styrt maksimalgrense for lokale avgifter i form av et nominelt beløp. Statlig styring med max. avgiftsnivå i offentlige havner må vurderes. Havnekostnaden er den sterkeste økende enkeltpost de siste årene – i kroner og relatert til omsetning. Avgifter som i større grad er relatert til godsomsetningen (ref. vareavgifter) vil gjøre havnene til en deltaker i markedet – ikke bare en forvaltningsdel. Dette kan gjøres gjennom differensiert avgiftsnivå avhengig av hvor stor del av skipets lastekapasitet som omsettes i havnen og/eller ved at korte anløp på noen timer ikke avgiftslegges for et helt døgn (både m.h.t. anløps- og kaiavgifter). Tilsvarende ordninger er i bruk i flere andre europeiske land. Sammenlignet med både veitransport og jernbanetransport er den statlige/fylkeskommunale investeringsandelen i infrastruktur knyttet til sjøtransport (farleder og havner) forsvinnende liten til tross for at halvparten av godstransportarbeidet i Norge utføres på sjøen.
- Statens nåværende del av avgiftsregimet må omarbeides – bl.a. ved at losberedskapsgebyret bortfaller, og at lostjenesten effektiviseres i tråd med det potensial som er påvist for dette.
- ISPS avgiften/kostnadene til ISPS tiltak – som er den viktigste enkeltårsak til økte havneavgifter, bør i tråd med sårbarhetsutvalgets innstilling dekkes av staten – ikke bare den årlige kontroll (som gebyret nå faller bort på), men også de investeringer som er gjort.

Planlegging - Marco Polo

- Flytting av ansvaret for havn og farled til Samferdseldepartementet for å sikre en helhetlig forsynings- og transportpolitikk.
- Vurdere en nasjonal "Marco Polo" ordning – dvs. støtte til initiativ som medfører overføring av last fra vei til sjø (og bane) også innenlands – på samme måte som det foreligger muligheter for i EØS-området mellom stater i form av Marco Polo-ordningen.

Sjøtransport

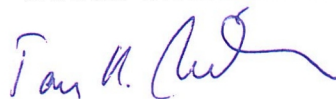
- Sikkerhetssentralene, som i stor grad er opprettet for å sikre farleder som har stor "kryssende" trafikk for olje- og gass industri, bør finansieres utelukkende over statsbudsjettet – evt. av de skip/virksomhet som er begrunnelsen for opprettelse av sikkerhetssentralene – ikke av en sterkt konkurranseutsatt nærsjøfart.
- Drivstoffavgiftene på sjø bør falle bort for å initiere økt sjøtransport.
- NIS-flagg bør åpnes for transport mellom norske havner.
- Refusjonsordninger for norske sjøfolk må samordnes slik at en norsk sjømann får samme refusjon uavhengig av hvilket flagg det er på skipet han seiler på. Dette er også et viktig bidrag i forhold til "distriktpolitikk" og et rimeligere tiltak i denne sammenheng enn for eksempel landbruksstøtten.

Det er nødvendig også å ta med enkelte tiltak som mer er relatert til skipsfartspolitik, fordi dette henger sammen om man skal styrke sjøverts godstransport.

Med den kompetanse som havneterminaloperatørene har, kan et samarbeid utvikle seg konstruktiv og målrettet. Det er viktig å huske på at det er denne gruppen næringsdrivende som i det alt vesentlige bidrar til godsomslaget på havnene, og således er kjernen i en offensiv for mer gods på sjø.

Med vennlig hilsen

**LOGISTIKK-OG
TRANSPORTINDUSTRIENS LANDSFORENING**



Tom Rune Nilsen
Direktør

Kopi: Stortingets transport- og kommunikasjonskomite
Fiskeri- og kystdepartementet
Samferdselsdepartementet
NHO