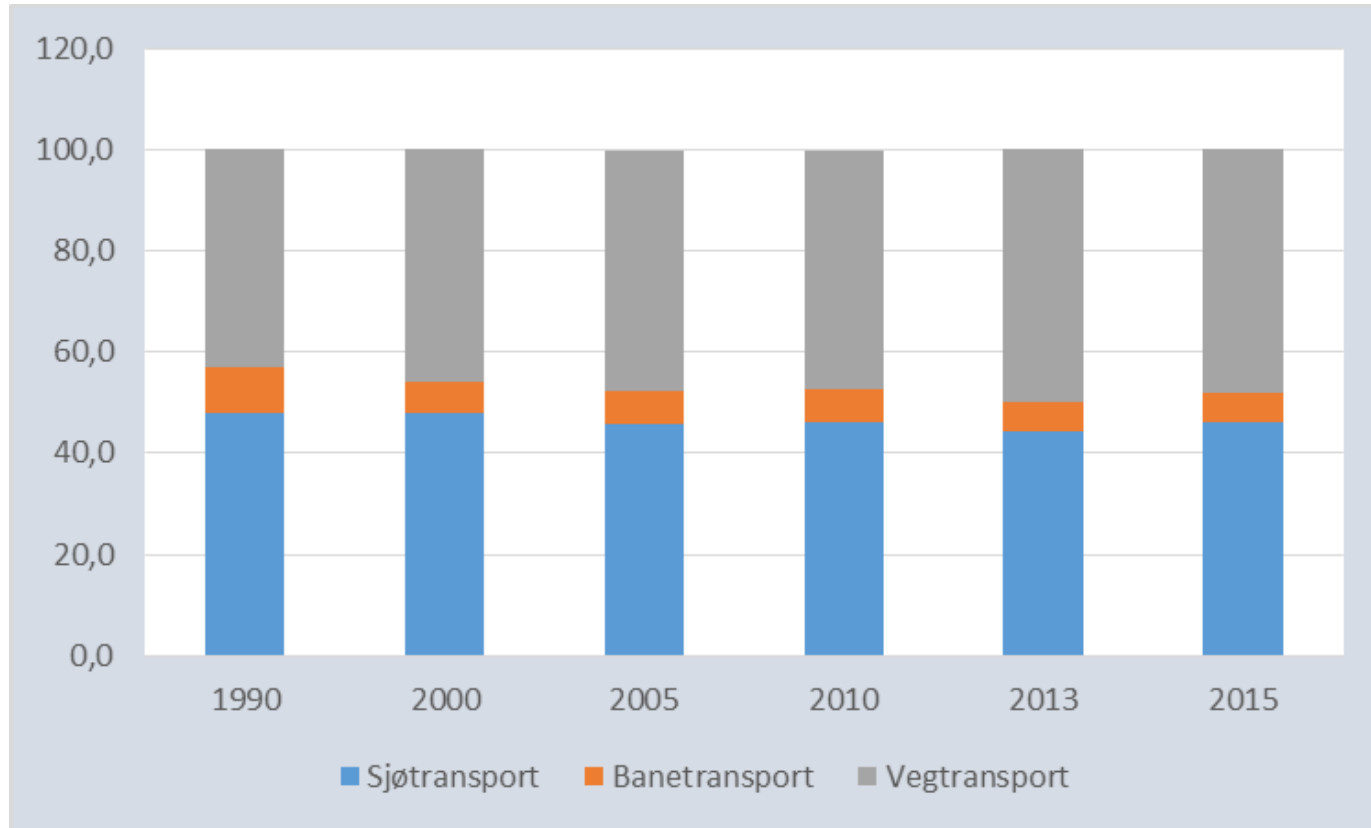




Godsoverføring fra veg til sjø og bane En våt drøm eller nær virkelighet?



Transportmiddelfordelingen i Norge, inkl. kabotasje



Vekst for sjøtransporten i 2015 på bekostning av lastebiltrafikken (fra 44,2 % til 46,2 %).

En utvikling som vil vare?

Baneandelen er 5,7 % i Norge og ca. 14 % i Sverige. Tilsvarende andel for sjøtransporten i Sverige er ca. 28 %.

Markedsandeler i godstransportarbeidet (TØI rapport 1544/2016 Transportytelser i Norge 1946-2015)

Hvorfor har sjøtransporten opprettholdt konkurranseevnen?

