

# fraktemann

NUMMER 3 - 2006

71. ÅRGANG



*M/S "Thorn Kristine", Sarunto AS, Boks 221, 4299 Avaldsnes.*

***NOx-avgift - Konsekvenser for fraktefarten***  
s. 4

***Hvordan utnytte potensialet til sjøtransporten  
sett fra industriens ståsted?***  
s. 15

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING  
- stiftet 14. desember 1935

Nykirkeallmenningen 23  
Postboks 2020, Nordnes  
5817 Bergen

Telefon: 55 55 16 20  
Telefaks: 55 55 16 21

e-post: [firmapost@fraktefartoyene.no](mailto:firmapost@fraktefartoyene.no)  
Internett: [www.fraktefartoyene.no](http://www.fraktefartoyene.no)

Adm. dir. Siri Hatland, mob. 41 67 37 05

## LOKALFORENINGER:

Hammerfest Småskipsgruppe:  
Arne Wæraas, tlf. 78 41 22 33  
Berlevågveien 12, 9600 Hammerfest

Bodø Lokalforening  
Fritz Andreassen, tlf. 75 58 30 34  
Torsbakken 15, 8012 Bodø

Brønnbåteiernes Forening  
Bjørn Inge Våge, tlf. 70 02 91 32  
6089 Sandshamn

Molde Lokalforening  
Otto Barsten, tlf. 71 25 20 88  
Birkelandsvegen 24, 6416 Molde

## FRAKTEMANN

Redaksjon:  
Fraktefartøyenes Rederiforening  
Layout: PREFERAS  
Bankgiro: 3414.18.04644

Opplag: 500 eks.  
Redaksjonen avsluttet 15. september 2006  
Abonnement: 175 kr per år/inkludert i  
kontingent for medlemmer.

Annonser (priser eks MVA):  
kr. 4 per spalte mm  
(1 side er to spalter)  
1/1 side kr 2000  
1/2 side kr 1000  
1/3 side kr 650  
1/4 side kr 500  
Fargetillegg kr 900

## I DENNE UTGAVEN:

Innhold/redaksjonelt	2
Leder	3
Nye tider for sjøfolks arbeids- og levevilkår	4
Generalforsamling 2007	5
NOx-avgift - Konsekvenser for fraktefarten	6
Avgiften som får industrien til å se rødt	10
Fiskeriminister Helga Pedersens innlegg på Ålesundkonferansen	12
Hvordan unnytte potensialet til skipsfarten sett fra industriens ståsted innlegg ved Svein Thompson, Norsk Industri	15

## Styre og stell:

### Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

**Formann** Anders Talleraas, Molde, tlf 712 10 510, mobil 959 33 600

**Nestformann** Jarle Matre, Savanger, mobil 908 47 819

**Finnmark og Troms:** Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Varam.: Arne Wæraas, Hammerfest, tlf. 78 41 22 33

**Nordland:** Johan Seines, Bodø, tlf. 75 50 41 50

Varam: Kjell Nilsen, Bodø, tlf. 75 50 71 90

**Trøndelag:** Einar Eidshaug, Ottersøy, tlf. 74 39 71 66 mobil 905 26 617

Varam: Per Eidsvaag, Dyrvik, tlf. 72 44 70 00

**Møre og Romsdal:** Gunnar Brekstad, Averøy, tlf 71 51 17 28

Varam: Jon H. Hånes, Rovde, 70 02 25 74

**Vest- Sør- og Østlandet:** Asmund Rune Fredheim, Austrheim, tlf. 90 08 34 10

Varam.: Kjell Olav Haugland, Straume Tlf. 56 31 57 00

### Representant fra Brønnbåteiernes Forening:

Bjørn Inge Våge, 6089 Sandshamn mobil 909 76 095

Varam.: Geir Agasøster, 5430 Bremnes, Tlf. 53 42 80 00

### Styret i Fraktefartøyenes Arbeidsgiverforening

Formann: Jarle Matre, Stavanger mobil 908 47 819

Nestformann: Anders Talleraas, Molde, tlf. 712 10 510

Styremedlem: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Varamann: Asmund Rune Fredheim, Austrheim, tlf 90 08 34 10

## Vi må ha rammer til å leve med...

Når disse ordene skrives, vet vi enda ikke hva Fraktefartøynæringen og dens utøvere får å forholde seg til fra våre myndigheter, når statsbudsjettet legges frem den 6. oktober 06. Skjønt, noe vet vi vel.

Vi vet at nettolønnsordningen skal begynne å virke fra 1.7.06, men vi vet enda ikke hvilket regelverk næringen har å forholde seg til. Forskriftene lar vente på seg. Men jeg forutsetter at de som vedtok nettolønnsordningen innført, ikke klusser det til i det statsbudsjett som kommer.

Og vi vet med stor sannsynlighet at CO<sub>2</sub> – avgiften blir videreført minst i det omfang den har i dag. Jeg håper jeg tar feil, men tror det ikke.

Og vi vet at det kommer en ny avgift, NO<sub>x</sub> – avgift, som skal gjelde fra og med 2007. Datoen er litt usikker, men enten blir det fra 1.januar eller fra 1. juli 2007, noe som Foreningen sammen med andre har arbeidet for. Dette er en avgift som vil bli betydelig for de av våre medlemsbedrifter som rammes. Og her er også risikoen for at konkurransevridningen for næringen blir enda verre. Lastebilnæringen skal visstnok ikke få noen slik avgift nå, og det skal bli spennende å se hva Regjeringen foreslår for utenlandsregistrerte skip. Jeg er redd for at som vanlig rammes denne miljøvennlige transportnæringen tungt av Myndighetenes miljøtiltak. Og de mange honnørordene om at det skal arbeides for å flytte transport fra land til sjø, forblir honnørord.

Så vi vet at det kommer nye belastninger når det gjelder avgifter. Mer usikre er vi om det kommer positive signal og tiltak når det gjelder fornyelse. Der arbeider foreningen aktivt for å levere innspill som kan bevege myndigheten i riktig retning. Og vi registrerer en positiv vilje til å se etter praktiske løsninger, men så langt uten konkrete resultater.

Men den som venter på noe godt, behøver ikke alltid vente forgjeves. Jeg er fortsatt av den formening at når Regjeringen i sitt grunnlagsdokument lover forbedringer for vår flåte, så må det holdes. I motsatt fall fortjener våre folkevalgte og deres utøvere i Regjering å få klar beskjed om hvor landet ligger, og at vi krever forandringer og forbedringer. Vi finner oss ikke i at utviklingen kun går i feil retning! Da skal vi si fra, og vi skal i så fall si fra klart.

Ha en fortsatt fin dag!

Styreformann Anders Talleras

# Nye tider for sjøfolks arbeids- og levevilkår

Statssekretær Karin Yrvin, Nærings- og Handelsdepartementet

Den internasjonale arbeidsorganisasjonen (ILO) har vedtatt en ny konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Konvensjonen er et resultat av 5 års samarbeid mellom arbeidsgiver- og arbeidstakersiden og myndigheter. Det var bred støtte blant medlemslandene i ILO for den nye konvensjonen, og nå er det viktig at vedtaket blir forvaltet på en best mulig måte.

Internasjonal regulering av arbeids- og levevilkår er helt nødvendig. Vi vet at et stort antall arbeidstakere i hele verden, inkludert sjøfolk, lider under mangel på regulering av arbeids- og levevilkår. Et lands manglende evne eller vilje til å sikre best mulige arbeids- og levevilkår skaper utfordringer for oss alle, og er et hinder for de som ønsker å forbedre forholdene i eget land. Globaliseringen av verdensøkonomien gjør utviklingen av internasjonale standarder stadig viktigere.

Den nye konvensjonen har tre målsettinger:

- Forhindre at dårlige arbeids- og levevilkår skal være et konkurransefortrinn i internasjonal skipsfart.
- Sikre likeverdige konkurranseforhold for aktørene i næringen.
- Sørge for at arbeids- og levevilkår blir like viktig for sikkerhet på havet som skipssikkerhet, miljøvern og utdanning.

