



Status i viktige havnesaker

Pia Farstad von Hall
Fagsamling, Tromsø
12. november 2015

Pågående saker

- Nasjonal havnestrategi
 - Revidering av havne- og farvannsloven
 - Havnekapitalen
 - Fiskerihavner
- Statsbudsjettet 2016
- ENOVAs landstrømstiltak
- Bryggearbeidere
- Grønn kystfart
- Hurtigrutesaken
- Bred godsanalyse og ny godsstrategi
- Nasjonal Transportplan



Uttalelse om fiskerihavner

KS Bedrift Havn er bekymret for forslaget om å overføre fiskerihavnene fra staten til kommunene. Fiskerihavnene spiller en viktig rolle for kystkommunene og for fiskerinæringen. Finansieringen av disse har i alle år vært statlig. En overføring av eierskapet til kommunene vil svekke finansieringsmulighetene til disse havnene betraktelig.

KS Bedrift Havn ber regjeringen beholde fiskerihavnene som statlige havner og sikre finansieringen av disse havnene via bevilgninger over statsbudsjettet.

KS Bedrift Havn ber også om at det gjennomføres en kartlegging av tilstanden til de statlige fiskerihavnene slik at samfunnet får en oversikt over omfang og vedlikeholdsbehov.

Landstrøm



Bryggearbejdere



Hvorfor Grønt kystfartsprogram

- Skip gir store utslipp og har store drivstoffkostnader
- Disse kan reduseres ved bruk av LNG og/eller store batterisystemer



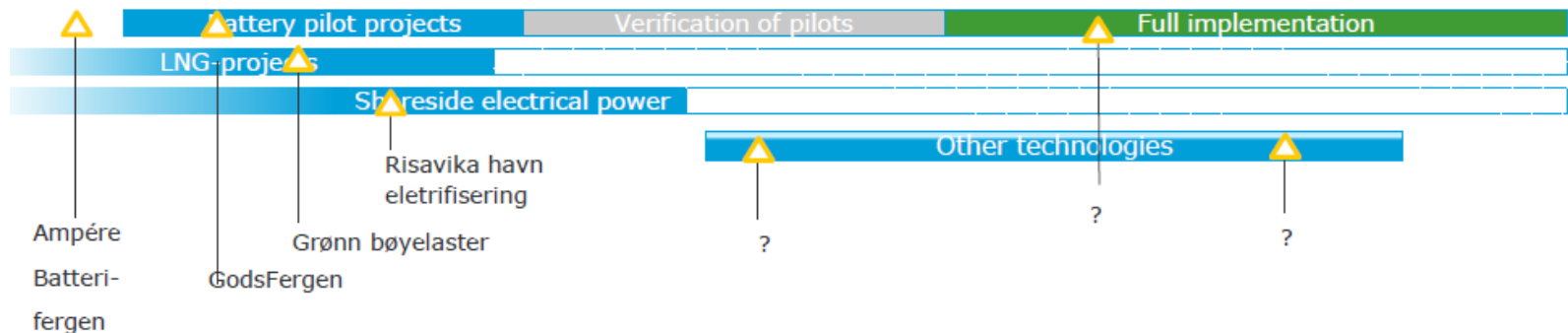
- LNG- og batteridrift vil tas i bruk i en vesentlig del av verdensflåten i fremtiden
- **Dette gir unike miljømessige og næringsmessige muligheter for Norge**

Pilotprosjekter

Prosjektfaser



Piloting/Demonstrasjonsprosjekter



Hurtigruten



Godsstrategien utfordrer oppfatninger om hva som gir effektiv godstransport

Godskonsentrasjon og spesialisering gir stordriftsfordeler, lavere enhetskostnader og en mer konkurransedyktig sjøtransport:

*"For å styrke sjøtransportens markedsandeler, er det avgjørende at havnene utvikler seg til **effektive omlastingsterminaler**, og styrker sin posisjon som **knutepunkt** i logistikkjeden og i transportkorridorene. Dette **vil kunne gi reduserte transportkostnader** for næringslivet, ha positiv miljøeffekt og lette kapasitetsproblemene i deler av vegnettet. (...) En konsentrasjon av godsstrømmene til kombinerte transportkorridorer vil kunne bidra til lavere priser per godsenehet. En konsentrasjon forutsetter færre og til dels mer spesialiserte havner som i enda større grad fungerer som **effektive knutepunkt og velfungerende omlastingsterminaler**." (Ot.Prp. nr 75 (2007-2008))*



Havner i Europa

Nationality	Ports	Statistical ports	1 000 tons 2011
Belgium	11	8	232 789
Bulgaria	17	4	25 185
Denmark	145	141	92 613
Germany	123	110	296 037
Estonia	5	5	48 479
Ireland	23	23	45 078
Greece	176	167	135 314
Spain	52	52	398 332
France	95	69	322 251
Italy	132	132	499 885
Cyprus	8	5	6 564
Latvia	3	3	67 016
Lithuania	2	2	42 661
Malta	2	2	5 578
Netherlands	107	101	491 695
Poland	13	13	57 738
Portugal	31	31	67 507
Romania	11	10	38 918
Slovenia	4	4	16 198
Finland	85	68	115 452
Sweden	154	133	181 636
United Kingdom	352	175	519 495
Norway	133	75	198 970
Iceland	62	47	

Eierskap til europeiske havner

	Alle regioner	Hansa	Nye Hansa	Anglo-saksiske	Latin	Nye latin
Nasjonal myndighet	39,6%	6,5%	71,3%	35,3%	64,4%	87,3%
Regional myndighet	3,5%	2,5%	0,0%	0,0%	7,9%	0,0%
Provins	2,5%	4,3%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%
Kommune	34,8%	82,7%	12,8%	11,8%	0,0%	3,3%
Privat (industri)	0,6%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Privat (logistikk)	0,9%	2,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Privat (finans)	1,6%	0,0%	0,0%	8,8%	0,7%	0,0%
Annet	16,4%	0,0%	15,9%	44,1%	24,3%	9,4%
Total	99,9%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Noen konklusjoner fra godsrapporten:

- Godskonsentrasjon og skalafordeler i knutepunktene må veies opp mot effektene av et større omland – noe som gir mindre konkurranse og lengre vegtransport.
- Hvis fortsatt dekonsentrert havnestruktur er å foretrekke, må vi revurdere vårt syn på
 - Havnekapitalens beskyttelse: En desentralisert havnestruktur understøttes av lokalt/regionalt eierskap og lokal finansiell styrke
 - Lokaliseringen av havnearealer: Det er ikke tilstrekkelig med nok havneareal i sum, det må være tilstrekkelig areal lokalt
 - Havnenære industriområder: Sjøtransportens konkurranseevne er følsom for distribusjonskostnader; Næringsliv bør søkes samlokalisert med havnene
 - Effekter av samarbeid: Samarbeid uten godskonsentrasjon
 - Nyttene av statlig inngripen: Havnene tjener i all hovedsak et lokalt/regionalt behov, vi har vanskeligheter med å finne "terminaler med en særskilt betydning i det nasjonale godstransportsystemet"
- I diskusjoner om havnekonkonsentrasjon følger argumentet om *spesialisering*: Vi oppfatter at havnene spiller en viktig rolle i lokal/regional næringsutvikling og er spesialisert i henhold til dette.
- "Alle" snakker om overkapasitet i havnene, og om underinvesteringer, vedlikeholdsetterslep og beslutningsvegring når det gjelder statlig transportinfrastruktur. Hvem vil ønske seg statlig havneeeierskap?

Nasjonal godsstrategi

Legge til rette for en effektiv, pålitelig, sikker og miljøvennlig godstransport:

- redusere næringslivets transportkostnader
- øke forutsigbarheten
- sikre samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- styrke det enkelte transportmiddels fortrinn
- styrke samspillet mellom transportmidlene

Nasjonal havnestrategi og tilknytning til stamnetthavnene

**Overleveres til Samferdselsdepartementet
1. mars 2016**

