



KYSTVERKET

“Fra Gummidekk til kjø!”

Sven Martin Tønnessen, avdelingsdirektør

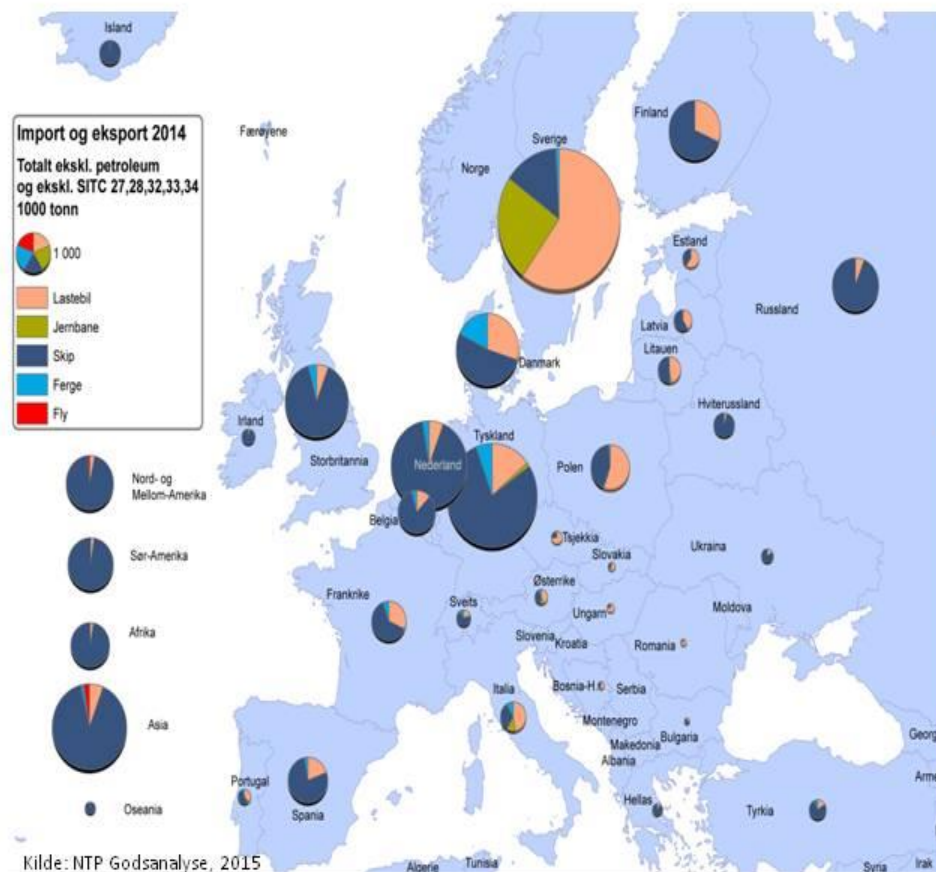
Informasjonsmøte om tilskuddsordning for godsoverføring fra veg til sjø

Tirsdag 21. februar kl. 10.00 – 12.00 i Dronning Eufemias gt 16

Onsdag 22. februar kl. 10.00 – 12.00 i Clarion Hotel Bergen Airport

– Vi tar ansvar for sjøvegen

Sjøtransport – den foretrukne transportform!



- Sjøtransporten har tatt 76% av volumveksten i utenrikshandelen i perioden 2010-2015 – selv når olje- og gasseksport er holdt utenfor
- For importveksten isolert har sjøtransporten tatt 80% av veksten
- Containertransport på sjø vokser med 4-5% årlig, mens utenriks vegtransport vokser med 3%