Det er min vurdering at konvensjonen legger et godt grunnlag for å nå disse målene, og vi må nå gjøre vårt for at det nye regelverket skal tre i kraft.

Verdenshandelen er avhengig av sikker og effektiv transport av varer. Skipsfarten spiller en avgjørende rolle på dette området, noe den vil gjøre også i fremtiden. Brukere stiller strenge krav til kvalitet, sikkerhet og effektivitet i de tjenester som tilbys. For å kunne ivareta disse kravene må skip navigeres og drives på en sikker og effektiv måte. Dette vil bare være mulig ved å ansette kvalifiserte sjøfolk, og ved å gi dem gode arbeids- og levevilkår.

Skipsfart står i dag for 90 prosent av den internasjonale transporten av varer. Selv om skipsfart allerede er den sikreste og mest effektive formen for transport, er det rom og behov for forbedringer. Gode arbeids- og levevilkår spiller en viktig rolle når det gjelder sikkerhet til sjøs, noe som kommer til uttrykk i den nye konvensjonen.

Norge er en maritim nasjon med en lang og stolt skipsfartshistorie. I Soria Moria-erklæringen har vi sagt at det maritime er et av fem områder vi skal satse spesielt på, fordi vi her har spesiell kompetanse eller særlige

fortrinn. Skipsfarten er viktig for livet langs kysten, og i tillegg spiller norske skip og norske redere en viktig rolle når det gjelder internasjonal transport. Skipsfart er den nest største eksportindustrien vår, og regjeringens mål er at vi skal opprettholde og styrke norsk skipsfart og arbeidsplassene på norske skip.

Den nye konvensjonen er viktig for alle land som spiller en rolle i den maritime næringen, enten som flaggstat, havnestat, kyststat eller som hjemland for sjøfolk. For et land som Norge og norsk skipsfart vil konvensjonen derfor ha stor betydning. For at målene skal nås må flest mulig land ratifisere konvensjonen. ILOs konvensjoner er ratifisert og implementert i varierende grad, og dette er en utfordring. I den nye konvensjonen er det satt krav om at 30 land med minst 33 % av verdensflåten må ratifisere før den kan tre i kraft.

Land som ratifiserer konvensjonen signaliserer at de vil ha like konkurranseforhold til sjøs, og de sender ut et sterkt signal om at land som ikke oppfyller kravene ikke skal ha noen konkurransefordel av dette.

Konvensjonen legger stor vekt på flaggstatens eget ansvar, men det vil også gjennomføres kontroller når skip legger til kai i andre land. Skip fra land som ratifiserer konvensjonen blir gjenstand for en sertifikatkontroll, men skip fra land som ikke ratifiserer konvensjonen må gå igjennom en tidkrevende havnstatskontroll der arbeids- og levevilkårene om bord blir undersøkt. Det vil derfor være en ulempe å ikke ratifisere konvensjonen, noe som forhåpentligvis vil legge til rette for en bredest mulig ratifikasjon. De landene som har gode arbeids- og levevilkår og de som har som mål å oppnå dette, vil på denne måten ha alt å tjene på å ratifisere konvensjonen, slik at den kan tre i kraft så raskt som mulig. De land som ikke ønsker å følge konvensjonen, skal ikke kunne utkonkurrere oss på dette området.

Myndighetene er avhengige av et godt partnerskap med næringen for å møte utfordringene og nå målene, og partnerskapet vil bare virke dersom alle involverte parter bidrar. Gode arbeids- og levevilkår og forebygging av yrkesskader og yrkessykdommer er klare mål for regjeringen, og i dette ligger også grunnlaget for vår støtte til arbeidet i ILO.

Norske myndigheter ønsker å bidra aktivt til etableringen av internasjonale standarder, og vi forventer at andre lands myndigheter gjør det samme. Nå handler det om å få på plass en effektiv internasjonal regulering av sjøfolks arbeids- og levevilkår.

## Generalforsamling 2007

Vi minner allerede nå om neste års generalforsamling som holdes på Rica Ishavshotell i Tromsø i dagene 8. - 10. juni 2007.

De siste årene har det vært liten oppslutning om generalforsamlingen, noe vi håper og tror vil rette på seg når vi neste år igjen legger arrangementet til Nord-Norge.

Vi kommer tilbake med flere detaljer om arrangementet over nyttår, men sett av datoen allerede nå!



Olav Kyrresgt. 11 | 5014 Bergen | Tlf. +47 55 21 52 00 | bergen@wr.no

### Forretningsmessig gode løsninger

Wikborg Rein er et ledende advokatfirma i Norge. Med kontorer i Oslo, Bergen, London, Singapore, Shanghai og Kobe, har vi sterk internasjonal tilstedeværelse og erfaring. Vi bestreber oss på å tilby helhetlig og førsteklasses juridisk rådgivning til sentrale aktører i norsk og internasjonalt næringsliv, blant annet gjennom å kombinere spisskompetanse, bransjeefaring og kommersiell forståelse.

[www.wr.no](http://www.wr.no)

Oslo Bergen London Singapore Shanghai Kobe

**WR**  
WIKBORG REIN



## OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

### BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Muralsmenning 1 – 5012 Bergen

Tlf. 55 36 30 30 – Telefax 55 36 30 40

### BEFRAKTER PRIVAT:

Rose-Mari Berge – 56 33 82 44 / 913 83 603

Arne Stensletten 56 14 01 65



# NOx-avgift - Konsekvenser for fraktesfarten

## Innføring av NOx-avgift – konsekvenser for fraktesfartøyflåten i Norge.

### 1 Bakgrunn

Fraktesfartøyenes Rederiforening (FR) representerer totalt 129 rederier med til sammen 222 fartøyer. I saken om innføring av avgift på utslipp av Nitrogenoksid, NOx-avgift, planlagt innført med virkning fra 1. januar 2007, vil FR peke på noe av kompleksiteten i problemstillingen, samt belyse hvilke økonomiske konsekvenser innføringen av en slik avgift vil ha for flåten av fraktesfartøyer i Norge.

## 2 Flåten av fraktesfartøyer

### 2.1 Innledning

Fraktesfartøyene i Norge, her beskrevet med utgangspunkt i fartøyer som har medlemskap i FR, består av en flåte med svært stor spredning på alder, størrelse og fartøystyper.

I det etterfølgende gies et kortfattet bilde av flåten slik den fremstår i dag.

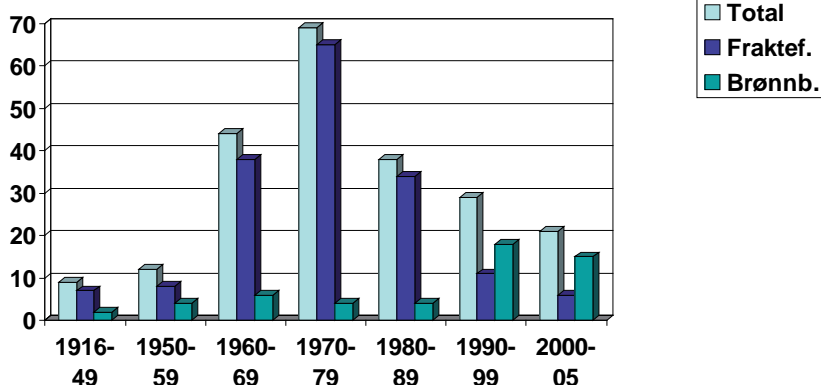
#### 2.1.1 Fartøyenes aldersfordeling

Det eldste fartøyet i FR's medlemsmasse er bygget i 1916, og det nyeste er bygget ved årsskiftet 2005/2006. Fig. 1 viser flåtens alderssammensetning. Hovedtyngden av fartøyene er bygget på 1970-tallet, og flåten sett under ett har en snittalder på 29 år.

