

# Maritim Stortingsmelding 2020

-

Innspill fra Kystrederiene



## Maritim stortingsmelding og regjeringens havstrategi

Regjeringen ønsker å styrke Norge som havnasjon; en klok ambisjon ettersom landet har en lang kyst og høy verdiskapning fra fiskeri og havbruk og har ett av verdens ledende miljøer i internasjonal sjøtransport, megler/finansnæring og maritim teknologi. Vår maritime næringsklynge er en av de få som hevder seg sterkt i internasjonal sammenheng.

I en havstrategi vil det naturlig være viktig å sikre og videreutvikle næringsklyngen slik den er, og samtidig søke nye områder for aktivitet knyttet til havet. Dette vil først og fremst kreve en aktiv norsk politikk i våre nordområder for å forvalte naturrikdommer og mangfold, samtidig som norsk kompetanse og teknologi må søke internasjonale markeder.

## Bærekraftig utvikling med konkurranseevne

Målet med den maritime næringspolitikken vil være å legge til rette for bærekraftig næringsutvikling i Norge med størst mulig konkurranseevne, verdiskapning og sysselsetting i den norske maritime næringsklyngen.

Med en slik målsetning vil det være essensielt å sikre og styrke eierskap og skipsoperasjonell virksomhet i landet som er drivkraft, premissleverandør og hjemmemarked for det norske maritime næringsmiljøet. Det norske maritime miljøet er preget av internasjonale eiere og samarbeidspartnere, og det er viktig at norske eiere i størst mulig grad har samme betingelser for eierskap og avkastning som utenlandske.

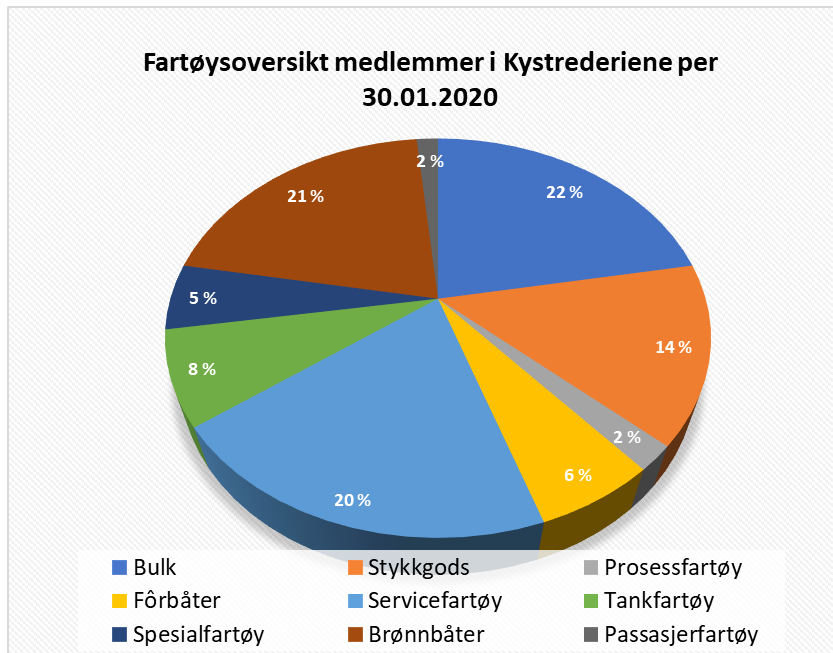
Norsk maritim kompetanse er en felles grunnleggende innsatsfaktor for hele næringsklyngen. Utvikling og fornyelse av slik kompetanse, dvs menn og kvinner med maritim utdanning og erfaring, er derfor avgjørende viktig for næringens fortsatte konkurranseevne over en bred sektor fra sjøsikkerhet og operativ skipsdrift til rederi, sjøforsikring, utstyrsprodusenter mv.

Som en kunnskaps- og kapitalkrevende næring er det viktig at rammevilkårene ligger fast og er forutsigbare. I en næring med utvikling og stadig effektivisering er det viktig at grunnleggende premisser og definisjoner i rammeverket blir jevnlig tilpasset nye driftsformer og kombinasjonsløsninger.

Sjøtransport og maritim virksomhet ute i verden vil foregå på forutsetningene som settes i en globalisert økonomi. Det betyr at norskeiet virksomhet ute i verden må stå fritt til å innrette seg innenfor et internasjonalt regelverk med hensyn til juridisk lokalisering, beskatning og arbeidsbetingelser.

“Strategien anerkjenner også at om vi skal sikre at Norge fortsatt skal være best på hav må offentlige myndigheter legge til rette for at de etablerte havnæringene kan vokse videre, at nye næringer utvikles, og ikke minst at sektorspesifikk kunnskap utnyttes på tvers av næringene.”

-Regjeringens havstrategi



## Nærskipsfartens plass i havstrategien

Regjeringen legger opp til en ambisiøs havstrategi. En slik målsetting bør også gi et klart perspektiv for vårt eget havrom, kysten som transportstruktur, landskap og naturressurs for sjømat.

Flåten utgjør en integrert del av kystnæringene som transportør for industri og havbruk, og er viktig for bygging og vedlikehold av anlegg og infrastruktur. Nærskipsfarten tilbyr stor fleksibilitet, belaster i beskjeden grad samfunnets landverts transportstruktur, har et gunstig miljøregnskap og bidrar i stor grad til nasjonale utslippsforpliktelser. Og potensialet for utslippskutt fremover er vesentlige.

Den norske nærsjøflåten omfatter i dag rundt 330 tørrlastskip opp til 10 000 tdw og vel 60 tank- og ensilasjefartøyer, foruten 95 brønnbåter og vel 50 større servicefartøyer havbruk (over 20 m lengde). Denne flåten opererer på kysten og i et europeisk marked mellom Spania og Island.

Nærskipsfarten bidrar samtidig til desentralisert bosetning og næringsutvikling. Ved å sysselsette sjøfolk og bidra med opplæringsstillinger er den også med å sikre sysselsetting og rekruttering av maritimt personell av stor betydning for tilgang av maritim kompetanse til hele næringsklyngen og til den offentlige infrastruktur for maritim sikkerhet.