Kilde: SSB Utenrikshandelstatistikk, SSB Havnestatistikk



Kilde: SSB Utenrikshandelstatistikk 2015

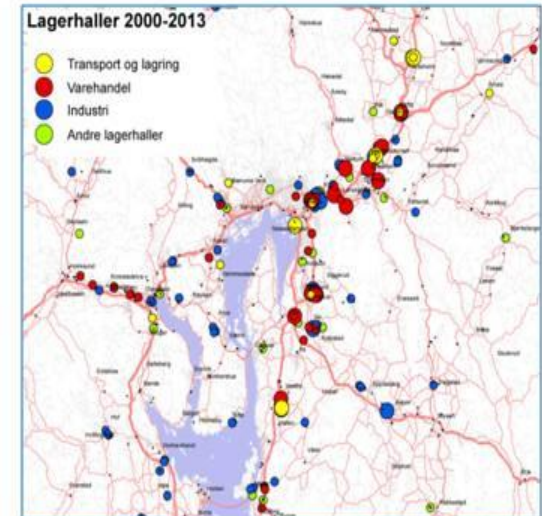
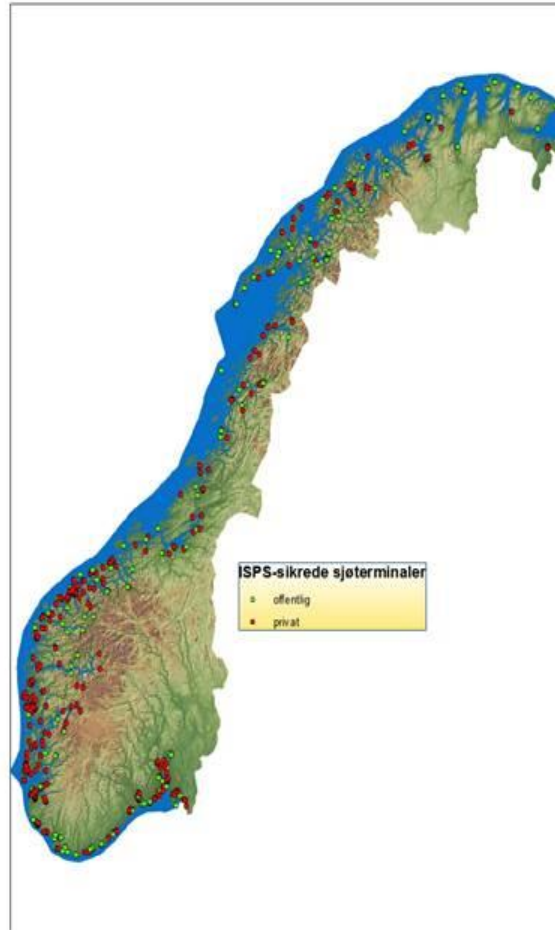
– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

... også innenriks

- Sjøtransport utfører **52%** av innenriks transportarbeid (gjennomsnitt for perioden 2010-2014, rørtransport unntatt)
- Selv innenriksmarkedet er svært internasjonalisert: Utenlandsregistrerte skip utførte **73%** av innenriks transportarbeid i 2015
- **240 offentlige og 411 private**, ISPS-sikrede godsterminaler kysten rundt håndter kopling mellom sjø- og landbasert transport
- **80%** av alle norske bedrifter ligger mindre enn 25 km fra en slik havneterminal



- Men – veksten i lagerarealer i og rundt de store byene foregår langs hovedvegnettet: Fortsatt nærhet mellom havneterminal og næringsliv er viktig for å styrke sjøtransportens konkurranseevne

Sjøtransport – hvis miljøet fikk velge

- Ett containerskip i nærskipsfart fjerner 500 lastebiler fra vegene: Dette tilsvarer en lastebilkø på 29 km i saktegående trafikk.
- Transportsektoren står for ca. 30% av Norges samlede klimagassutslipp. Ved sjøtransport reduseres klimagassutslippene med rundt 2/3 i forhold til vegtransport.

