

Høringsnotat statsbudsjett 2018: Sjøtransport på hvileskjær

KS Bedrift Havn organiserer 31 havner i Norge med kommunalt eierskap. KS Bedrift havn er en del av KS Bedrift som tilbyr arbeidsgiverservice, juridisk service og næringspolitikk for kommunalt eide bedrifter.

I forkant av statsbudsjettet uttrykte KS Bedrift Havn en klar forventning om en økning i satsingen på sjøtransport som følge av regjeringens varslede satsing gjennom eksempelvis NTP 2018-2019, den maritime strategien med blå vekst for grønn fremtid, og strategien for grønn konkurransekraft.

Regjeringen foreslår å bevilge 67.4 milliarder kroner under Samferdselsdepartementet i statsbudsjettet for 2018. Kystverket får en bevilgning på 2.5 milliarder kroner. Vei får en økning på 7.7 prosent, kyst en økning på 1,4 prosent. Gitt en prisvekst på 1.6 prosent blir dette en reell nedgang sammenlignet med fjoråret. Vi er redd dette stimulerer til mer lastebiltransport og mindre sjøtransport. Det er således grunn til å være skuffet over at oppstarten på den nye NTP perioden for sjøtransportens del ser ut til å bli et hvileskjær.

KS Bedrift Havn vil i dette notatet primært ta for oss følgende:

1. Tilskudd til kommunale fiskerihavner
2. Tilskuddsordning for mer effektive og miljøvennlige havner
3. Veittilknytning til vei og bane

Sjøtransport gir næringsutvikling og bedre miljø

Sjøtransporten representerer store samfunnsgevinster av både økonomiske, sikkerhets- og miljømessig karakterer. Sjøtransport er i seg selv et utslippsbesparende tiltak. Transportformens høye kapasitetsutnyttelse over lengre avstander gir et lavere energiforbruk og lave klimagassutslipp pr. tonnkilometer. I tillegg bedrer den sikkerheten og avlaster veinettet med mindre kø og ulykker.

Norges tradisjonsrike historie som kyst- og skipsfartsnasjon har ført til mange kystbyer med eksport- og importrettede bedrifter i nærheten av havnene. Det norske næringslivet er derfor avhengig av gode transportforbindelser til sine markeder. Sjøtransporten er en viktig del av det norske transportsystemet med stor betydning for norsk industri og arbeidsplasser.

Skipsfarten står ovenfor et grønt skifte, og kan være en viktig bidragsyter til et langt mer bærekraftig samfunn. En mer miljøvennlig skipsflåte kan redusere utslippene betraktelig. For at transportformen skal være attraktiv og konkurransedyktig, må skipene håndteres effektivt i havn. Dette stiller krav både til terminalhåndteringen av skipene og til en effektiv intermodal transport og logistikk fra havn til kunde. Med andre ord må hele den maritime verdikjeden effektiviseres og gjøres mer miljøvennlig for å optimalisere sjøtransportens konkurransekraft. Robuste, effektive havner er en viktig faktor for å styrke sjøtransportens konkurranseevne og en grønnere transportsektor.

1. Fiskerihavner

Tilskudd til fiskerihavneanlegg (post 60) er redusert med hele 29 millioner kroner. Dette er nærmest en halvering fra fjorårets salderede budsjett og svært uheldig, all den tid en bærekraftig fiskerinæring er en viktig distriktsnæring og et av Norges fremste fortrinn for fremtiden. Skal det satses på en effektiv høsting fra havet er det essensielt at slike havneanlegg prioriteres.

26.10.2017

Ordningen er også viktig i et HMS-perspektiv for kystflåten. Kystverket opplyser om en søknadsmasse på over 200 millioner kroner årlig de siste årene, samt godt kvalifiserte søknader for over 100 millioner kroner i året. Ordningen innebærer også at kommunene må finansiere minimum 50 % av totalkostnadene i prosjektet, noe vi mener gir ordningen et kvalitetsstempel. Vi mener denne posten som et minimum må opp på fjorårets nivå på 60.5 millioner kroner.

Kystverket signaliserer nå at de ønsker å vri sin planleggingskapasitet fra fiskerihavner til farledsutredninger. Dette med bakgrunn i at dette ansvaret skal overføres til de nye regionene. KS Bedrift Havn er redd dette kan resultere i flere års vakuum når det gjelder planlegging av nye prosjekter fordi de nye regionene skal komme på plass og opparbeide seg tilstrekkelig kompetanse. Dette er svært uheldig og noe Stortinget må se nærmere på for å unngå.