Dagens nærskipsfart er basert på digital teknologi basert på ECDIS (elektroniske kart) og Kystverkets SafeSeaNet og KystInfo. Sjøtransportnæringen er underlagt IMOs regelverk og nasjonale forskrifter for miljø og utslipp. En ny generasjon skip med lavutslipps hybridløsninger og nye krav til rensing av utslipp vil kunne bidra godt til å innfri norske utslippsforpliktelser.

Vår lange kyst er underutnyttet som en naturgitt infrastruktur for transport. Sjøtransport utfører i dag rundt 120 millioner tonn, fordelt på 33 millioner innenlands og 96 millioner i utenrikshandel. Fartøy, farled og havn vil kunne ta hånd om vesentlig mer innenlands transport gjennom integrerte logistikk-løsninger og skip med lav- og nullutslipps framdrift. Imidlertid faller sjøtransport som verdikjede utenfor ansvarsområdet til de statlige transportetater, fordi den omfatter landtransport, havn, farled og skip.



## Kritiske rammevilkår -

### Nettolønnsordningen, rederiskatteordningen og refusjonsordningen

For Kystrederienes medlemmer er følgende rammebetingelser svært sentrale:

- Tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs (heretter referert til som "Nettolønnsordningen")
- Rederiskatteordningen
- Refusjon av grunnavgiften på mineraloljeavgiften mv i særavgiftsforskriften (referert til som refusjonsordningen)

Det er viktig at disse videreføres etter dagens prinsipper for å sikre norsk konkurransevne og utvikling i maritim sektor.



**Nettolønnsordningen** er den viktigste ordningen for våre medlemmer i nærskipfarten, og er svært viktig for at rederiene sikres konkurransedyktige rammevilkår. En konkurransedyktig nettolønnsordning er derfor avgjørende for å bidra til rekrutteringen av norske sjøfolk på norskregistrerte skip.

Videre skal den sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk. Kompetansen som opprettholdes som følge av ordningen er det er stort behov for, og benyttes av hele den maritime næringen.

Nettolønnsordningen er lovfestet, men taket bør justeres opp i forhold til lønnsutviklingen ellers i samfunnet.

## Forsvar mot uthuling

Fartøyer som betjener havbruksnæringene med transport og forflytning, som brønnbåter og servicefartøyer, har tradisjonelt vært kvalifisert for alle rammevilkår, da fartøyenes virksomhet i utgangspunktet sprang ut fra den tradisjonelle fraktofarten som en spesialisering.

Imidlertid har en ny fortolkning fra Skattedirektoratet datert 10.4.2019 med tolkning av ordlyd i grunnleggende premisser for både **Nettolønnsordningen** og **Rederiskatteordningen**, ført til stor usikkerhet i næringen og til potensielt dyptgripende konsekvenser for både arbeidstakere, rederier og således havbruksnæringen.

Det springer ut av begrepet «skip i fart», hvor Skattedirektoratet foretar en innstramning i definisjonene på et vilkårlig grunnlag som ikke harmonerer med virkeligheten i marked og operasjoner.

**Konsekvensen av dette er** at hvis Skattedirektoratets fortolkning blir gjennomført, vil dette kunne medføre at sjøfolk på rundt 250 fartøyer vil falle ut av både nettolønnsordningen og rederiskatteordningen. Dette vil uten tvil føre til utflagging og til reduksjon av norske ansatte, foruten at fartøyene vil gå ut av opplæringsordningene for utdanning av nye sjøfolk. Rederiene vil bli diskvalifisert fra Rederiskatteordningen, og både rederier og sjøfolk kan oppleve krav om tilbakebetaling av mottatte ytelser. Dette vil sin tur føre til likviditetsproblemer og konkurser i en næring som er dominerende i Nord-Europa, og svært viktige distriktsarbeidsplasser vil gå tapt.

*«For å nå denne målsettingen vil regjeringen legge til rette for videreutvikling av havnæringene og utvikling av nye, lønnsomme havnæringer innenfor bærekraftige rammer, sørge for at lovgivningen ikke hindrer innovasjon og teknologi- og erfaringsoverføring på tvers av havnæringene, og arbeide for å sikre et teknologinøytralt regelverk som bidrar til å fremme teknologisk utvikling.»*

*-Regjeringens Havstrategi*

**Refusjonsordningen** er en ordning hvor rederiene kan søke refusjon av grunnavgiften på mineraloljeavgiften. Denne ordningen er innført for norske skip som har aktivitet langs norskekysten for å hindre bunkring i utlandet, samt sikre konkurransekraft mot de

internasjonale fartøyene som bunkrer avgiftsfritt i utlandet. Grunnlaget for å motta refusjon er at fartøyet erklærer at de «utelukkende» bedriver gods og passasjertransport. Havnæringene har vært og er i sterk utvikling, og fartøyene utvikles til å gjennomføre flere og nødvendige operasjoner. Her må forskriftsteksten fornyes slik at vi ivaretar den norske konkurransekraften og sikrer maritim utvikling fremover.

Kystrederiene ber om at rammebetingelsene sikres mot nye type nye fortolkninger som kan føre til dramatiske endringer for næringen, uten at betryggende høringer og helhetsvurderinger blir gjort. Det er også viktig at regelverket ikke henger etter og begrenser utviklingen i maritim bransje. I nevnte saker mener vi det er en alvorlig mangel på sakkunnskap og konsekvens. Sakene må ryddes opp i, og arbeidet må være av en slik orden at det ikke er rom for tolkning innenfor grunnleggende krav.

#### **Kystrederiene mener:**

**Tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs (nettolønnsordningen)** er kritisk for å bevare det norsk maritim kompetanse og må indeksreguleres for å sikre sjømannen og kvinnen i fremtiden.