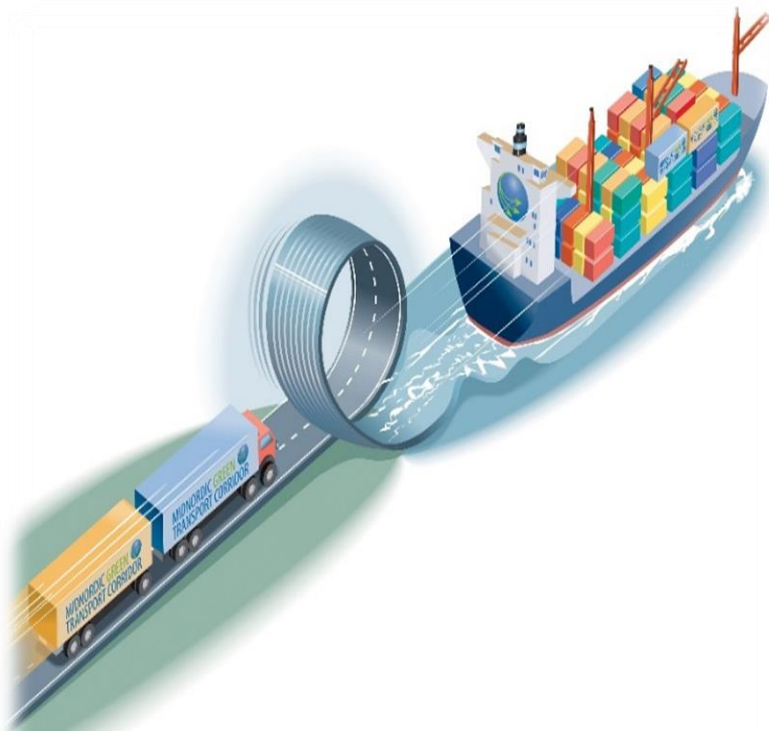


– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Flytte 30 prosent av langtransporten av gods fra vei til sjø og bane innen 2030



- St. vedtak 721 2015/2016
- Beregninger viser at 5– 7 millionar tonn gods kan flyttes fra veg til sjø og bane.
- Det tilsvarer
 - 300.000 årlige lastebiltransporter > 300 km.
 - 1 av 3 lastebiltransporter > 300 km mellom de store byene og over Svinesund.

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET



KYSTVERKET

Tilskuddsordning for overføring av gods fra vei til sjø

Jens A. Sæter, seniorrådgiver

Informasjonsmøte om tilskuddsordning for godsoverføring fra veg til sjø

Tirsdag 21. februar kl. 10.00 – 12.00 i Dronning Eufemias gt. 16

Onsdag 22. februar kl. 10.00 – 12.00 i Clarion Hotel Bergen Airport

– Vi tar ansvar for sjøvegen



NTP 2018-2029

Plangrunnlag fra Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen



Foto: Frontline



var for sjøvegen

Tilskuddsordning for overføring av gods

Mål:

- stimulere til overføring av gods fra vei til sjø
- rettes mot rederier som kan dokumentere at lasten overføres til skip fra vegtransport med påvist miljøgevinst
- realisere aktuelle deler av potensialet for godsoverføring slik det fremkom i godsanalysen.



Hvem kan søke?

- Redere etablert innen EØS-området med skip som er registrert i et EØS-land som:
 - Etablerer nye, eller under særskilte vilkår opererer eksisterende, ruter kan søke om støtte såfremt dette bidrar til å flytte lastebiler fra norske veier over på sjø.
- Tilskuddsordningen har en varighet på tre år, fra 2017 til 2020. Dvs. at 2019 er det siste året søkere kan få tilsagn om støtte. Utbetaling kan maksimalt pågå ytterligere tre år utover dette,
- Budsjettet for 2017 er på 82 millioner kroner. Budsjettet de påfølgende årene vil avhenge av de årlige budsjettvedtak.