2. Effektive og miljøvennlige havner

KS Bedrift Havn er i år særlig skuffet over den manglende satsingen på tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlige havner. Ordningen ble viet stor plass i blant annet Nasjonal Transportplan 2018-2029, og var ment til å gjelde tilskudd til infrastruktur som er direkte knyttet til havnefunksjoner. Vi mener at en slik ordning vil kunne redusere både tidsbruket og utslippene ved havneoperasjoner. Effektene av tilskuddet vil dermed bidra til reduserte transportkostnader i sjøtransporten og økt godsoverføringen fra vei til sjø – og derigjennom styrket sjøtransportens konkurransekraft.

KS Bedrift Havn mener det er et svært uheldig signal at ordningen ikke er omtalt i statsbudsjettet, og mener det er viktig at ordningen blir prioritert høyt fremover. Sett i lys av at EU har innført omfattende gruppeunntak for statlige investeringer i havneinfrastruktur, burde det være mulig å prioritere denne saken høyere enn det den tydeligvis er gjort. Arbeidet med tilskuddsordningen til effektive og miljøvennlige havner bør prioriteres og utlyses i 2018 med budsjetteffekt fra 2019.

3. Vei og banetilknytning

I kommentarene til post 01 på Kystverkets budsjett står en viktig setning: «I tillegg til planlegging av farledsprosjekter skal midlene gå til å heve Kystverkets kompetanse innenfor godstransport og intermodale transportløsninger, slik at etaten styrkes som transportetat.» Mange havner opplever manglende statlig støtte i arbeidet med å utvikle havnene som gode godsknutepunkter. KS Bedrift Havn har derfor i flere år poengtert at Kystverket må bygge opp kompetanse for å bli en tydelig transportetat. Vi oppfordrer derfor Stortinget til å understreke dette punktet i sine merknader til budsjettet for å understøtte en slik utvikling.

KS Bedrift Havn har tidligere uttrykt et ønske om en systematisk gjennomgang av vei- og banetilknytning til havn for å fjerne flaskehalser, samt at det bør utarbeides tydeligere retningslinjer for når og hvordan vei og bane skal tilknyttes havner. Dette er viktig for et godt intermodalt samspill mellom vei- og bane til havner. I dag bruker for mange havner for mye tid og ressurser på å sikre gode kommunikasjoner til havna på land.

Incentivordning for nye miljøvennlige sjøruter

Incentivordningen for nye, miljøvennlige sjøruter videreføres i 2018. Men istedenfor å styrke ordningen reduseres den med 7 millioner kroner. Selv om effekten av ordningen trolig ikke vil vise

26.10.2017

seg før om noen år, rapporterer Kystverket at de har hatt overraskende mange gode søkere. KS Bedrift Havn mener derfor at tilskuddsordningens som et minimum bør opprettholdes på 2017 nivå.

Effektivisering, nyanlegg og større vedlikehold

KS Bedrift Havn er positiv til at effektiviseringen av lostjenesten og tilbringertjenesten ser ut til å gi gode effekter. Det gir reduserte kostnader som er viktig for sjøtransporten.

Statsbudsjettet for 2018 gir en god økonomisk ramme for nyanlegg, større utstysanskaffelser og vedlikehold (Post 30 og 45). Dette vil blant annet tilrettelegge for en tryggere skipsfart og en noe større pott til statlige fiskerihavninvesteringer.

Bredbåndsutbygging

Det foreslåes en halvert støtte til bredbåndsutbygging i distriktene – fra 140 til 70 millioner kroner. Vi mener det er merkelig at støtten halveres ettersom det ble søkt om mer enn 500 millioner kroner innen ordningen i 2016. Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet (NKOMs) dekningsrapport for 2017 viser at 97 % av husstander i tettbygde strøk har tilbud om høykapasitetsnett. Rapporten viser imidlertid at kun to av fem har denne tilgangen i distriktene. Høykapasitetsnett er også viktig for mange bedrifter som skal være med i det teknologiske skiftet.

Oppsummering

KS Bedrift Havn opplever årets budsjett for sjøtransport som et hvileskjær. Økningen i veibudsjettet på 7.7 prosent og en vekst på sjø med 1.5 prosent gir ikke en satsing på sjøtransport. Dette vil imidlertid legge bedre til rette for mer lastebiltransport. Slik kan ikke utviklingen fortsette i årene fremover.

For 2018 budsjettet ber vi om at Stortinget bidrar til at post 60-midlene minimum kommer opp på 2017 nivå, at arbeidet med tilskuddsordningen til effektive og miljøvennlige havner prioriteres og utlyses i 2018, samt at det startes et arbeid med en gjennomgang av flaskehalser mellom vei/bane og sjø.

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør, KS Bedrift Havn
Tlf 413 05 221