**Rederiskatteordningen** må opprettholdes og sikres så den inkluderer hele den norske nærskipfarten.

**Refusjonsordningen** er svært viktig for å sikre konkurransevnen mot internasjonale aktører som bunkrer avgiftsfritt.

Næringen trenger forutsigbare og stabile rammebetingelser. Disse tre essensielle ordningene må sikres mot nye typer fortolkninger som kan føre til dramatiske endringer for næringen.

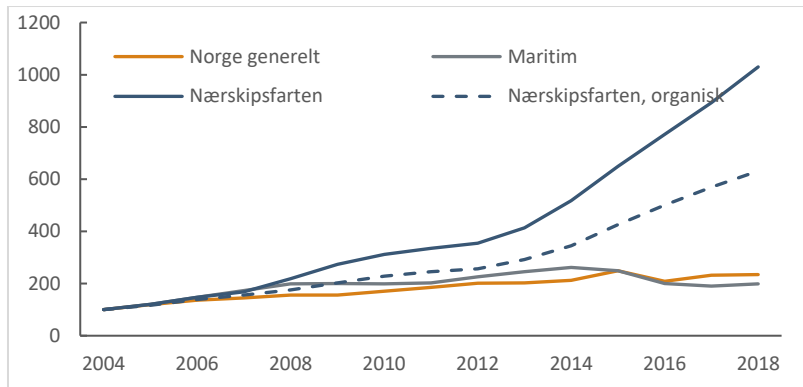
## **Formuesskatten – negativt for lokalt norsk eierskap**

For å styrke tilgangen på lokal og langsiktig kapital i Norge, bør formuesskatten på arbeidende kapital fjernes.

Blant Kystrederienes medlemsrederier er det store flertall i norsk eierskap. Konkurransedyktige rammebetingelser for fortsatt norsk lokalt privat eierskap er sentralt for rederiene.

Våre medlemsrederier er langsiktige og industrielle aktører, og må stå på gjennom mer krevende tider. Rederiene bidrar til lokalsamfunnet gjennom å benytte seg av lokal arbeidskraft og lokale tjenester. De handler på den lokale butikken. Lokalt eierskap tilrettelegger for dette, da det er en tett og nær relasjon mellom eierne og de som arbeider i bedriften, og lokalsamfunnet for øvrig.

Formuesskatten, som er særnorsk, diskriminerer norske private eiere sammenliknet med utenlandske eiere. Den svekker også mulighetene for flåtefornyelse. Dette pga formuesverdien for eldre fartøy er mye lavere enn for nye. Formuesskatten må også betales uavhengig av rederiets lønnsomhet. Dette fører til at rederiene kan bli spesielt hardt rammet i nedgangstider.



Figur: Indeksert utvikling i verdiskaping i nærskipsfarten og maritim sektor generelt. Løpende priser 2004=100. Kilde: Menon

### Kystrederiene mener:

For å styrke tilgangen på lokal og langsiktig kapital og norsk eierskap i rederiene, bør formuesskatten på arbeidende kapital fjernes.

## Maritim kompetanse

Maritim erfaring og kunnskap anses for å være av grunnleggende betydning for hele den maritime næringsklyngen, fra los og sjøsikkerhet til rederidrift, operasjon, sjøforsikring og teknologi. Det er derfor viktig at vi klarer å rekruttere ungdom til maritim utdanning og at det fortsatt vil være et godt arbeidsmarked for norske sjøfolk.

Opprettholdelse av det nåværende fartsområderegime med NOR i norsk innenriksfart er derfor svært viktig, i kombinasjon med «nettolønnsordningen». Dette er en satsning av strategisk betydning for næringen; ikke en støtteordning til norske rederier. Derfor har også Norge fått aksept fra ESA til ordningen.

### Kystrederiene mener:

Ordningen med NOR i innenriksfart og nettolønnsordningen må opprettholdes. Samtidig må det opprettholdes et tilstrekkelig utdanningstilbud for maritimt personell, samtidig som næringen selv må være ansvarlig for å stille praksisplasser til rådighet.

## Flåtefornyelse i nærskipfarten

Innenfor enkelte sektorer i nærskipfarten er det i dag et betydelig behov for flåtefornyelse. En flåtefornyelse er et viktig klima- og miljøtiltak, og vil bidra til at også Norge når sine utslippsforpliktelser og mål de neste årene. For å oppnå en fornyelse av nærskipfartsflåten, er det nødvendig med et helhetlig løft – en helhetlig pakke for fornyelse og grønn skipsfart med målrettede tiltak.

Sjøtransporten er preget av korte avtaler noe som vurderes av bankene til å representere en økt risiko. Kystrederiene mener at klima og miljøteknologi må beregnes inn som et risikoreduserende tiltak da skipet normalt vil være i operasjon ca. 30-40 år. Med de fremdriftssystemene som er lagt til grunn er nybyggprosjektene utfordrende å få realisert. Dette er blant annet grunnet egenkapitalkravet til prosjektene blir for høy. Ut over dette så ser vi foreløpig ikke noen økt betalingsvilje for miljøvennlig transport hverken statlig eller privat.

Kystrederienes konjunkturrapport fra 2017 viser at hele 84 % av våre medlemsrederier har plan om/eller vurderer å bygge nye skip de kommende år. Blant våre medlemsrederier er det per januar 2020 kartlagt 40 nybygg/ombygginger av skip, med moderne og miljøvennlig teknologi. Disse er i tillegg skip som allerede er i ordre. Urealiserte prosjekter alene kan resultere i en klimagassreduksjon på omlag 4% av Norges forpliktelser frem mot 2030.

Innen ulike sektorer er fremdriftssystemene fordelt slik:

Fartøytype	Fremdriftssystem	
Bulkfartøy	Diesel+batteri	Ombygging & nybygg
Container/Fôr/Stykkogods	LNG+batteri, diesel+batteri	Ombygging & nybygg
Brønnbåt	Batteri+diesel, batteri +LNG, Diesel med avgassrensing	Ombygging & nybygg
Servicefartøy	Diesel+batteri, Hydrogen+batteri, LNG+batteri, Batteri	Kun nybygg
Spesialfartøy	Diesel+batteri	Ombygging
Tankfartøy	Diesel+batteri	Ombygging & nybygg

## Teknologi og virkemidler

De mindre fartøyene som går over kortere distanser kan gjerne være helelektrisk eller hybrider i alle kombinasjoner, også med hydrogen, når det bygges nytt innen de neste tre til fem år. For de større fartøyene som går over store avstander, gjerne også uten faste ruter, ser vi at hybridløsninger innen batteri + diesel, batteri + LNG, samt moderne dieselmotorer med ny avgassrensingsteknologi, er det realistiske innen en 10 års periode.