- Næringsstruktur som passer for sjøtransport (lokalisering, sammensetning, avstander til markedet)
- Tøff, internasjonal konkurranse om godset
- Bred terminalstruktur til tross for statlige ambisjoner om godskonsentrasjon i færre, store enheter
- Interessentene i sjøtransporten er økonomisk robuste aktører, med flere bein å stå på.
- Investeringsvilje og –evne i både offentlig og privat regi til sjøbasert næringsutvikling (som kan være på retur)
- Kaianlegg og næringsområder er samlokalisert slik at mellomtransporter unngås
- Stabile statlige rammebetingelser

Sjøtransportens suksess ligger i stor grad på land. En gradvis endring av havnenes rammebetingelser kan forventes med hensyn til redusert særlovgivning og markedsliberalisering

Vekstprognoser mot 2050 i kommende nasjonale transportplan (TØI)

		2012	2012- 2018	2018- 2022	2022- 2028	2028- 2040	2040- 2050	2012- 2050
Innenriks	Veg	17 395	1,6%	1,2%	1,4%	1,2%	1,1%	1,6%
	Sjø	17 795	0,9%	0,3%	1,8%	0,8%	1,0%	1,1%
	Jernbane	3 359	2,3%	2,1%	1,1%	1,3%	1,3%	1,8%
	Sum	38 549	1,3%	0,8%	1,5%	1,0%	1,1%	1,4%
Import og Eksport	Veg	1 976	3,2%	3,7%	1,3%	1,3%	1,4%	2,3%
	Sjø	66 250	0,9%	0,4%	0,6%	0,3%	0,5%	1,2%
	Jernbane	1 130	2,4%	2,9%	0,7%	1,1%	1,2%	1,6%
	Ferge	623	1,6%	2,8%	2,0%	1,9%	1,5%	1,9%
	Sum	69 978	1,0%	0,6%	0,6%	0,3%	0,5%	1,2%
Alt gods	Veg	19 371	1,7%	1,4%	1,4%	1,2%	1,2%	1,6%
	Sjø	84 045	0,9%	0,4%	0,9%	0,4%	0,6%	1,2%
	Jernbane	4 489	2,3%	2,3%	1,0%	1,3%	1,3%	1,7%
	Ferge	623	2,1%	2,6%	2,0%	1,9%	1,7%	1,9%
	Sum	108 527	1,1%	0,7%	1,0%	0,6%	0,8%	1,3%

Årlig vekst i perioden 2003 til 2013 var 3,3 %, derav:

- Lastebiltransporten 4,0 %
- Sjøtransporten – 0,1 %

Utvikling i transportmiddelfordelt transportarbeid på norsk område for innenriks gods, import og eksport (inkludert malmtransitt) og alt gods. Millioner tonnkilometer i 2012 og årlige vekstrater i prosent. Eksklusive råolje og naturgass (TØI-rapport 1393/2015, tabell S.2)

De lange linjene tilsier økt sjøtransport

- Krav fra EU om godsoverføring fra vei til kollektive transportmidler (30 % - 300 km – 2030)
- Krav fra EU om kraftig reduksjon av utslippene av klimagasser i transportsektoren
- Investeringsomfanget per kilometer vei og bane går rett i været - og brukernes kostnader øker i samme omfang eller mer
- Konsolideringen i større enheter i næringslivet fortsetter
- Kraftig vekst forventes i internasjonal handel, ikke minst for råvarer
- Enorm teknologiutvikling forventes, blant annet rundt drivstoffeffektivitet

Men fortsatt krevende å konkurrere med lastebilens frekvens og fleksibilitet...

Megatrender for verdenssamfunnet mot 2050:

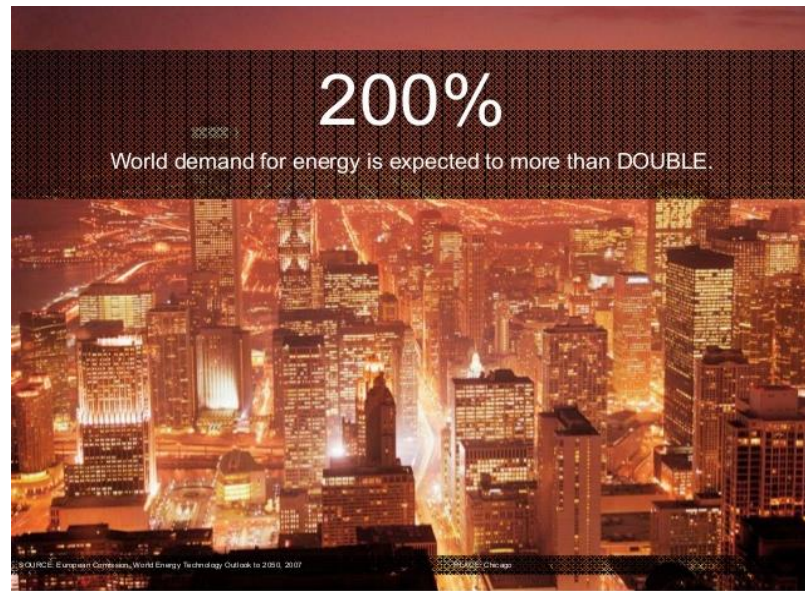
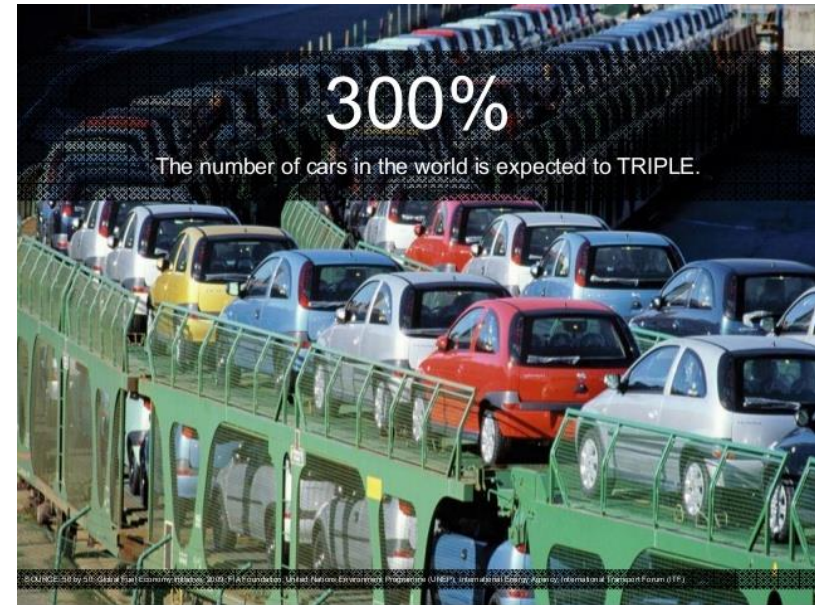
Etterspørselen etter mat, vann, arealer og energi vil øke radikalt –

Som øker transportbehovet -

I kombinasjon med store teknologiske og klimatiske endringer

Fremtiden blir ikke like forutsigbar som de siste 50 årene

Kilde:
PWC
Steria Consulting
2015



Hva kan gjøres regionalt for godsoverføring til sjø?

- Styrke samarbeidet med alle aktørene i forsyningskjeden å utvikle konkurransedyktige og helhetlige transportkonsept - som blant annet ivaretar kravene til transportfrekvens og fyllingsgrad i begge retninger
- Arbeide systematisk med flaskehalsene for godsoverføring
- Bidra til godskonsolidering i større knutepunkter, blant annet med transport med mindre skip der sjøtransport har en avstandsfordel
- Kartlegge og markedsføre nytten av nye løsninger (transportnytte – næringsutvikling – klima)



Godspakke Innlandet

Samarbeid mellom 14 organisasjoner, med Norges Skogeierforbund, NHO Nordland og NHO Innlandet i spissen av interesseorganisasjonene

Utvikling av en ny lang banekorridor for eksportnæringene med kombinerte tiltak i både banenett og terminaler

Både transportpakke (raskere og rimeligere transporter utenom Oslo), næringspakke (økt avvirkning av skogsvirke) og klimapakke (reduerte Co2 utslipp)

Positiv samfunnsnytte – stor oppmerksomhet politisk og i media

Tilsvarende konsept bør utvikles langs kysten



Takk for oppmerksomheten!

Ved spørsmål i ettertid, kontakt:

- Geir Berg
- gb@sitma.no
- Tlf. 9719 4747