Prosjekter som kan støttes

- Ny rute eller oppgradering av en rute mellom havner i EØS-området. Støtten må bidra til at gods overføres fra vei til sjø
- Det kan kun gis støtte til ett prosjekt pr. rute uten mulighet til gjentakelse, utvidelse eller fornyelse av det aktuelle prosjektet
- Dersom et prosjekt er komplementært til eksisterende tilbud eller andre prosjekt, kan prosjektet støttes.
- I tilfeller der et eksisterende tilbud står i fare for å bli lagt ned, og godset overføres til vei, kan det gis tilskudd til prosjekter som innebærer oppgradering av eksisterende tilbud.



Tildelingskriterier

- Det må være samfunnsmessige gevinster ved transport av gods på sjø fremfor vei
- Prosjektet må være avhengig av støtte for å kunne gjennomføres
- Den aktuelle ruten må være levedyktig/lønnsom etter støtteperioden



Støtten må ikke påvirke konkurransen i strid med EØS-avtalen

- Kystverket vil for hver søknad foreta vurderinger av potensielle negative virkninger på konkurransen og kan avslå søknaden dersom disse anses å være betydelige.
- All statsstøtte kan potensielt sett vri konkurransen. Det vil ikke være diskvalifiserende at støtten fører til en begrenset konkurransevridning, men dersom prosjektet potensielt sett fører til betydelige negative virkninger for eksisterende jernbane- og/eller sjøtransporttilbud, må søknaden normalt avslås.

Støtteberettigede kostnader

- Kostnader med å lease eller avskrive fartøyer
- Kostnader med å lease eller avskrive omlastingsutstyr (reder leier ikke, han eier)
- Kostnader relatert til omlastning
- Kostnader med å bruke maritim infrastruktur
- Kostnader knyttet til personell, drift (vedlikehold, forsikring, smørolje av fartøy) og drivstoff
- Kostnader for å promotere den aktuelle ruten
- Administrasjonskostnader knyttet til det aktuelle prosjektet



Støttetak

- Støttetaket angir den høyeste tillatte grensen for støtte.
- Det maksimale støttebeløpet for et prosjekt vil være det laveste av følgende alternativ:
 - Den beregnede nytteeffekten av prosjektet *eller* 30% av prosjektets støtteberettigede driftskostnader.
 - Den beregnede nytteeffekten av prosjektet *eller* 10% av investeringen det søkes tilskudd til.



Beregning av nytteverdi

- Nytteeffekten beregnes ut ifra forskjellen i de eksterne kostnadene mellom vei- og sjøalternativet.
- Baserer seg på antall tonn gods som forventes overført, fraktstrekningen og hvilke satser for marginale eksterne kostnader som skal benyttes.



Vil du vite mer:



kystverket.no/godsoverforing

Midnordic Green Transport Corridor

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET



KYSTVERKET

Forvaltning og administrering av tilskuddsordningen

Erika M. Støylen, seniorrådgiver



– Vi tar ansvar for sjøvegen

Kystverkets rolle

- Veilede søkere
- Behandle søknader
- Fatte vedtak om tilskudd
- Oppfølging, kontroll og utbetaling av tilskudd
- Registrere støttetildelinger
- Rapportere til Samferdselsdepartementet
- Evaluere ordningen

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Veiledning

- Hjemmeside for ordningen
- Veileder
- Individuelle møter
- Skype-/telefonmøter

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Søknadsprosessen

- Søknadsfrist 15 mai 2017
- Elektronisk søknadsskjema
- Link via

kystverket.no/godsoverforing

- Altinnbasert innlogging
- Veileder kommer snart



The screenshot shows the Altinn login interface. At the top, the Altinn logo and tagline 'enklere dialog med det offentlige' are visible. Below the header, a section titled 'VELG ELEKTRONISK ID:' lists five options for electronic identification: MinID (Med kode fra SMS eller PIN-kodebrev), BankID (Med koder fra banken din), Buypass (Med smartkort eller mobil), Commfides (Med USB-pinne), and BankID på mobil (Med sikker legitimasjon på mobil). Each option has a corresponding icon and a right-pointing arrow. At the bottom of the list, there is a link 'Slik skaffer du deg elektronisk ID'. Below the list, there is a button 'Gå videre til flere innloggingsmetoder' and the Altinn logo again.