Ved investeringer i nybygg er det svært viktig med tilgjengelighet på drivstoff, og med tanke på den lave hydrogenproduksjonen i Norge i dag, samt markant lavere energitetthet sett mot LNG og diesel i tillegg til biofuel-løsningene som finnes, ser vi ikke for oss at dette kan benyttes i særlig grad blant våre medlemmer de neste 10-15 årene. Men batteriteknologien har kommet lengre, og samtlige av prosjektene planlegger hybridsystemer kombinert med diesel/gass etc.

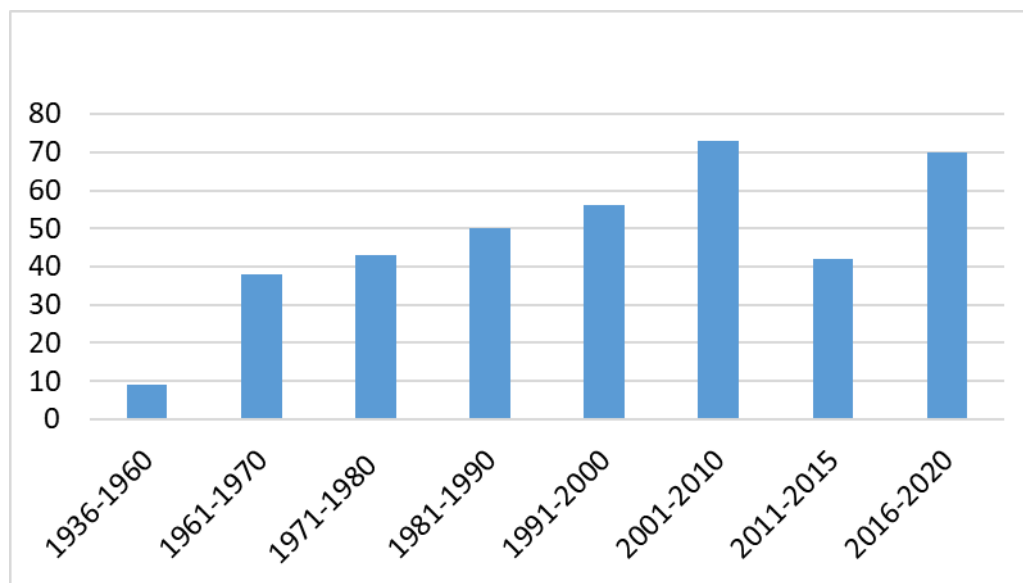
#### **Kystrederiene mener:**

For nærskipfarten er det viktig å fokusere på fremtidens løsninger for en mer klimavennlig skipsfart. Samtidig som det er av stor betydning at man også fremmer det som kan gjøres/- og hva som gjøres i dag, for å kutte utslippene i næringen på kort- og mellomlang sikt.

### **Rederiene trenger tilgang til risikoavlastende finansielle løsninger**

Det er stor vilje til utskiftning av eldre tonnasje, men enkelte sektorer har lav kapasitet til investeringer. For at kartlagte prosjekter skal kunne realiseres, må prosjektene ha en positiv likviditet. Vi har på bakgrunn av kartleggingen og tilbakemeldinger fra deltakende medlemmer gitt uttrykk for ulike grep for å oppnå dette:

- Risikoavlastende finansielle løsninger for flåtefornyelse
- Dagens krav til egenkapitalandel (typisk 35-40%) er for høy. Økt risikoavlastning må på plass gjennom eksisterende virkemiddelapparat
- Øke størrelsen på risikolån i Innovasjon Norge (i dag 25 mill.kr.)
- Staten som vareeier må gi lange avtaler (min. 5 år) som reder kan benytte for reduksjon av risikopåslag i privatbank
- Løpetid på lån fra Innovasjon Norge og EK/GIEK burde forlenges til 20 år
- Innføring av ny vrakpantordning – et grønt tilskudd.



Tabell: Byggeårene for medlemsfartøy i Kystrederiene spenner fra 1936 - 2020. Selv om det har vært mye nybyggsaktivitet de siste årene, er det enda et stort behov for en fornyelse av store deler av nærskipsflåten.

Sjøtransporten er den transportform som belaster samfunnet minst og kan i tillegg bidra til store klima og miljøgass reduksjoner, lokal verdiskapning og teknologiutvikling. Dette kan skje med relativt beskjedne midler og i realiteten bare justering av innretning i dagens virkemiddelapparat.

Kystrederiene har tidligere vært i dialog med Nærings- og fiskeridepartementet om ytterligere justering av Eksportkreditt og GIEKs rammer som ledd i arbeidet for å kutte utslipp fra kystflåten gjennom **flåtefornyelse** og oppgradering av eksisterende tonnasje.

Finansieringsordninger under Eksportkreditt/GIEK har i dag en innretning med betingelser som er satt av eksportregulativet og som er innrettet mot Norske leverandører der skipet bygges i utlandet. Denne innretning er videreført i den nye «verftsordningen» som skal gi mulighet for å finansiere bygging av skip på Norske verft til bruk i Norge.

Etter hva Kystrederiene forstår så kan politiske myndigheter uten å komme i konflikt med EUs regler endre denne innretning ved å bygge i Norge og da i forhold til **løpetid, lånestørrelse og bruttotonngrenser**.

Slik oppnår vi økt fart på tonnaseskifte og utnytter ledig kapasitet ved Norske verft.

Forslagene som skissert vil kunne bidra sterkt til flåtefornyelse og økt aktivitet i Norge.