Fig. 1

### Medlemsmassen fordelt etter byggeår.

Totalt 222 fartøyer – Fraktesfartøy 169 – Brønnbåter 53  
Gjennomsnittsalder alle 29 år - Fraktesfartøy 31 år – Brønnbåter 19 år



#### 2.1.2 Flåtens tonnasje

Fartøyene er av forskjellig størrelse, det minste fartøyet er ca. 30 BT og det største er ca 4700 BT. Fig. 2 gir en oversikt over tonnasje størrelsen i medlemsmassen.

Tonnasje	Antall
Under 499 BT	92
499-999 BT	50
1000-2999 BT	65
3000-4999 BT	15

Fig. 2

#### 2.1.3 Flåtens forskjellige fartøystyper

Flåten frakter last av svært forskjellig karakter, og fraktområdet representerer et godt tverrsnitt av den produksjon og næringsvirksomhet som finnes i Norge (med unntak av turist- og passasjernæringsvirksomhet).

Den delen av næringen som har og har hatt størst utvikling i kontrahert tonnasje de senere år er brønnbåt-næringen. Som en følge av utviklingen i oppdrettsnæringen har brønnbåtene de siste 6 - 8 årene vært i sterk ekspansjon, og representerer således størstedelen av flåten som er bygget etter nye og strengere miljøkrav.

Fartøystyper fordelt på antall:

Fartøystype	Antall
Bulk – selvlossere	76 fartøyer
Brønnbåter	53 fartøyer
Stykkogods	48 fartøyer
Tankbåter	16 fartøyer
Palle/container	11 fartøyer
Fryseskip	4 fartøyer
Andre	14 fartøyer

Fig. 3

# NOx-avgift - Konsekvenser for fraktefarten

## 3 Utslipp av NOx fra flåten

### 3.1 Generelt

Et fartøy har gjerne flere typer maskinerier om bord, fremdriftsmaskineri og typer av hjelpe-maskineri. Hjelpemaskineriet i denne sammenheng består gjerne av kraftproduksjon enten for produksjon av strøm, drift av større elektromaskiner eller hydraulikkanlegg. Dette er gjerne anlegg som i utslippssammenheng sammenlignet med hovedmaskineriet utgjør rundt 5% av det totale utslippet fra et fartøy. Det vil i det etterfølgende derfor kun bli fokusert på fremdriftsmaskineriet, da det er dette maskineriet om bord på fartøyet som står for den høyeste omsetningen av drivstoff og som dermed har den høyeste andelen av utslipp.

### 3.2 NOx utslipp fra fremdriftsmaskineri

NOx utslipp fra fremdriftsmaskineriet fremkommer i en termisk prosess hvor høy forbrenningstemperatur er utslagsgivende for utviklingen av NOx, dette igjen avhenger av noen sentrale faktorer:

- Motorens omdreiningstall
- Motorens ladelufttemperatur
- Innsprøytningstidspunktet for brennstoffet
- Motorens kompresjonsforhold

Typisk for fremdriftsmaskiner som er bygget etter 2000 er at dette er faktorer som er hensyntatt i produksjonen av maskinen nettopp for å holde NOx utslippene innenfor de kravene som er satt i IMO MARPOL Annex VI, regl 13, iverksatt i 2000.

Store produsenter av fremdriftsmaskiner, som Wärtsila, MaK, Rolls Royce Marine, MAN B&W og Caterpillar, motortyper som er installert i 90% av samtlige fraktefartøyer, har lagt inn lav-NOx som et viktig salgsmoment i sin markedsføring av produktene.

Fremdriftsmaskineri bygget før år 2000, og da spesifikt for fartøyer bygget i perioden 1980 – 1999, er det ut fra beregninger gjort av Det Norske Veritas (DNV teknisk rapport til Miljøverndep, rapp. nr. 2005-1095) funnet at NOx- utslippet ligger i gjennomsnitt 17,5 % høyere enn for fremdriftsmaskineri bygget etter år 2000 i h.t. IMO MARPOL Annex VI, reg. 13.

(Da det ikke foreligger godt nok tallmateriale for fremdriftsmaskineri bygget før 1980, er disse i denne sammenheng definert på linje med fremdriftsmaskineri bygget i perioden 1980 – 1999)

### 3.3 Alder på flåtens fremdriftsmaskineri

Flåtens alder gjengitt i fig. 4, og dermed også \*maskineriets alder, gir således et bilde av volumet av fartøyer som pr. i dag ikke ligger innenfor NOx kravene av 2000.

Det eldste maskineriet som pr. i dag er i drift i flåten ble bygget i 1955, og det nyeste er bygget i 2005. Fig. 4 gjengir aldersfordelingen på fremdriftsmaskineriet med brekkpunkt for år 1980, 1990 og 2000.

\*Oversikt gjengitt i fig. 4 viser alder på flåtens fremdriftsmaskineri

%vis fordeling på maskineriets alder	
35%	Eldre enn 1980
19%	Bygget i perioden 1980 - 1990
25%	Bygget i perioden 1990 - 1999
**21%	Nyere enn 2000

Fig. 4

\*\* I dette tallet ligger også fartøyer bygget før år 2000 som enten har oppgradert eller skiftet fremdriftsmaskineri i h.t. gjeldende NOx-krav.

### 3.4 Brennstofforbruk og NOx – utslipp fra flåten

Referansen for beregning av NOx-utslipp som her er benyttet er den såkalte NOx-kurven utarbeidet gjennom IMO MARPOL Annex VI, reg. 13.

Omdreiningstallet på maskineriet er bestemmende for NOx-utslippprofilen.

NOx-kurven viser at maskiner med lavt omdreiningstall har det høyeste utslippet, mens motorer med høyt omdreiningstall har det laveste utslippet.

I det etterfølgende vil vi her fokusere fem eksempler som er hentet fra konkrete fartøyer og som utgjør typiske fraktefartøyer i forskjellige tonnasje- og maskineristørrelser. MRK altså at fremdriftsmaskineri bygget før år 2000 er gitt et "alderspåslag" på 17,5%, ref. pkt 3.2.

#### Eksempel 1:

Et fraktefartøy av størrelse på 400 BT med et fremdriftsmaskineri på 430 kw bruker ca 75 liter drivstoff pr time. Med en gjennomsnittlig driftstid på 5000 timer pr år utgjør dette et brennstofforbruk på 375.000 liter pr år.

Maskintypen på dette fartøyet er eldre enn år 2000, den arbeider i omdreiningstallområdet

1600 rpm og vil dermed ut fra overnevnte NOx-kurve slippe ut 10g NOx/ kwh.

Hvis denne maskinen belastes med 430 kw i en time er dermed utslippet av NOx på 4,3 kg pr time.

Tillagt 17,5 % tilsvarer dette da et årsutslipp på 25,262 kg.

# NOx-avgift - Konsekvenser for fraktefarten

## Eksempel 2:

Et fraktefartøy av størrelse på 400 BT med et fremdriftsmaskineri på 400 kw bruker ca 60 liter drivstoff pr time. Med en gjennomsnittlig driftstid på 5000 timer pr år utgjør dette et brennstofforbruk på 30.000 liter pr år.

Maskintypen på dette fartøyet er eldre enn år 2000, den arbeider i omdreiningstallområdet 400 rpm og vil dermed ut fra overnevnte NOx-kurve slippe ut 14 g NOx / kwh.

Hvis denne maskinen belastes med 400 kw i en time er dermed utslippet av NOx på 5.6 kg pr time.

Tillagt 17,5 % tilsvarer dette da et årsutslipp på 32.900 kg.

## Eksempel 3:

Et fraktefartøy av størrelse på 1000 BT med et fremdriftsmaskineri på 750 kw bruker ca 130 liter drivstoff pr time. Med en gjennomsnittlig driftstid på 5000 timer pr år utgjør dette et brennstofforbruk på 650.000 liter pr år.

