

Styrket konkurransekraft for norsk nærskipfart – fra ord til handling

Norge er en av verdens ledende maritime nasjoner, men vi har et stort utnyttet potensial for vekst i vår egen nærskipfart. Frem mot 2050 forventes det en nær dobling av godstransport på vei, etterfulgt av 85 prosent for jernbane og 58 prosent for sjøtransport. Sjøtransporten representerer en løsning på Norges utfordringer i samferdselssektoren. Et skip alene kan løfte flere hundre lastebiler rett av veiene, og seiler på maritime motorveier som allerede ligger der ferdig bygget, brøytet og saltet. Sjøtransporten er den mest energieffektive transportformen, og ved å flytte last fra land til sjø vil dette være med på å redusere antall ulykker i trafikken, redusere køer og veislitasje, og bidra til å redusere skadelige miljøutslipp.

Det er bred politisk enighet om målsettingen om å flytte gods fra land til sjø. Vi etterlyser en målrettet satsing på sjøtransporten. Det er derfor positivt at det nå jobbes med en nærskipfartsstrategi. Her er våre innspill til hva vi mener må gjøres for å gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig og rustet for fremtiden:

Et kraftig løft i sjøtransportens infrastruktur

- Det er et stort behov for et **kraftig løft av sjøtransportens infrastruktur**. For å oppnå dette må også **sjøtransportens rolle i Nasjonal Transportplan styrkes** og koordineres bedre på tvers av transportformer. For å få til dette må også Kystverket styrke sin rolle som transportetat.
- I tillegg til vedlikehold av farleder, er det viktig å tilrettelegge for infrastruktur til og fra havn i form av vei- og banetilknytning. Dette er avgjørende for å oppnå en mest mulig smidig transportkjede fra A til Å, og effektiv veksling mellom transportformene. Staten bør ta en større andel av kostnadene knyttet til infrastruktur i havn.
- Det er satt av 2 mrd. kroner i NTP til en **ny tilskuddsordning for infrastruktur i havn**. Ifm denne tilskuddsordningen som nå foreslås innført fra 2019, er det viktig at prosjekter som bidrar til mer gods på sjø prioriteres. Lasten stopper som kjent ikke opp i havnen, for å oppnå mer sjøtransport er vi avhengig av god flyt i logistikkjedene som binder sjø og land sammen. Myndighetene må også være gode til å prioritere ifm infrastrukturprosjekter, det bør legges til rette for regionalisering og spesialisering av havne-Norge. Alle kan ikke være gode på alt.
- **Effektivisering av havnene og havneterminalene** må ha høy prioritet. Målet må være å redusere enhetskostnadene for lasthåndtering i havn samt redusere tid i havn for skip og lastebil. Det er behov for en langt mer effektiv organisering av laste- og losseoperasjonene i havnene. Det vil sikre en bedre utnyttelse av kostbar infrastruktur i havn.
- Det må legges til rette for at havnene blir **effektive knutepunkter for godstransporten**. For å lykkes med dette må havnestrukturen optimaliseres, regelverket i havnene forenkles og brukerfinansieringen reduseres.

Forenkling, redusert brukerfinansiering og en mer konkurransedyktig sjøtransport

- Det må legges til rette for et **avgifts- og gebyrregime** som styrker nærskipsfarten. Sjøtransporten har tre ganger så mange avgifter og gebyrer som veitransporten. Avgifter og gebyrer knyttet til lostjenesten, omlasting og anløp i havn representerer størst byrde for næringen, noe som i svært stor grad svekker sjøtransportens konkurranseevne og fører til at lasten går med lastebil.
- **Lostjenesten må effektiviseres og moderniseres.** Det er et stort behov for en reduksjon i avgiftsnivået på lostjenesten som i dag er 100 % brukerfinansiert. Næringen betaler alene nesten 800 millioner kroner i los- og sikkerhetsavgifter årlig. Staten bør ta ansvar for en del av denne regningen. Lostjenesten må skilles helt ut av Kystverket slik at forvaltning og drift får et helt tydelig skille. Det er avgjørende at det legges ytterligere til rette for økt bruk av farledsbevis.
- Et bidrag for å styrke sjøtransportens konkurransekraft er opprettelsen av **tilskuddsordningen for godsoverføring som ble lansert i 2017** hvor det gis et statlig tilskudd for å velge skip fremfor lastebil ifm godstransport. Tilbakemeldinger viser at det er viktig at ordningen 1) ikke virker konkurransevidende mellom aktørene innen sjøtransporten 2) ordningen forenkles, og at det 3) gis ytterligere bevilgninger ved behov til denne ordningen for å hente ute det fulle potensialet.
- **Forslaget fra NOU 2018:4 Sjøveien videre om å liberalisere havnekapitalen vil bidra til å svekke sjøtransportens konkurransekraft.** Dersom havnekassene liberaliseres slik som flertallet foreslår, vil det være et veldig godt tiltak for å *flytte last fra sjø til vei*. Dette kan ikke gjennomføres. Havnekapitalen må beskyttes for å sikre forutsigbar infrastruktur og priser på sjøtransport langs kysten.

Videreutvikling til en mer moderne nærskipsfartsflåte

- Myndighetene må legge til rette for samfunnsutvikling som automatisering og digitalisering, dette må også reflekteres i regelverk og myndighetspålagte tjenester som los.
- Sjøtransport er en energieffektiv transportform. Det er imidlertid et forbedringspotensiale når det gjelder flåtens alder som i snitt er rundt 30 år i dag. **Målrettede tiltak for flåtefornyelse** som økte avskrivingssatser for skip, toppfinansieringsordning og tilsvarende garantier til markedsvilkår fra Eksportkreditt Norge og GIEK vil bidra til en mer konkurransedyktig, mer miljøvennlig og moderne flåte. I tillegg må kondemneringsordningen for skip styrkes og videreføres, i stedet for avvikling som foreslått i 2019-budsjettet.
- For å tilrettelegge for **en mer miljøvennlig flåte**, bør det også legges til rette gjennom en styrking av incentiv- og støtteordninger gjennom virkemiddelapparatet, eks. ENOVA og Innovasjon Norge. Det bør også stimuleres til økt bruk av alternativt drivstoff gjennom gode og forutsigbare rammebetingelser og midler til forskning og innovasjon, samt insentiver gjennom avgifts- og gebyrsystemet til å investere i miljøvennlige løsninger.
- For å legge til rette for en elektrifisering og hybridifisering av nærskipsfartsflåten, bør det også legges til rette for **konkurransedyktige kraftpriser** fra land til skip, dette kan eksempelvis gjøres gjennom økt bruk av utkoblbar tariff og en tilhørende rabatt på strøm til skip med landstrøm eller lade-/batteriløsninger.