	Lånevolum - i dag	Lånevolum - ny	Løpetid lån - i dag	Løpetid lån - ny
<b>G</b>	IN risikolån: 25 mill. kr.	35 mill. kr.	15 år	20 år
<b>I</b>				
<b>E</b>	Eksportkreditt: 80% finansiering	90% finansiering	13 år	20 -25 år (avhengig av segment)
<b>K</b>				

Ordninger i virkemiddelapparatet må støtte og komplettere hverandre, og søkeprosesser og kompleksiteten i de ulike ordninger må forenkles.

### Økte avskrivningssatser for miljøvennlige skip

En økning fra dagens avskrivningssats på 14% -> 20%. Som en parallell har elektriske varebiler har i dag avskrivningssats 30% (fossile varebiler = 24%).

Komponentene vil samlet medføre en økt økonomisk fleksibilitet der egenkapitalandelen kan komme ned til 20% av prosjektets totale ramme og som er nødvendig for å oppnå en økt tonnasjefornyelse i nærskipfarten.

### Behov for ny vrakpantordning – grønt tilskudd

Tidligere vrakpantordning har ikke fungert etter hensikten. Dette på grunn av at fartøyets annenhåndsverdi ved salg har vært betydelig høyere enn nivået på vrakpantordningen.

Kondemnerings- og innovasjonslåneordningen må videreføres, og vilkårene i ordningen må gjennomgås og forbedres. En slik ordning er viktig da et 35 år gammelt vedlikeholdt skip har en operasjonell verdi som ligger vesentlig høyere enn vrakpanten.

*Salg av eldre tonnasje til utlandet medfører eksport av klimagassutslipp.*

#### **Kystrederiene foreslår et grønt tilskudd:**

For rederier som har gammel tonnasje i nærskipfarten klar for utfasing foreslår vi derfor en styrking av egenkapital ved at tre ulike meglere gir en vurdering av salgspris på skipet.

Reder får *et grønt tilskudd* på 80% av gjennomsnittlig salgspris for å kondemnere skipet.

Det grønne tilskuddet skal benyttes til egenkapital på nybygg.

## Intensjonsavtalen for flåtefornyelse

Det er viktig at regjeringen fortsetter å støtte *Intensjonsavtalen for grønn flåtefornyelse i nærskipfarten* med Kystrederiene og Rederiforbundet i minst 5 år fremover. Det skal opprettes et servicekontor for grønn flåtefornyelse i nærskipfarten underlagt Grønt Skipsfartsprogram, som Kystrederiene støtter aktivt.

Det er et stort potensial for næringsutvikling, verdiskaping, eksport og norske arbeidsplasser ved å satse på flåtefornyelse.

### **Kystrederiene mener:**

Grønt Skipsfartsprogram må få videre støtte til å arbeide for

- Studier, pilotering og debatter/seminarer
- Flåtefornyelse av lasteskip i nærskipfart
- Internasjonal virksomhet ved IMO/Norge GreenVoyage-2050

## Landstrøm

Landstrøm til ulike deler av skipsfarten er en viktig del av det grønne skiftet, for å redusere klimagassutslipp. Landstrøm i havn kan også være viktig for å redusere skadelige eller uønskede utslipp lokalt.

For å bidra til raskere utbredelse av landstrøm-løsningene, er det viktig å redusere usikkerheten for rederier, havner og leverandørindustri. Det er vanlig å omtale overgangen til landstrøm som en «høna eller egget»-problemstilling. Om vi etablerer landstrøm i havnen – vil da kundene komme? Eller om vi bygger om våre skip for landstrøm – vil det da være et tilbud i de havnene vi går til? Og hva vil prisen være?

I handlingsplanen for infrastruktur for alternative drivstoff, skriver regjeringen at *«etablering av felles standarder for offentlig tilgjengelig infrastruktur for alternative drivstoff er viktig når teknologien er moden for større utrulling. Standarder reduserer brukernes barrierer for å ta i bruk ny teknologi og legger til rette for at operatørene etablerer sikker og brukervennlig infrastruktur.»*

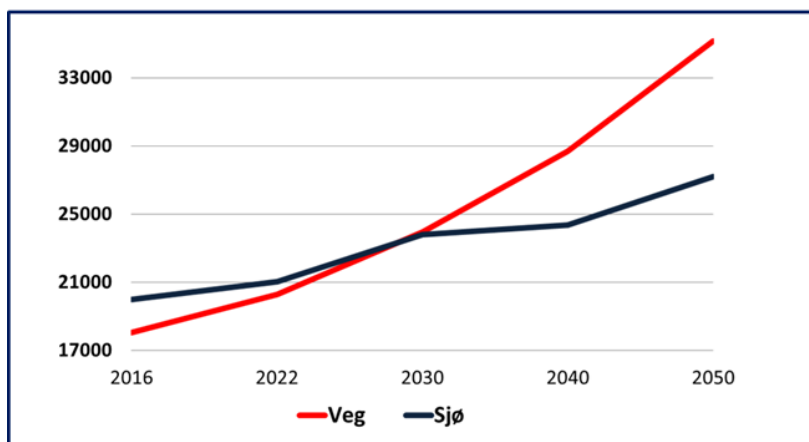
### **Kystrederiene mener:**

- Endelige omforente løsninger må utvikles i regi av et standardiseringsorgan som NEK, slik at alle aktørene kan bli involverte og omforente løsninger finnes.
- Standardisering av ladeutstyr (ladeplugg/spenning) og prisstruktur er viktige punkt for Kystrederienes medlemmer.
- Utbygging av ladeinfrastruktur er et samfunnsansvar og krever koordinert innsats fra flere samfunnsaktører. Sluttbrukerne av landstrøm, rederiene, kan derfor ikke betale for utbyggingen alene gjennom prisen på ladestrømmen.

## Godsoverføring - mer gods sjøveien

Det viser seg vanskelig å få til den overføring av stykk gods fra vei til sjø som er satt som mål i Nasjonal Transportplan (NTP) og nærskipstrategien.