Maskintypen på dette fartøyet er eldre enn år 2000, den arbeider i omdreiningstallområdet 830 rpm og vil dermed ut fra overnevnte NOx-kurve slippe ut 12 g NOx / kwh.

Hvis denne maskinen belastes med 750 kw i en time er dermed utslippet av NOx på 9 kg pr time.

Tillagt 17,5 % tilsvarer dette da et årsutslipp på 52.875kg.

## Eksempel 4:

Et fraktefartøy av størrelse på 1360 BT med et fremdriftsmaskineri på 955 kw bruker ca 165 liter drivstoff pr time. Med en gjennomsnittlig driftstid på 5000 timer pr år utgjør dette et brennstofforbruk på 825.000 liter pr år.

Maskintypen på dette fartøyet er eldre enn år 2000, den arbeider i omdreiningstallområdet 1300 rpm og vil dermed ut fra overnevnte NOx-kurve slippe ut 10,5 g NOx / kwh. Hvis denne maskinen belastes med 955 kw i en time er dermed utslippet av NOx på 10.02 kg pr time.

Tillagt 17,5 % tilsvarer dette et årsutslipp på 58.902,75 kg.

## Eksempel 5:

Et fraktefartøy av størrelse på 4000 BT med et fremdriftsmaskineri på 3200 kw bruker ca 450 liter drivstoff pr time. Med en gjennomsnittlig driftstid på 5000 timer pr år utgjør dette et brennstofforbruk på 2.250.000 liter pr år.

Maskintypen på dette fartøyet er eldre enn år 2000, den arbeider i omdreiningstallområdet 450 rpm og vil dermed ut fra overnevnte NOx-kurve slippe ut 14 g NOx / kwh.

Hvis denne maskinen belastes med 3200 kw i en time er dermed utslippet av NOx på 44.8 kg pr time.

Tillagt 17,5 % tilsvarer dette da et årsutslipp på 263.200kg.

Som en ser ut fra især eksempel 1 og 2 er utslippstørrelsen avhengig av maskineriets omdreiningstall, et fartøy med en maskineriinstallasjon med lave omdreiningstall har forholdsvis større NOx-utslipp enn fartøyer med maskineri som har høyere omdreiningstall. Det er også verdt å legge merke til at brennstofforbruket ikke er direkte bestemmende for graden av NOx-utslipp.

## 3.5 Metoder for reduksjon av NOx-utslipp

De metoder for reduksjon av NOx-utslipp fra eldre maskinanlegg som pr i dag er tatt i bruk er først og fremst større modifiseringer av maskinens forbrenningssyklus samt rensing av avgassene fra maskinen. Slike tiltak er som regel svært kostbare, for et mindre maskinanlegg på 1000 kw vil slike modifiseringer fort kunne beløpe seg til over kr 500.000.-, dog er dette i de fleste tilfellene rimeligere enn å foreta en fullstendig utskifting av maskinen, men her er det mange faktorer som vil telle inn, som maskinens alder, totale driftstimer, båtens alder osv.

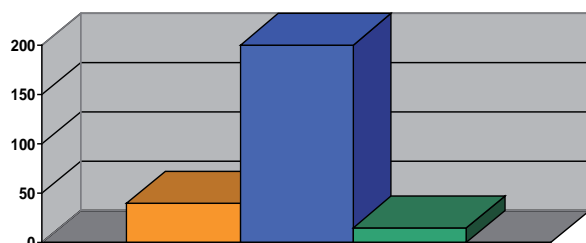
## 4 NOx-avgift – en økonomisk ekstrabelastning for flåten

Fig 5 viser en sammenligning av hvordan sjøtransporten rent avgiftsmessig er belastet i forhold til annen transportnæring.



# NOx-avgift - Konsekvenser for fraktefarten

## Andel av samfunnsmessige kostnader betalt av de ulike transportere



- **Veitransport:** CO2-avgift, vektårsavgift
- **Sjøtransport:** CO2-avgift, losberedskapsgebyr, anløpsavgift, kaiavgift, kystgebyr, vareavgift, sikkerhetsgebyr, avfallsgebyr, ISPS-avgift
- **Jernbanetransport:** CO2-avgift, investeringsavgift

Kilde: Marintek 20

Fig.5

En NOx-avgift vil legge et ytterligere avgiftspress på sjøtransporten og med utgangspunkt i de eksempler som er beskrevet i pkt 3.4 snakker en her om en betydelig belastning.

De respektive eksempler blir ekstrabelastet slik ved en avgift på kr 10.- pr kg NOx utslipp:

Eks 1:	Kr. 252.620.-
Eks 2:	Kr. 329.000.-
Eks 3:	Kr. 528.750.-
Eks. 4:	Kr. 589.020.-
ks. 5:	Kr. 2.632.000.-

Samtlige eksempler vil, med maskinanlegg bygget fra år 2000 og senere, ha en tilsvarende lavere avgiftsmessig ekstrabelastning grunnet 17,5 % lavere utslipp.

### 5 Håndteringen av NOx-avgift

Det synes noe uklart hvordan en slik avgift vil slå ut og overfor hvem den skal gjelde.

Fraktefartøylene i Norge opererer både under norsk og utenlandsk flagg. Mange har fartsområde både langs Norskekysten, men også tidvis, og i kombinasjon, fartsområde utenfor landets grenser.

Vi er opptatt av at det skal være like konkurransevilkår så vel mellom de ulike transportformene, som mellom aktørene innen sjøtransporten. Innenriks godstransport er allerede pålagt en miljøavgift, CO2-avgiften, som utgjør en konkurransevridning

for fartøy i ren kystfart på mellom 500.000 – 700.000 kr. pr. år i forhold til konkurrenter som bunkrer avgiftsfritt i utlandet. Ikke minst på denne bakgrunn mener vi at det er berettiget å stille spørsmål til hvordan myndighetene har tenkt å gjennomføre avgiftsinnkrevning slik at man ikke lager nye konkurranseulempes for den transportformen man ønsker å satse på. Det er helt nødvendig at det parallelt med innføring av avgift etableres en offentlig tilskuddsordning til utslippsreducerende tiltak.

### 6 Avslutning

Det er en overordnet politisk målsetning å overføre last fra vei til sjø og bane. Like konkurransevilkår er grunnleggende nødvendig dersom denne målsetningen skal oppfylles.

Med NHO som initiativtaker har vi deltatt i et samarbeid om utforming av en alternativ modell til avgiftsinnkreving i form av innbetaling til et fond, som innebærer at hele avgiften kan benyttes direkte til tiltak for reduksjon av utslipp. Vi mener at denne modellen vil være den som tjener hensikten best dersom målsetningen faktisk er utslippsreduksjon, og ikke bare nye avgifter til Staten.

Vår medlemsmasse preges av en aldrende flåte. Mange av fartøyene er så gamle at tiltak for utslippsreduksjon ikke vil være regningssvarende, og for disse vil avgiften bare bli en ny, varig kostnad. Sjøtransporten er allerede sterkt avgiftsbelastet, og NOx-avgiften slik den er skissert vil bety ytterligere skjevbelastning. Slik vi ser det, vil fondsmodellen sannsynligvis bli rimeligere enn en statlig avgift, i tillegg til at den vil være mer målrettet, og i større grad kunne bidra til investeringer for å redusere utslippene. Det vil derfor bidra til at det vil være enklere å skape forståelse i næringen for en slik modell.

