

Rederiforbundets innspill til Nasjonal transportplan 2018 – 2029

Stortingets forventninger og ambisjoner

Stortinget og regjeringen har vist stor vilje til å legge til rette for sjøtransport. Reduksjon i avgifter, incentivordning for godsoverføring, konkurranseutsetting av tilbringertjenesten og økt bruk av farledsbevis, har vært viktige bidrag for å bedre konkurransekraften til sjøtransporten. I tillegg vil kondemneringstilskudd og innovasjonslånordning være et viktig bidrag for flåtefornyelse.

Samtidig har Stortinget uttrykket svært høye ambisjoner for godsoverføring fra veitransport til sjø og bane. 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 enstemmig 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 nærskipfarten en mer sentral rolle i Nasjonal transportplan (NTP).»

Stortinget har med dette bedt regjeringen om i større grad å prioritere nærskipfarten i Nasjonal transportplan. En slik prioritering synes dessverre ikke i tilstrekkelig grad i regjeringens forslag.

Sjøveien er miljøveien

Sjøtransporten er den mest energieffektive transportformen. DNV-GL har utarbeidet en rapport som viser samfunnsøkonomiske gevinster ved å flytte gods fra vei til sjø. Deres beregninger viser at CO₂-utslippene vil reduseres med 40 – 80 prosent per enhet. Dersom man bruker miljøvennlig fremdrift, som LNG, vil NO_x- og SO_x-utslippene elimineres helt. Den samfunnsøkonomiske gevinsten ved å overføre 5 mill. tonn av godset som går over 300 km på vei, er beregnet til 1,3 milliarder kroner hvert år, og de årlige CO₂-utslippene vil reduseres med 300 000 tonn.

Målet om å flytte gods fra land til sjø blir ikke fulgt opp

Stortinget vedtok, 30. mai 2016, at regjeringen skal sette et mål om at minimum 30 prosent av transportarbeidet på vei, på strekninger over 300 km, skal flyttes over på sjø eller bane innen 2030, og at dette målet skal være 50 prosent innen 2050. For å nå dette målet må 7 mill. tonn, eller 2,61 mrd. tonnkm, overføres fra vei til sjø og bane.

I Nasjonal transportplan slår regjeringen fast at regjeringen har som ambisjon å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra vei til sjø og bane innen planperiodens utløp. Like fullt slår regjeringen fast følgende:

«For å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen.»

Regjeringen har beregnet at effekten av tiltakene fremmet i NTP vil overføre om lag 2,4 mill. tonn. Dette innebærer en måloppnåelse på omtrent 30 % av det Stortinget har vedtatt. Rederiforbundet mener det er skuffende at regjeringen i meldingen legger opp til ikke å nå sine ambisjoner for sjøtransporten.

Incentivordning for sjøtransport

I forslag til Nasjonal transportplan blir det satt av 1,7 mrd. kroner til incentivordningen for

godsoverføring som ble lansert i februar i år. Ordningen skal gi støtte til rederier som beviselig flytter gods av veien og over på sjø, tilsvarende den samfunnsøkonomiske gevinsten det utløser.

Ordningen er innrettet slik at det innvilgede støttebeløpet utbetales over tre år, fordelt på 50 prosent første året, 33 prosent andre året, og 17 prosent tredje året. I 2017 er det bevilget 82 mill. kroner. Dette skal dekke utbetalingene det første året i ordningen. Dersom ordningen blir fullt ut utnyttet, vil det totalt innebære forpliktelse på støtteutbetalinger på 164 mill. kroner fordelt over de kommende tre årene. I tillegg kommer nye forpliktelser som følge av nye tilsagn de neste årene.

For første periode av NTP (2018 – 2023) er det foreslått en bevilgning på 100 mill. kroner per år, og det er foreslått 183,3 mill. kroner per år i andre periode (2024 – 2029). Dette innebærer i realiteten en nedtrapping av ordningen i første periode, all den tid det vil kreve bevilgninger på 136,7 mill. kroner i 2018 og 164 mill. kroner fra 2019 og ut perioden for å dekke nye tildelinger og overheng fra tidligere år.

Figur 1: Underfinansiering av Incentivordningen

i mill. kroner	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2018-2029
Støtte	1. år - 50 %	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	82,0	
	2. år - 33 %		54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	54,7	
	3. år - 16 %			27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	
	Årlig behov		136,7	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	1940,7
NTP 2018-29		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	183,3	183,3	183,3	183,3	183,3	183,3	1700,0
Underfinansiering		36,7	64,0	64,0	64,0	64,0	64,0	-19,3	-19,3	-19,3	-19,3	-19,3	-19,3	240,7
Tilsagn om tilskudd	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	164,0	

Modellen det legges opp til i meldingen vil innebære svært store variasjoner i tildeling av støtte fra år til år. Det er å foretrekke at tildelingen av støtte er nogen lunde lik fra år til år.

Dersom ordningen skal opprettholdes på dagens nivå, vil det innebære en total kostnad på 1940,7 mill. kroner, som er 240,7 mill. kroner høyere enn de 1700 mill. kroner som er satt av for hele perioden.

Rederiforbundet er tilfreds med at det legges opp til at incentivordningen blir varig, i motsetning til at den kun skulle være femårig slik det først ble lagt opp til.

Avgifter og gebyrer

Sjøtransportens infrastruktur og beredskap er i dag i stor grad brukerfinansiert gjennom gebyrer og avgifter. For vei og bane finansieres dette stort sett gjennom skatteseddelen eller privatbilisme. Dette er en kraftig favorisering av godstransport på land.

Avgiftene knyttet til sikkerhet og beredskap går i all hovedsak til å finansiere lostjenesten. Totalt beløper dette seg til om lag 800 millioner kroner i året. Lostjenesten var inntil nylig fullfinansiert av næringen. Fra 2016 ble losberedskapsgebyret redusert med 86 mill. kroner, gjennom at staten overfører dette beløpet direkte til lostjenesten. Denne reduksjonen videreføres på samme nivå i hele perioden i Nasjonal transportplan, og summeres til 0,9 mrd. kroner.

Rederiforbundet mener det er behov for en nedtrapping av los- og sikkerhetsavgiftene, med sikte på å halvere avgiftene i løpet av NTP-perioden. Dette vil innebære en årlig reduksjon på 35 mill. kroner, og vil innebære samlet proveny på 735 mill. kroner i første planperiode.

Lostjenesten må moderniseres og effektiviseres

Vi ser at tiden er inne for fornying av lostjenestens og trafikksentralenes omfang og innretning. Med

dagens teknologi er det ikke nødvendig med et så høyt antall sjøtrafikksentraler. Rederiforbundet mener at en reduksjon i antall sjøtrafikksentraler er et viktig grep for å modernisere og effektivisere norsk sjøsikkerhetsberedskap.

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

Behov for mer effektive havner og havnesamarbeid

Rederiforbundet imøteser regjeringens tilskudd til effektive og miljøvennlige havner, og mener det er viktig å legge til rette for god infrastruktur i tilknytning til havnene, både gjennom farledstiltak og infrastruktur på land gjennom vei og banetilknytning. Vi forventer at staten legger til rette for dette gjennom Nasjonal transportplan.

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 incentiver 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.

En mer optimal havnestruktur gjennom regionalisering av norske havner

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 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.

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