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Krav til søknad

Søknad skal angi:

- type virksomhet
- om det er en ny eller eksisterende rute
- mengde forventet overført gods
- beregnet nytteverdi
- tidspunkt for oppstart av prosjektet
- grundig prosjektbeskrivelse
- presentert vha eller bygge på forretningsplanen
- oversikt over alle kostnader som anses å være støtteberettiget





KYSTVERKET

Søknad – tilskudd til overføring av gods fra vei til sjø

1. Informasjon om søker

Firmanavn				*
Kontaktperson				*
Organisasjonsnummer		Telefon		*
Postadresse		Epost		*
Postnummer				
Poststed		Kontonummer		
Land		IBAN/BIC		

Legg inn eventuelle medsøker(e)



Legg til medsøker

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Forretningsplan

Solid beskrivelse av prosjektet:

- seilingsmønster
- godset som skal fraktes
- opprinnelsessteder og destinasjoner
- relaterte tjenester
- den overførte vegtransporten
- forventet mengde overført gods i de ulike periodene

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Finansiell analyse

Skal gi en oversikt over alle inntekter og kostnader som tilfaller prosjektet i de første fire perioder og utformes iht Kystverkets mal

Skal vise at prosjektet er:

- avhengig av økonomisk støtte i periode 1- 3
- levedyktig uten støtte fra og med 4. periode.

Finansiell analyse

<i>Driftsregnskap</i>	Periode 1,2,3,4					
	Overført gods	Tilknyttet transport-tjenester overført gods	Eksisterende gods	Passasjer-trafikk	Tilknyttet transport-tjenester annet	Sum prosjekt
Driftsinntekter						
Kostnad solgte varer og tjenester						
Bruttomargin (Gross margin)						
Lønnskostnad						
Avskrivning av driftsmidler *)						
Andre driftskostnader						
Sum driftskostnader (OPEX)						
Driftsresultat (EBIT)						
Gjennomsnittlig sysselsatt kapital **)						
Avkastning sysselsatt kapital (ROACE)						

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Søknadsbehandlingen

- Basert på retningslinjene for ordningen
- Søknader vil rangeres iht forventet nytte i relasjon til støttebeløp.
- Kystverket vil om nødvendig be om ytterligere opplysninger.
- Tilsagn gjennom tilskuddsbrev med tilhørende vilkår.

Oppfølging og kontroll

- Krav og vilkår ifm oppfølging av det enkelte prosjekt vil fremgå av tilskuddsbrevet.
- Perioderegnskap skal leveres i henhold til forkalkyle fra finansiell analyse.
- Tredjeparts godkjenning av regnskap vil være påkrevd.



Utbetaling

- Beregnes på grunnlag av **faktisk overført gods**
- Krav om utbetaling sendes etter periodens utløp sammen med dokumentasjon på mengde overført gods samt perioderegnskap.
- Etter første periode utbetales inntil 50 % av støttebeløpet, i andre periode inntil 1/3, og i tredje periode inntil 1/6.



Utbetalingsfaktor (UBF)

- Faktor for støtte per tonn i de ulike periodene.
- Beregnes ut fra tildelt støtte for de ulike periodene fordelt på antall tonn gods i de ulike periodene. Eks UBF i første periode:
 - Beregnet støtte for perioden er 6 millioner, og antall forventet overført gods er 10 000 tonnkilometer
 - $UBF = 6 \text{ mill. kr} / 10\,000 \text{ tonn} = 600 \text{ kr pr tonnkm}$



Forskuddsutbetaling

- 50 % av støtten for første periode kan utbetales på forskudd
- Tilsagn på tilskudd må foreligge
- Mulig kun i forbindelse med oppstart av prosjektet