Fraktefartøyenes Rederiforening

# Avgiften som får industrien til å se rødt..

**En ny miljøavgift truer norske arbeidsplasser, mener rederiene. Industrien tror den vil koste dem millioner. Det er strid internt om en ny miljøavgift. Norsk Industri forteller om tosifrede millionutgifter for enkelte bedrifter, mens rederinæringen frykter for lønnsomheten til nærskipflåten.**

**Norge har i Gøteborg-protokollen forpliktet seg til å redusere utslipp av nitrogenoksidgasser, såkalte NOx-utslipp, med 29 prosent innen 2010. På den bakgrunn har Finansdepartementet varslet en avgift fra 2007, men det er uenighet mellom Arbeiderpartiet og SV om hvorvidt en avgift er veien å gå.**

## Krangler om avgift

Før regjeringen tiltrådte ble reduksjon av NOx-utslippene dratt frem som en av sakene hvor de var enige, men virkemidlene er de ikke enige i. SV ivrer for en avgift, Arbeiderpartiet for reduserende tiltak. Men avgift blir det.

I revidert nasjonalbudsjett, som ble lagt frem tidligere i vår, varslet Finansdepartementet en avgift fra neste år og skipsfartsnæringen raser. De mener det virker mot sin hensikt

- Hvis man innfører en avgift uten at man setter inn tiltak for å fornye flåten, er resultatet at mindre av godstransporten vil gå på sjøen og mer går over på trailer, sier daglig leder i Maritimt Forum, Rikke Lind, til NA24. - Vi ønsker at vi skal klare forpliktelsene i Gøteborg-protokollen, men myndighetene har vært alt for passive i dialogen med næringen. Den forrige regjeringen gjorde svært lite og den sittende har ikke tatt opp tråden. Nå kommer de med en avgift på tampen. Det lukter litt krisetiltak for å tvinge frem en endring, sier Lind, som hevder avgiften ikke vil ha positiv miljøeffekt.

## Presser på regjeringen

Hun får støtte fra Norsk Industri, den største bransjeorganisasjonen i NHO. De mener en NOx-avgift vil føre til en uakseptabel forverring av prosessindustriens internasjonale konkurransevne uten at miljømålet nås. Maritimt Forum-sjefen mener at gasskip, samt en forny-

else av den eksisterende flåten er veien å gå for å klare forpliktelsene.

- Det er en gammel flåte, noe som utgjør en miljøbelastning. Det viktigste virkemiddelet er å få til en overgang til økt bruk av gass i fergetrafikk og i nærskipstrafikken, sier hun.

Sammen med Norsk Industri legger de press på regjeringen for å reversere avgiften. NHO-foreningen brukte tid på saken da de besøkte finanskomiteen i forbindelse med revidert budsjett, mens Maritimt Forum har sendt et brev til næringsminister Odd Eriksen, miljøvernminister Helen Bjørnøy, olje- og energiminister Odd Roger Enoksen og kystminister Helga Pedersen, hvor de ber om en økt satsing på utvikling av gasskip i Norge for å oppnå Norges forpliktelser.

Fiskeriminister Helga Pedersen må satse på utvikling av gasskip, mener Maritimt Forum.

## Intern uenighet

Etter det NA24 kjenner til er det her mye av uenigheten i regjeringen ligger. SV vil innføre en avgift for å kutte utslippene, Ap vil at det heller skal brukes penger på reduserende tiltak, i nært samspill med næringen.

Det siste har Lind tro på at er det mest effektive. En avgift tror hun kun evner å knekke kystflåten.

- Jeg frykter det vil føre til en nedbygging av nærskipflåten. Konkurransesliten med å frakte varer på sjøen langs norskekysten er knallhard. Det er færre avgifter og dermed billigere å gå på trailer, mens nærskipflåten sliter med dårlig lønnsomhet, sier Lind.

For enkelte industribedrifter kan kostnadsbelastningen overstige flere titalls millioner kroner avhengig av avgiftssats. Norsk Industr vil heller utrede en fondsløsning tilsvarende den bedriftene har for svovel, hvor penger betalt fra bedriftene brukes på reduserende tiltak. Både Norsk Industri og Maritimt Forum mener dessuten en overgang til gassdrift av norske bilferger vil være veien å gå.

Høyre frykter at en NOx-avgift ikke kommer til å bidra til ramme norske arbeidsplasser på en tilfeldig måte, og uten at dette bidrar til å bringe norske utslipp ned mot nivået vi er pålagt ifølge Gøteborg-protokollen. I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett foreslo de at regjeringen foretar en vurdering – før NOx-avgiften innføres - av hvordan en slik avgift vil ramme eksportbedrifter og arbeidsplasser.

## Gamle skip

Rikke Lind i Maritimt Forum forteller om mange, små aktører og dårlig lønnsomhet. I tillegg til skip med en gjennomsnittlig alder på 30 år. *forts. neste side*

## Fakta om NOx-utslipp:

Sjøfart- og fiske sto i 2003 for om lag 40 % av de samlede NOx-utslippene, olje- og gassvirksomheten sto for rundt 22%.

Utslipp fra veitrafikken og industrien utgjorde henholdsvis 19 og 9%.

Ifølge Finansdepartementet viser analyser at de rimeligste tiltakene for å redusere utslippene er innenfor sjøfart og fiske, men også NOx-tiltak i fastlandsindustrien og på energianlegg på kontinentalsokkelen kan være kostnadseffektive.

I dag er det kun noen få gasskip i Norge, i tillegg til noen få under bygging. Men ifølge Maritimt Forum går byggingen alt for sakte. De mener norske myndigheter må legge til rette for en større satsing på gasskip. Ikke bare på grunn av miljøgevinstene, men også fordi det vil sikre norske arbeidsplasser.

- Skal vi få en fortgang i byggingen av flere gasskip trengs det målbevisst satsing og en klarere strategi fra statens side. Regjeringen må være pådriverer for økt satsing på gasskip. Dette må den bidra til gjennom ulike virkemidler.

## Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåtenes fartøyer og mannskaper er en tradisjonsrik virksomhet i vår organisasjon. Vi har sterke fagmiljøer innen sjøassuransé – både på kasko, byggerisiko og ansvarsforsikringer. Vi jobber også med forsikring mot skader på mannskap og last, samt oljesøl og annen forurensning. Kundeporteføljen omfatter både rederier, offshoreselskaper og verft. Vi legger spesielt stor vekt på kompetanse innen havari og skadebehandling. Derfor har vi egne spesialister som sitter på rederiets side av bordet når spørsmål om erstatninger skal utredes. Kontakt oss på telefon 67 11 22 00.

**AON**  
Insure your vision

# Fiskeri- og kystminister Helga Pedersen

Kjære alle sammen!

Aller først vil jeg takke for invitasjonen til å komme på Ålesundskonferansen. Jeg er glad for at Kystverket har samlet så mange til denne konferansen som på relativt kort tid har blitt et viktig, årlig arrangement.

Jeg har registret at det knytter seg spenning til om fiskeri- og kystministeren kommer på arrangementer som handler om havner og sjøtransport. Hva mine forgjengere har valgt å prioritere, ønsker ikke jeg å kommentere i dag. Jeg vil derimot benytte denne anledningen til å understreke en gang for alle at jeg, som havneminister, anser denne konferansen for å speile svært viktige problemstillinger og utfordringer innenfor mitt ansvarssområde - og da var det jo naturlig at jeg kom.

I Soria Moria-erklæringen sier regjeringa at sjøtransporten skal styrkes. Mer gods skal på sjøveien. Men hvordan skal dette gjøres? Valg av riktig kurs, de beste virkemidlene og gode rammebetingelsene kan ikke utføres i et lukket politisk miljø.

For å kunne ta de rette avgjørelsene trenger jeg mer informasjon enn det jeg kan lese meg til. Det er i møtet med dere som jobber med havner og sjøtransport jeg tillegner meg det viktige ekstra - den ekstra informasjonen jeg trenger for at jeg skal kunne ha det beste beslutningsgrunnlaget.

Mange av dere som er her i dag var også på havnemøtet i Haugesund i juni. Dere vil kanskje oppleve at jeg gjentar deler av budskapet mitt i dag. Det er imidlertid ikke så rart, for fokuset mitt når det gjelder havner og sjøtransport er det samme som det var for tre måneder siden.