De politiske mål om å overføre 5-7 millioner tonn stykk gods fra vei til sjø, som identifisert i NTPs godsanalyse, som et bidrag til kutt i klimagassutslipp, vil kreve en helhetlig politisk håndtering. Om en skulle lykkes med målene om godsoverføring, ligger der betydelige gevinster; innenlands sjøtransport av stykk gods vil bli nær fordoblet med vesentlig mer gods på kjøll og over kai. Det vil bety en tilsvarende reduksjon i tungtransport, veislitasje, ulykker og gi en betydelig reduksjon i klimagassutslipp.



Figur: Utvikling i transportmiddelfordelte transportarbeid innenriks. Eksklusiv råolje og naturgass. Millioner tonnkm. Kilde: NTP Godsanalysen 2018 – 2029/Norske Havner.

Men det vil være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer for å oppnå dette, ut over det som foreslås i NTP.

Kostnadsstrukturen for last som går sjøveien skiller seg fra transport på land pga at den er basert på at næringen selv betaler for infrastrukturen. Anløp i havn og omlasting representerer størst byrde for næringen, noe som i svært stor grad svekker sjøtransportens konkurransevne og fører til at lasten fortsatt går på vei.

Offentlige innkjøp må brukes mer aktivt for å stimulere til at mer gods går sjøveien. Det offentlige må være villige til å betale for grønnere transport, for slik å stimulere til flåtefornyelse.

Transport over sjø inngår som oftest i en integrert transportkjede fra avsender via havn, skip i farled, til lossehavn og distribusjon til mottaker. Det er ingen faginstans i fagetatene som har noe ansvar for denne helhetlige transportkjeden, slik som det er for andre transportformer (Statens Vegvesen, Avinor, Jernbanedirektoratet).



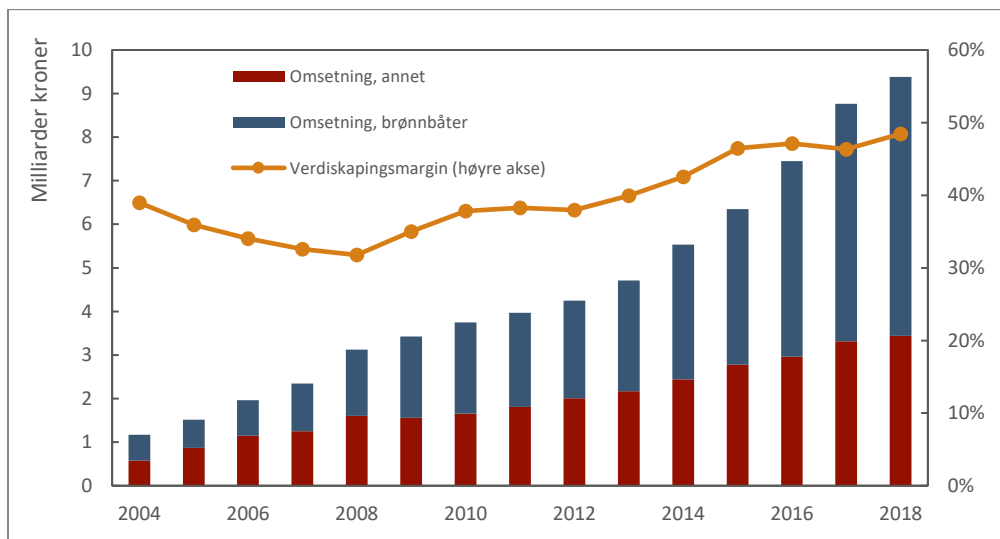
Sjøtransporten forholder seg til tre instanser. Disse er Sjøfartsdirektoratet (IMOs regelverk) for skipsdrift, Kystverket for farleder og et stort antall kommunale havner for omlasting, samt Statens vegvesen for veitilknytning.

Sjøtransport opererer i prinsippet med full brukerbetaling i havn og farled med marginale lettelser i statlige avgifter de senere år. For å utløse sjøveiens potensiale og gjøre det mulig å utnytte kystens naturgitte infrastruktur, vil det altså være nødvendig med et langt tettere samarbeid og felles målsetninger for fagetater og kommuner. Enkle prosedyrer og teknisk standardisering vil være nødvendig for både autonome løsninger og samhandlende transportsystemer.

En sjøbasert infrastruktur må i større grad finansieres over statsbudsjettet på linje med andre transportformer. Dette vil føre til at mer gods finner sjøveien.

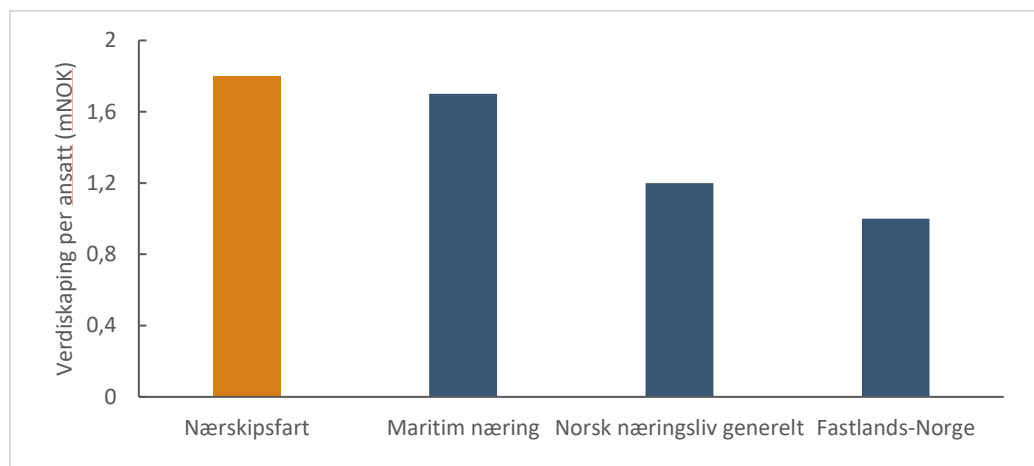
Nærskipsfarten omstiller seg til nyere tonnasje med mindre utslipp. Dette dreier seg ikke bare om teknologisk innovasjon, men også om å gjøre operasjoner smartere og mer effektive.