Regneeksempel

Tilsagn = 12 millioner NOK

- 1 periode = 6 millioner
 - 2 periode = 3 millioner
 - 3 periode = 1,5 millioner
 - 4 periode = 0 støtte
-
- 3 millioner kan mottas på forskudd

forts. regneeksempel

Forventet overført gods 130 000 tonn i 4 perioder:

- 1 periode = 10 000 tonn
- 2 periode = 20 000 tonn
- 3 periode = 40 000 tonn
- 4 periode = 60 000 tonn

$UBF_1 = 600$, $UBF_2 = 150$, $UBF_3 = 37,5$ kr pr tonnkm

Veien videre

- Studer retningslinjene og kommende veileder
- Ta kontakt med oss dersom du ønsker å snakke med eller å møte oss
- www.kystverket.no/godsoverforing





KYSTVERKET

Beregning av nytteverdi ved overføring av gods fra veg til sjø

Sindre Ulstein Lid, rådgiver
Oslo, 21.02.2017



– Vi tar ansvar for sjøvegen

Beregningsverktøyet

- Benytter API fra Google
 - Gir mulighet for ruteberegning utenfor Norge
- Egenkomponert ruteberegning på sjø.
 - Benytter Kystverkets egne datasett om havn
- Beregner kostnader på en gitt distanse veg i Norge
- Beregner kostnader på en gitt distanse sjø innenfor Norsk økonomisk sone (NØS)
- Nytteverdien av overføring er lik differansen mellom kostnader på veg og sjø
- Beregninger fra verktøyet er veiledende



Grunnlag for beregning

	Rural areas < 15 000 inh.	Urban areas (15 – 100 000 inh.)	Urban areas 100 000 inh.	Highly congested urban areas > 100 000 inh.
Greenhouse gas emission	0,050	0,050	0,050	0,050
Local pollution	0,015	0,083	0,376	0,614
Noise	0,000	0,010	0,012	0,12
Congestion	0,000	0,000	0,080	1,001
Accidents	0,056	0,282	0,282	0,282
Infrastructure damage	0,071	0,071	0,071	0,020
Winter operations	0,050	0,050	0,050	0,050
Total	0,197	0,502	0,877	1,984

Kilde: TØI, 2014 og 2016

Greenhouse gas emission	0,005
Local pollution	0,003
Noise	0,000
Accidents	0,0004
Accidental emission to water	0,002
Infrastructure damage	0,000
Total	0,010

Kilde: VISTA Analyse, 2015

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Lagringsfunksjoner

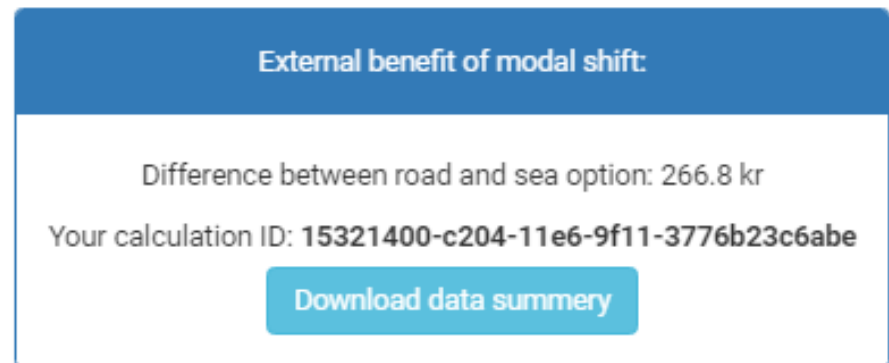
- ID

Søk blir tildelt individuell beregnings-ID

- Gjør det mulig å hente fram tidligere beregninger
- Skal legges ved i søknadsskjemaet

- Download summary

- Gjør det mulig å lagre resultatene fra beregninger
- Lastes ned som en html



Eksempel Narvik - Oslo

15321400-c204-11e6-9f11-3776b23c6abe

Land and sea part, overview:

	Summary land	Summary sea
Total cost (kr)	290.8	24
Dist in Norway (km)	1389.2	1818.8
Dist on road in Norway (km)	1389.2	8.5
Dist on sea in Norway (km)	nan	1810.3
Cost on road in Norway (kr)	290.8	5.9
Cost on sea in Norway (kr)	nan	18.1
Dist rural areas <15 000 inh. (km)	1362.0	2.2
Dist urban areas (15-100 000 inh.) (km)	3.7	null
Dist urban areas > 100 000 inh. (km)	23.6	6.3
Cost rural areas <15 000 inh. (kr)	268.3	0.4
Cost urban areas (15-100 000 inh.) (kr)	1.8	null
Cost urban areas > 100 000 inh. (kr)	20.7	5.5



– Vi tar ansvar for sjøvegen

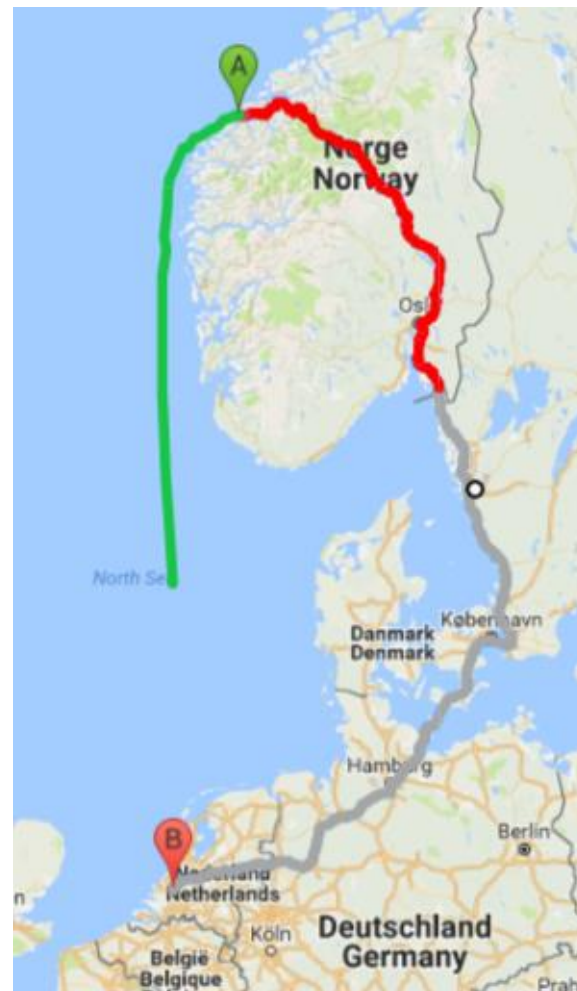


KYSTVERKET

Eksempel Ålesund - Rotterdam

fbb88350-c204-11e6-9f11-3776b23c6abe

- Beregning av eksterne kostnader kuttes utenfor NØS på sjø
- Beregning av kostnader på veg slutter ved riksgrensen
- Eksempellet har positiv nytteeffekt



– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Omregningsfaktorer for volum

Volum	Vekt, kg
1m ³	515
1 pall	740
1 lastmeter	1 250
20 ft container	7 500
40 ft container	15 000
45 ft container	17 000
Semitrailer	17 000

– Vi tar ansvar for sjøvegen



KYSTVERKET

Veien videre – Optimalisering av verktøyet

- Justerer distanser på veg – til havn
- Utarbeider nytt farledsdatasett.
 - Vil gi mer nøyaktige distanser på sjø
 - Påvirker i liten grad kostnader
- Beregningsverktøyet er tilgjengeliggjort på Kystverkets internettsider.

<https://beregningsverktoy.kystverket.no/calculator/>





KYSTVERKET

Takk for oppmerksomheten!

– Vi tar ansvar for sjøvegen