Min mest sentrale utfordring på denne sektoren akkurat nå, er å sørge for at en fremtidsrettet, god og brukervennlig havne- og farvannslov kommer på plass. For det skal den.

Sjøtransport i et globalt og nasjonalt perspektiv  
Men først vil jeg dele noen tanker med dere om sjøtransport i et nasjonalt og internasjonalt perspektiv. Som vi vet, øker transporten av gods globalt. Dette er tegn på økonomisk vekst og økt velstand. Økt handel og forbruk skaper også utfordringer som bl.a. kapasitetsproblemer på transportområdet. Mer produksjon i østen og mer konsum i vesten stiller nye krav til transportløsninger.

Her er det spennende muligheter for Norge. Ideen om å etablere en transportkorridor for gods mellom Nord-Amerika og Kina, med omlastning fra båt til bane i Narvik er et svært interessant prosjekt. Transporten øst-vest over Barentsregionen forventes å øke i takt med næringsutviklingen i regionen og vårt stadig voksende samarbeid med Russland.

Vi har allerede merket den sterke økningen av russisk sjøtransport langs norskekysten.

Trafikken har åpnet for nye utfordringer innenfor sjøsikkerhet. Samtidig har den stadig økende trafikken åpnet for en tett og god dialog med russiske myndigheter.

Transportpolitikk, transportkorridorer og sjøsikkerhet er derfor en viktig del av regjeringens nordområdepolitikk, og dette vil bli nedfelt i Nordområdestrategien som vi vil legge frem i høst.

Generelt har regjeringa satt seg et mål om å fremme miljøvennlige, effektive og bærekraftige transportkorridorer, med sjøtransport er en sentral aktør. Gode transportløsninger for eksport og import av varer er en viktig konkurransefaktor for norske aktører på et internasjonalt marked.

I et Europeisk perspektiv er det også viktig å skape alternativer til et overbelastet veinett. EU har lenge satset på å øke andelen transport på sjø. Viktigheten av transport på sjø for Europa gjenspeiles også i grønnboken for en helhetlig maritim politikk som EU-kommisjonen la fram i juni. Norge er en nasjon med sterke tradisjoner i både maritim og marin sektor, og regjeringa deltar derfor aktivt i arbeidet med å utmeisle EUs politikk på disse sektorene.

Det er ingen tvil om at det er havet som har gitt Norge sine viktigste ressurser og sine største næringer. Fiskeri og sjøtransport har i sterk grad bidratt til nasjonsbygging og velstandsøkning. I dag dreier det seg i tillegg om olje og gass. Det er ingen grunn til at dette bildet skal endre seg i overskuelig framtid. Sjøtransporten er både en viktig levevei og næringsgrunnlag for mange mennesker langs kysten. Og sjøtransporten er en transportform som bare vil bli viktigere for fremtidig næringsutvikling og vekst langs kysten i framtida.

Sjøtransport er derfor et satsningsområde for denne regjeringa. Mer gods på sjøveien bidrar langt på vei i arbeidet med å nå målene i den nasjonale transportpolitikken: miljøhensyn, tilgjengelighet og sikkerhet.

Vi trenger en fornuftig og bærekraftig arbeidsdeling mellom transportformene. For å få til dette er et godt samspill mellom transportformene sentralt. Ikke minst er det en utfordring å skape kombinerte transportkjeder, hvor omlastningen fra et transportmiddel til et annet foregår så effektivt som overhode mulig. Havnene, som viktige godsterminaler, er i denne sammenheng et viktig satsningsområde.

I Soria Moria-erklæringen understreker vi at havnene skal videreutvikles som logistikknutepunkt. Regjeringa ønsker å legge til rette for at havne-Norge kan bestå av effektive terminaler. Mine ønsker og mål er imidlertid ikke nok for å få dette til. Dere, som er aktører i denne sektoren, må også bidra til å sette dette målet ut i livet! Se på Trondheim og på utviklingen av Trøndelagsterminalen. Der har både sentrale næringsaktører, transportmyndigheter, lokale myndigheter og havna selv jobbet sammen for en utvikling. Dette er et spennende og framtidsretta samarbeid.

Jeg tror at en god arbeidsdeling og samarbeid havnene imellom, vil resultere i mer gods på sjøen. Både brukere og tilbydere av sjøtransporttjenester må derfor - i fellesskap - bidra til den utviklingen som må til for å bygge opp om og styrke sjøtransporten!



# Innlegg på Ålesundkonferansen 2006

Politikernes rolle og handlingsrom Mer sjøtransport er ikke noe som kan vedtas politisk. Det vi politikere derimot kan, er å legge til rette for at mer sjøtransport kan realiseres. Politiske beslutninger både lokalt, regionalt og nasjonalt er avgjørende for at vi skal kunne øke sjøtransporten. En viktig rammebetingelse for sjøtransport og havnedrift, er forankring i regionale og lokale arealplaner. Kommunene må se potensialet for næringsutvikling i forbindelse med en satsning på effektiv transport. Narvik er i denne sammenheng et eksempel på en kommune hvor det er et uttalt politisk mål å satse på logistikk-næringen som en viktig fremtidig levevei.

En målrettet og tilstrekkelig satsning på infrastruktur er også nødvendig for å styrke sjøtransporten. Her vil det i først omgang være snakk om farledene på sjøen, men ikke minst havnenes tilknytning til det landbaserte transportnettet.

Gebyr- og avgiftsstrukturen for transportsektoren er også et viktig element i politikerens arbeid med transportpolitikken. Regjeringa ønsker i denne sammenheng å gjøre en samlet vurdering av alle gebyrer innen sjøtransport.

Vi vil gi sjøtransporten like konkurransevilkår som det landtransporten har. Arbeidet med å nå målet må imidlertid forankres i Nasjonal transportplan.

## Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan, NTP, er det mest sentrale politiske dokumentet for transportsektoren.

Prosessen med å utforme denne planen involverer alle: Myndigheter på ulike forvaltningsnivå, fagetater, næringsliv og aktører innenfor sjøtransporten.

NTP for årene 2010- 2019 legges frem for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009. Det er samferdselsministeren som formelt sett legger frem NTP, men jeg kan forsikre forsamlingen om at det i arbeidet med planen er et tett og godt samarbeid mellom Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet. Målet for regjeringa er å arbeide frem en helhetlig transportpolitikk basert på de målsetninger som er nedskrevet i Soria Moriaerklæringen.

Denne NTPen blir den tredje i rekken. Tidligere ble det lagt frem langtidsplaner for hver enkelt transportform. At representanter for både veg-, bane-, og sjøetatene er samlet her i dag tar jeg som et tegn på at NTP-prosessen er i god gjenge. Målsetningen om å styrke sjøtransporten er vel noe vi alle er enige om.

## Havne - og farvannsloven

Nærmere i tid enn neste NTP ligger en ny havne- og farvannslov. Ja - jeg tror jeg kan love dere det!

Revideringen av havne- og farvannsloven er noe Fiskeri- og kystdepartementet er opptatt av, og som står øverst på prioriteringslisten. Jeg vet det er mange som er utålmodige, og som er sterkt engasjerte i denne saken. Loven har latt vente på seg. Dette skyldes ikke sommel eller sløvet fra vår side, nei er rett og slett slik at jeg ønsker å få drøftet og belyst enkelte problemstillinger i detalj før jeg sender et så viktig lovutkast på høring.

Det er ved meningsutveksling og engasjement vi best løser vanskelige saker. Det er viktig for meg å høre deres innspill på sentrale problemstillinger knytte til lovens innhold. I juni stilte jeg en del spørsmål på havnemøtet i Haugesund. Tilbakemeldingene har vært svært nyttige for meg. Jeg velger derfor å bruke også denne anledningen til å luften noen av de mest sentrale problemstillingene som vi står overfor i revisjonsarbeidet. Tilbakemeldinger i løpet av dagen mottas med takk.