Klimaeffekten ved godsoverføring fra vei til sjø er godt dokumentert. Et lasteskip slipper ut mindre CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og andre klimagasser enn om tilsvarende last blir sendt på semitrailere. Et eneste lasteskip kan flytte last tilsvarende 2-300 lastebiler. Det fører til færre lastebiler på veiene. Dette fører igjen til mindre veislitasje, færre ulykker med tap av menneskeliv, mindre støy og støv.



Figur: Omsetning og verdiskapingsmargin i nærskipsfarten. Løpende priser. 2004-2018.

Kilde: Menon 2020



Figur: Verdiskaping per ansatt i 2018 fordelt på ulike næringer. Millioner kroner.

Kilde: Menon 2020

### Kystrederiene mener:

**Sjøtransport er en integrert transportkjede** over både sjø og land som må underlegges et helhetlig transportpolitisk perspektiv. En mer helhetlig styring av maritim infrastruktur er nødvendig.

**Kostnadsstrukturen for sjøtransport** må forenkles, avgifts- og gebyrregimet i havn må endres.

**Offentlige innkjøp** må brukes mer aktivt for å stimulere til at mer gods går sjøveien.

**Tildeling av konsesjoner i havbruk** må stille krav til minimum andel sjøtransport for transport til markedene.

**Store offentlige infrastrukturutbygginger** må stille krav til bruk av sjøtransport.

## Transport av farlig gods

Det er ingen transportform som er mer sikker enn sjøtransporten når det kommer til transport av farlige og eksplosive stoff. Med lasting og lossing ved sikrede industriarealer og havner, for så å foreta selve transporten langt fra der mennesker ferdes i det daglige, er dette et sikkerhetstiltak i seg selv. Fartøyene er spesialbygd og har egne sikkerhetsstyringsystemer.

Myndighetene bør i mye større grad ansvarliggjøre vareeierne for samfunnsikkerheten ved transport av farlig gods.

Et scenario der for eksempel en fullastet tankbil havner i en alvorlig ulykke langt inne i en trafikkert tunell, kan få svært alvorlige konsekvenser.

### Kystrederiene mener:

Myndighetene må i mye større grad stille krav til vareeiere om at mer farlig gods (ADR-transport) går sjøveien.

Nærskipsfarten representerer både tradisjoner og høyteknologiske løsninger i ulike segment:

**Stykkogdsbåter** fører last på paller og i containere, store kolli og partigods. Våre medlemmer har skip som kan levere stykkogds over hele landet. Båtene er svært manøvreringsdyktige, og kan derfor også legges til ved mindre kaianlegg langs hele kysten.

Spesialutstyrte skip for **bulktransport** utfører viktige oppgaver for entreprenørbransjen, veibygging, vedlikehold og industrien. Sektoren er en viktig brikke i vedlikehold og oppbygging av infrastrukturen i landet, og oppdragsmengden fremover ser ut til å øke betraktelig. Skal det bygges en vei, om det så er en 4-felts motorvei eller en skogsvei, så leverer våre medlemmer små eller store kvantum. Sektoren etterlever strenge sikkerhetskrav fra bransjen, og det jobbes kontinuerlig med fornyelse av flåten.

Mange mindre og større **spesialfartøy** er i oppdrag langs norskekysten daglig. Dette er fartøy med høyteknologiske spesialtilpassede løsninger, og som bl.a. støtter opp om en effektiv oljenæring, bygging av infrastruktur m.m.

**Tankflåten** frakter oljeprodukter i distribusjon og til bunkring av skip. En del av flåten er også spesialisert på vegetabiliske og animalske oljer, herunder ensilasje m.m. Flåten til våre medlemmer er under stadig utvikling. Flere rederier satser stort på miljøvennlig drift, og har bl.a. investert i fremdriftssystem med LNG.

**Passasjerbåter** frakter fastboende og turister. Dette er lokale og fleksible fartøy, som komplimenterer andre transporttilbud i lokalsamfunnet. Uttrykningsfartøy og ambulanserbåter er en del av dette segmentet.

## Havbruk – behov for fremtidsrettet forvaltning

Havbruksnæringen kjennetegnes av høy kompetanse og innovasjonsevne. Flere faktorer er på plass for å sikre en effektiv fremtidsrettet fiskeproduksjon. I Kystrederiene har vi organiserte flere ulike typer avanserte skip som gjennomfører et bredt spekter av operasjoner som næringen er avhengig av for å opprettholde produksjonen som er, og øke driften i fremtiden.

Teknologien og fartøyene er utviklet i Norge, og skipene sysselsetter folk langs hele kysten. Utviklingen innen havbruk har gjort at vi sitter i førersetet og har stort potensiale til å både videreutvikle og eksportere både kompetanse og miljøteknologi.

Men det vi ser nå og fremover er at det er utfordrende for aktiviteten at flere ulike tilsyn og myndighetsorganer kontrollerer både laksenæringen og fartøyene tilknyttet den. Det oppleves at forvaltningen/tilsyn gjerne ikke er standardisert langs kysten, samt at de ulike organene gjerne ikke samhandler for en mest effektiv utvikling og drift.

Per i dag har vi eksempelvis følgende grupper fartøy, som utfører ulike operasjoner, med ulike tilsynsmyndigheter:

**Fôrbåtene** frakter inn hele biomasseveksten (produksjonen i sjø) til oppdrettsnæringen. Disse fartøyene frakter oppimot 2 millioner tonn fôr direkte til matfiskanleggene/oppdrettsflåtene fra fôrfabrikkene, og har en drift lik tradisjonell fraktestart. I hovedsak forholder disse seg til Kystverket og Sjøfartsdirektoratet.

**Ensilasjefartøy**, frakter død fisk og ensilert fisk fra anleggene. Dette er viktig for å begrense eventuell smitte, og sikre gode forhold i laksemerkene. Driften av fartøyene her er også lik tradisjonell fraktestart, og fartøyene forholder seg til Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, og Mattilsynet.