Som dere sikkert vet er hovedmålsettingen med å revidere havne- og farvannsloven å få etablert et juridisk rammeverk for sektoren som bidrar til en effektiv og sikker sjøtransport.

Dette skal oppnås ved å:

- Styrke havnene som knutepunkt
- Effektivisere og fremme sjøtransport og
- utvikle effektive transportnettverk for transport av gods innenriks og mot utlandet

Loven skal gi et hensiktsmessig forvaltnings- og styringsverktøy på havne- og farvannssektoren som både er oversiktlig, brukervennlig og framtidsretta. La meg komme litt nærmere inn på noen av utfordringene i arbeidet i loven når det gjelder farvann.

## Farvanssdelen i loven

Krav innen sjøsikkerhet påvirkes i stadig sterkere grad av internasjonale regler og retningslinjer. Det er derfor viktig å lage et rammeverk som tar høyde for denne utviklingen.

Fartøyene blir større, går fortere og fører ofte farlig og forurensende last. Disse forholdene medfører økte krav til sjøsikkerheten langs kysten og nye krav til et moderne og oppdatert lovverk for farvannsregulering og -forvaltning.

Som dere vet gir gjeldende lov kommunen myndighet innenfor havnedistriktet, og staten utenfor havnedistriktet. Staten har et særlig ansvar i hovedleder og viktige bileder.

Havnedistriktet har konsekvenser for en rekke forhold som vil bli adressert i lovrevisjonen. Dette gjelder blant annet virkeområde, ansvarsdeling, kompetanse, styring og finansiering.

I dag er det fastsatt ca. 100 havnedistrikt. Spørsmålet som melder seg er om havnedistriktet gir et hensiktsmessig skille mellom statlig og kommunal myndighetssutøvelse i kystfarvannene.

- Bør havnedistriktet opprettholdes slik som det er?
- Eller bør en her se på andre inndelinger?

Jeg hører gjerne salens synspunkter på denne problemstillingen.

## Havnedelen i loven

Og så til havnedelen av loven. En revidert havne- og farvannslov skal være et virkemiddel som bidrar til økt sjøtransport. Dette kan skje ved at havnene organiseres, drives og utvikles på en hensiktsmessig måte. Samtidig som havnene tilpasses nasjonale og internasjonale utviklingstrekk.



## Fiskeri- og kystminister Helga Pedersens innlegg forts.

Dagens regelverk for havnesektoren gir i liten grad kommunene incentiv til å bidra til havnens utvikling. Finansieringssystemet legger videre begrensninger på havnenes handlefrihet.

Regelverket båndlegger havnenes midler til "havneformål". Samtidig har ikke havnene adgang til å investere utenfor egen kommunegrense. Det er heller ikke adgang til å flytte infrastruktur og midler til andre kommuner. Dette kan virke begrensende for å etablere gode og nødvendige samarbeidsløsninger mellom aktørene på havnesektoren.

Hovedspørsmålet er med andre ord hvordan skal regelverket utformes for å legge til rette for utvikling og hensiktsmessig havnedrift? For å besvare dette må også andre spørsmål besvares:

- Bør eierkommunene gis incentiv til å utøve et mer aktivt eierskap?
  - Hvilke incentiv ser dere i så fall som aktuelle?
  - Hvor langt bør vi gå i å åpne for samarbeid med andre aktører, både private og offentlige?
  - Bør stat og kommune i større grad styre havnevirksomheten gjennom tilsynsfunksjoner, arealplanlegging og planprosesser - og i mindre grad involvere seg i driften av havnene?
  - Hvordan skal statlige interesser i havnene ivaretas?
- Spørsmålene er mange. Jeg ønsker innspill til prosessen med å formulere svarene!

Det er betydelige variasjoner i størrelse og egenskaper mellom norske havner. Som vi vet har havnene lokale oppgaver, men graden av regionale og nasjonale funksjoner i de overordede transportnettverket varierer. Dette betyr at vi må utarbeide et lovverket som er fleksibelt og dynamisk.

Problemstillingene som reiser seg i denne sammenhengen er særlig knyttet til styring og organisering av havnene:

- Bør det åpnes for at havnene i større grad selv skal kunne velge organisasjons- og selskapsform for sin virksomhet?
- Vil et klarere skille mellom myndighetsoppgaver og kommersielle funksjoner lette etableringen av ulike samarbeidsformer - og samtidig legge til rette for en profesjonalisering av havnedriften?

De to siste problemstillingene jeg ønsker å få innspill på, er knyttet til havnens økonomiforvaltning og finansiering. Både forskningsmiljø og transport- og havnesektoren har pekt på at den finansieringsmodellen vi har i dag bidrar til å hindre en nødvendig utvikling av havnesektoren. Samtidig peker noen på at forskriftene for oppkreving av havneavgifter er for komplisert og for lite brukervennlig.

- Bør reglene for finansiering av havnevirksomheten - det vil si havneavgiftene - gjøres enklere?
- Bør havnas økonomi - det vil si havnekassa - fortsatt være organisert som en separat enhet innen kommunen?

### Avslutning

Jeg er klar over at havnene og sjøtransporten har mange utfordringer. Regjeringas målsetting er like fullt å styrke sjøtransporten og bidra til at havnene er moderne og effektive. Det er derfor avgjørende at vi nå utformer et godt og fremtidsrettet regelverk for havne- og farvannssektoren. Jeg håper som nevnt på mange gode innspill til arbeidet med ny havne- og farvannsløp i løpet av dagen.

Men før jeg avslutter vil jeg benytte anledningen til å si noen ord til kystdirektøren. Det var Øyvind Stene som etablerte Ålesundkonferansen for fem år siden. Et flott initiativ som har resultert i en konferanse som har slått rot, med et stadig bredere program og med god oppslutning.

Dette er imidlertid den siste Ålesundskonferansen der du står som vert. Om kun kort tid fratrer du din stilling som kystdirektør. Jeg har allerede sagt noen ord til deg i denne sammenheng i går kveld, og skal ikke gjenta alt dette her. Men jeg vil også i denne forsamlingen si at både jeg og Fiskeri- og kystdepartementet har satt stor pris på deg, ditt engasjement og innsikt. Du har gjort en svært god jobb med å utvikle og synliggjøre Kystverket som etat og vært en sterk leder i arbeidet for å fremme sjøtransport og sjøsikkerhet langs vår langstrakte kyst. Tusen takk.

Jeg vil også benytte anledningen til å ønske deg lykke til i din nye jobb. Våre veier krysses helt sikkert igjen når du starter som generalsekretær i Redningsselskapet. Tusen takk til deg Øyvind Steene og hjertelig takk for oppmerksomheten.



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SEL VLOSSERE  
400 – 6 700 DW T

Tlf. 53 426 426  
Fax 53 426 434

[www-aasenchar.com](http://www-aasenchar.com)  
e-post: [mail@aasenchar.com](mailto:mail@aasenchar.com)

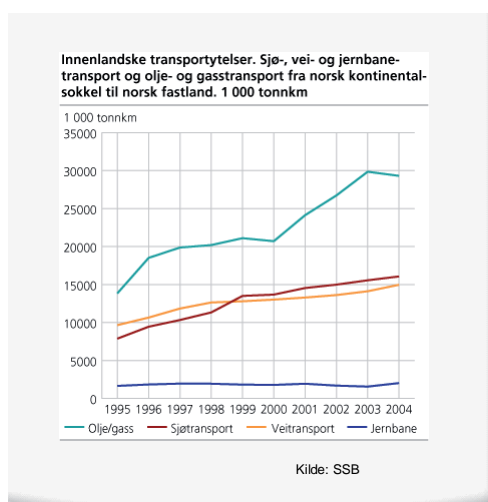
SHIPPINGHUSET  
5440 MOSTERHAMN

# Hvordan utnytte potensialet til sjøtransporten sett fra industriens ståsted?

Svein Thompson –  
Informasjonssjef Norsk Industri –  
Innlegg på Ålesundkonferansen 2006:

## Sjøtransportens andel:

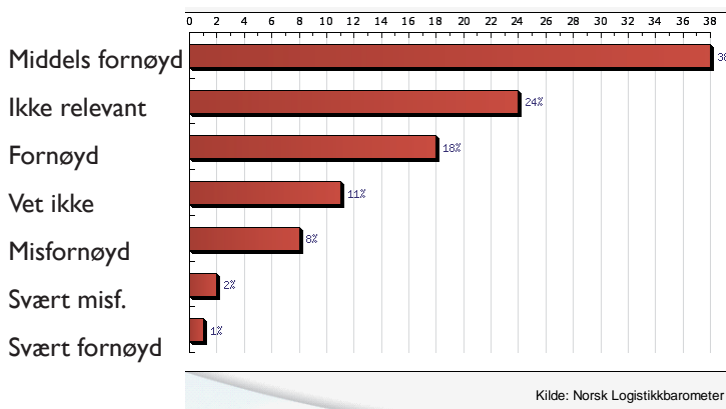
Jevn vekst i sjø- og veitransport de siste 10 årene  
Sjøtransporten med en større andel enn veitrafikken



## Hva mener brukerne?

Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med følgende forhold knyttet til samferdselsmessig infrastruktur og rammevilkår?

- Landets sjøtransporttilbud?



## Kapasitetskrise

Vi har i dag en kapasitetskrise på vei og bane  
Det er ikke ledig kapasitet på jernbanen  
Det er sjåførangel i Norge og resten av Norden  
Dette gjør sjøtransporten mer aktuell

Norges industri – avhengig av sjøtransport  
Store deler av industrien ligger langs kysten  
Står for en stor del av verdiskapning i Norge  
Industrien er nøkkelen til videre bosetning i mange lokalsamfunn

## Utfordringer

Tilførselsveiene til havnene er ikke en del av stamveinettet. Dette fører til flaskehalsproblematikk, både med tanke på kapasitets- og vektbegrensninger.  
Havnene må bli bedre integrert i verdikjeden

## Kystflåten for gammel

40 prosent av utslippene av NOx  
Lite effektive for transportbruker  
Lite lønnsomme for eier  
Lav egenkapital i flåten

## Skipsbyggingskampanje

Statlig finansiering for nybygging av skip i Norge  
\* Renere  
\* Raskere  
\* Rentabel

## Short Sea Shipping

EU-initiativ  
Starten på et nytt kapittel for  
\* rederiene  
\* verftene  
\* leverandørene  
\* kundene

# KYSTMEGLERE

**BERGEN**

Interchart AS  
Skuteviksboder nr. 22  
Boks 4050 Dreggen, 5835 Bergen  
Tlf. 55 31 62 30 Fax 55 32 38 98  
E-mail: interchart@interchart.no  
Privat: Per Berge 55 18 17 54

Stein Brokers As  
Nøstetorget 5, 5011 Bergen  
Tlf. 55 90 09 30 Fax 55 90 09 30  
E-mail: info@steinbrokers.com

**4370 EGRSUND**

Ervik Shipping AS  
Boks 523, 4379 Egersund  
Tlf. 51 46 27 00 (24hrs service)  
Fax 51 46 27 01  
E-mail: arnfinn.ervik@ervikship.no

**5500 HAUGESUND**

R.G. Hagland As  
Boks 98, Tlf. 52 70 12 00  
Fax 52 70 12 12  
E-mail: drycargo@hagland.com  
Privat: Bjørn I. Kyvik 52 83 17 11  
Odd L. Vevang 52 72 78 63  
Kjell Ivar Rein 52 84 34 02

Harald Halvorsen A/S  
Boks 113, Tlf. 52 70 24 20  
Fax 52 72 61 95  
E-mail: mail@shipbrokers-halvorsen.com  
Privat:  
Paal Halvorsen 52 71 34 31/911 82 141  
Arve Halvorsen 52 72 88 18/950 43 005

**3191 HORTEN**

A/S Viking  
Boks 106, Tlf. 33 03 07 50  
Fax adm./shipping: 33 03 07 60  
Fax. Spedisjon: 33 03 07 70  
Vakt-tlf.shipping: 901 53 228  
E-post: viking@vikingsped.no  
www.vikingsped.no

**3770 KRAGERØ**

JOS Shipping  
Nordre Kalstadvei 9  
Tlf. 35 98 28 24 Fax 35 98 23 22  
Mobile phone Tor: 95 13 89 01  
Mobile phone: Jan Otto 95 06 33 60  
E-mail: josship@jos-shipping.no

**4600 KRISTIANSAND**

Kr. Knudsen & Co A/S  
Boks 217, 4662 Kristiansand  
Tlf. 38 02 44 46 Fax 38 02 44 51  
Telex 21 815 Telegr. Adr. "Nesdunk"  
Privat 38 02 42 14 - 38 02 64 89

**4501 MANDAL**

H.P. Tallaksen A.s.  
Boks 19, Tlf. 38 26 24 22  
Fax 38 26 34 10  
E-Post: hp.tallaksen@online.no  
Mobil: 909 79 596  
Privat: Knut Glomså 909 79 596

**8600 MO I RANA**

Skipsmegler Strand Shipping AS  
Boks 244, 8601 Mo i Rana  
Tlf. 751 27 800 Fax 751 27 801  
www.strand-shipping.no

Meyership A/S  
Boks 218, 8601 Mo i Rana  
Tlf. 75 12 85 00 Fax 75 12 85 01  
E-post: steinar.aakvik@meyership.no

**5440 MOSTERHAMN**

Aasen Chartering As  
Boks 73, 5447 Mosterhamn  
Tlf. 53 426 426 Fax 53 426 434  
E-post: mail@aasenchar.com  
Telex: 40 608 aasen n  
Privat: J. Aas 53 426 801  
B.R. Kippersund 53 42 44 09

**5200 OS**

GeSi Shipping  
Boks 26, 5201 Os,  
Tlf. 56 30 76 00 Fax 56 30 76 60  
Telex 40 908 Jorgn – Privat:  
Georg S. Jørgensen 56 30 14 56

**OSLO**

Norsteve AS  
Bygning 10, Filipstad  
Boks 2343, Solli, 0201 Oslo  
Tlf. 22 48 30 10 Fax 22 48 30 15  
E-mail: mail@norsteve.no  
www.norsteve.no

**1724 SARPSBORG**

All-Transport A/S  
Strandgt. 3, 1724 Sarpsborg  
Tlf. 69 14 84 10 Fax 69 14 84 11  
Telex 79 905 alltr n

**7500 STJØRDAL**

Stjørdal Sjøtransport AS  
Havneveien  
Tlf. 74 84 02 00 Fax 74 84 02 01  
E-mail: firmapost@stjordal-sjotransport.no  
www.stjordal-sjotransport.no

**7000 TRONDHEIM**

Jon Berg Shipping A/S  
Boks 5450, 7442 Trondheim  
Tlf. 73 99 28 10 Fax 73 99 28 11  
E-post: firmapost@jonbergshipping.no  
Privat: Jon Berg 73 91 87 83 –  
mobil 40 00 82 12  
Roar Grøtting 73 93 74 10 –  
mobil 90 11 25 18

Nidaros Shipbroker A/S  
Boks 2591, 7414 Trondheim  
Tlf. 73 50 93 55 Fax 73 51 74 85  
E-post: johavig@c2i.net  
Mobil 90 54 16 44  
Aoh: 73 93 96 31

Rimship A/S  
Kjøpmannsgt. 23,  
Boks 2251, 7412 Trondheim  
Tlf. 73 99 12 40 Fax 73 99 12 45  
E-post: rimship@rimship.no  
Telex 65 068 rim n Privat:  
Kjetil Rimolsrønning 900 18 666