**Brønnbåten og prosessfartøyene** har blitt en stadig viktigere del av lakseindustrien i Norge. 75 prosent av all oppdrettslaks globalt håndteres av norske brønnbåter. All laks og ørret som er oppdrettet i Norge er om bord i en brønnbåt gjennomsnittlig fire ganger i løpet av livssyklusen og omfatter transport av yngel, smolt og slaktefisk, internt transport mellom lokaliteter, parasittbehandling, sykdomsbehandling og sortering av fisk.

Prosessfartøyene er en spesialisert kapasitet som slakter fisken ved merdkant. De siste årene har det vært store investeringer i disse fartøyene, som er strengt regulert av flere myndighetsorganer. Her forholder de seg til både Mattilsynet, Fiskeridirektoratet, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet.

**Servicefartøy** eies av både havbruksselskapene selv, samt eksterne rederier. Denne flåten er i rask utvikling, og det blir i dag bygget skip, fulle av moderne utstyr for å møte behovene i havbruksnæringen. Denne sektoren har i dag den raskest voksende medlemsmassen hos Kystrederiene. Økte krav til rapportering og dokumentasjon gjør at denne sektoren også får inn Mattilsynet og Fiskeridirektoratet som tilsynsorgan, i tillegg til Kystverket og Sjøfartsdirektoratet.

Utviklingen vi ser er at fartøyene og næringen generelt til stadighet blir pålagt flere krav i driften fra ulike hold. Dette medfører også at flere forvaltningsmyndigheter er inne i driften. Kystrederiene ser klart behovet for kontinuerlige reguleringer og at man tar i bruk ny kompetanse som den kommer, for å sikre næring og havet i fremtiden.

### **Kystrederiene mener:**

Næringen er samtidig avhengige av stabile og forutsigbare rammevilkår, samt en forvaltning som er lik uansett hvor man befinner seg langs norskekysten. Å samle kompetansen i de spesialiserte hjørnene av forvaltningen i et «havbruksdirektorat», eller lignende, mener vi derfor bør være en ambisjon i Havstrategien. Havbruk er en enorm ressurs for fremtiden og da trengs det en helhetlig forvaltning av næringene som operer i det.

**Arendal** Austevoll Bahamas **Bergen** Bodø **Bridgetown** Brønnøysund **Drammen**  
**Flatanger** Florø **Fosnavåg** Frøya **Gibraltar** **Grimstad** Halsnøy **Hammerfest**  
**Harstad** **Haugesund** **Helnessund** Henningsvær **Holmestrand** Kingstown **Kirkenes**  
**Kopervik** Kragerø **Kristiansund** **Limassol** Lome **Longyearbyen** **Mandal** Molde  
Myre **Måløy** **Namsos** Nassau **Oslo** **Panama** Rørvik **Sandnessjøen** **Skjervøy** Smøla  
St.Johns **Stavanger** **Stokmarknes** Svolvær **Tórshavn** Tromsø **Trondheim**  
**Tønsberg** **Valletta** Åkrehamn **Ålesund**

*Kystrederiene sine medlemmers hjemstedshavner finnes i hovedsak langs norskekysten, men også med innslag av utenlandske.*

## Visjoner for bærekraftig sjøtransport

Norge har en vid naturgitt infrastruktur for sjøtransport med store investeringer i farleder og havneanlegg. Dette er en transportstruktur som vil kunne ta hånd om vesentlig større volumer enn i dag. Den vil kunne avlaste veitrafikk, trafikkpress, veislitasje, lokal miljøbelastning og ulykkesrisiko, og i tillegg være et viktig redskap for utslippskutt og bedre klimapolitikk.

Det vil være mulig å realisere en politikk for bærekraftig sjøtransport ved å ta grep for effektiv sjøbasert logistikk, dvs integrerte transportkjeder i transportkorridorene over land og sjø.

Det vil være nødvendig med bedre integrering av skip/farled og havn/distribusjon. Havnene må fremstå som en enhetlig transportaktør for mottak av skip og last, omlasting, mellomlagring og distribusjon. Prosedyrer, dokumentasjon og kostnadsstruktur må være ensartet for alle trafikkhavner, og kostnadene må være realistiske i forhold til partigods og lasteenheter.

Havnene vil på sikt tilby landstrøm til skip og godshåndtering. En ny generasjon skip vil ha lavutslipp framdrift og karbonfri manøvrering og godshåndtering. Det vil også være nødvendig at SECA-området (forbud mot tungoljedrift) blir utvidet fra Stad til Nordpolen.

Det er mye i den maritime politikken som kan bygge opp om en slik visjon.

Det gjelder først og fremst sikre og langsiktige rammevilkår, hvor nettolønn, rederiskatteordning og refusjonsordning er kritisk viktige for dagens rederinæring og maritime næringsklynge. Dernest vil Grønt skipsfartsprogram for nærskipfarten med tiltak for flåtefornyelse og tilskudd til investeringer i miljøteknologi være viktige for å realisere et bærekraftig transportsystem. Dette vil også være en sterk stimulans til den norske maritime næringsklyngen.

Politiske grep vil også være nødvendig for å etablere den sømløse integrasjon mellom fartøy og havn, med en rekke tiltak som standardisering, arealbruk og helhetlig



transportplanlegging og utbygging a infrastruktur. Det vil være nødvendig for et reelt grønt skifte med mindre tungtransport over lange avstander og i stedet framføring over sjø og nullutslipps distribusjon.

I Nasjonal Transportplan (NTP) framskrives transportutviklingen fram til 2050 med 80 prosent økning i veitrafikken og bare marginal vekst i sjøtransport.

Kystrederiene mener at sjøveien, skip, farled og havner har mye å bidra med i scenariene for et bærekraftig samfunn. Hvis vi ønsker en samfunnsutvikling med redusert klimaavtrykk og mindre klimagassutslipp vil vi trenge nye modeller som delingsøkonomi, kollektivtransport og integrerte, grønne transportløsninger over sjø og land.

Men det krever kraftige politiske grep.