

**NTP 2006-2015:**

## **Næringslivets behov og interesser**

Innspill fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon

**Notatet søker å ta opp en del langsiktige problemstillinger og utfordringer;  
det er ingen katalog over konkrete krav.**

**14. februar 2002**

## **Innhold**

1. Transportens betydning for konkurransekraft og verdiskaping
  - 1.1 Klar melding fra industri, handel og annet næringsliv
  - 1.2 Sårbart ledd i logistikken
2. Sterkere fokus på internasjonale utfordringer
  - 2.1 Forsterke Norges tiltrekningskraft som lokaliseringsland
  - 2.2 Fornye og styrke Fastlands-Norges næringsliv
  - 2.3 Best mulig utnyttelse av den nye kunnskapsøkonomien
  - 2.4 Stimulere logistikk som forretningsområde
  - 2.5 Gjøre bærekraftighet til et konkurransefortrinn
3. Lange linjer og drivkrefter i transportbehovet
  - 3.1 Godstransportutviklingen siden 1965
  - 3.2 Tunge drivkrefter
  - 3.3 Begrensede konkurranseflater og valgmuligheter
  - 3.4 Fortsatt sterk vekst mot 2030
4. Miljøutfordringene
5. Innretningen av fremtidens rammebetingelser
  - 5.1 Rammebetingelsenes betydning slik bedriftene ser det
  - 5.2 Svak internasjonal plassering i dag
  - 5.3 Høyt ambisjonsnivå – konkurransedyktige rammebetingelser
6. Infrastrukturen: Veiene er viktigst og krever krafttak
  - 6.1 Infrastrukturens virkninger
  - 6.2 Utbyggingsbehovene i veier og annen infrastruktur
  - 6.3 Hva slags veipolitikk gir størst verdiskaping?
  - 6.4 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet hindrer sløsing med midler
  - 6.5 Veienes betydning for å etablere regionsentra
  - 6.6 Staten må vise større økonomisk ansvar
7. Kostnadseffektive avgifter
8. Tiltak for virksom konkurranse
9. Forvaltningsreformer – effektiv ressursbruk og bedre tjenester

## 1. Transportens betydning for konkurransekraft og verdiskaping

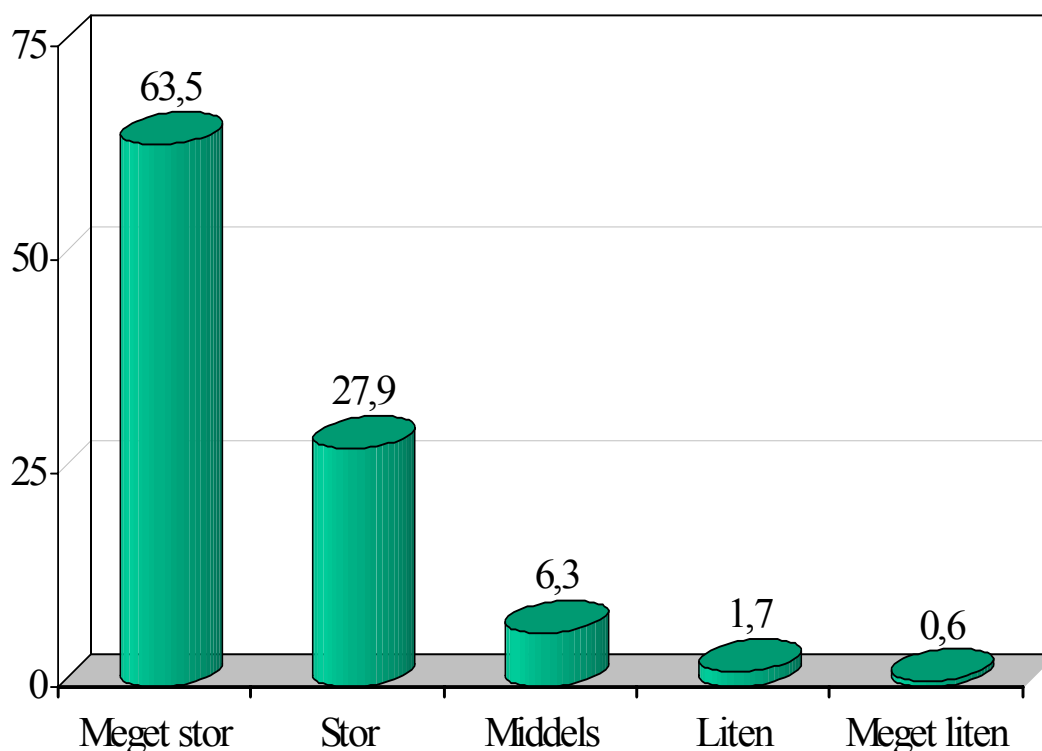
Transport blir stadig viktigere i verdiskapingen, og dens betydning kan i dag sammenlignes med tilgang på kompetanse og energi. Fremtidens konkurransevne vil i stor grad avgjøres av effektiviteten i leveringskjeden. Økt konkurranse nasjonalt og internasjonalt betyr reduserte marginer. Dette krever økt fokus på effektivitet i alle ledd i leveringskjeden. Spesialisering og kortere livssyklus betyr økte krav til fleksibilitet, kvalitet og effektivitet i transportarbeidet.

### 1.2 Klar melding fra industri, handel og annet næringsliv

I TFs nye landsomfattende undersøkelse sier 9 av 10 bedriftsledere at transport har stor eller meget stor betydning for bedriftens konkurransevne. 6 av 10 sier transporten har meget stor betydning. Materialet viser meget små regionale og næringsmessige variasjoner.

*Figur 1*

*-Hvilken betydning vil du si at transport har for din bedrifts konkurransevne? (N=1001)*



Spørreundersøkelsen bekrefter transportens betydning slik dette er vist i tidligere analyser av transportomfang, kostnader og som instrument for å yte service overfor kundene.

### **Landsomfattende spørreundersøkelse som veiveiser**

TFs landsomfattende undersøkelse i 2001 med svar fra mer enn 1000 bedrifter et viktig fundament for TFs innspill til arbeidet med neste generasjon NTP. Materialet anses representativt for det transportbrukende næringsliv i Norge. Undersøkelsen hadde en svarprosent på 34 som er meget bra for denne type post-enquete.

Svarene har god geografisk spredning. Alle fylker er godt representert; i gjennomsnitt var det rundt 50 svar fra hvert fylke. Det er også stor bransjemessig bredde i svarmaterialet. Det dekker bedrifter i industri, handel, skogbruk, landbruk, fiskeri, bygg og anlegg, samt reiseliv og annen transportavhengig tjenesteyting. Det er ikke foretatt noen differensiering etter bedriftens størrelse. Godt over halvparten av skjemaene er besvart av bedriftens toppleder, mens under 20 prosent er gitt av bedriftens transport-/logistikkansvarlig. Dette bidrar til å styrke resultatene som uttrykk for bedriftens syn.

Næringslivet har klare synspunkter på hva som trengs i transportpolitikken på kort og lang sikt. Det er viktig for å styrke verdiskapingen at transportpolitikken gjenspeiler behovene til ”de som har skoen på”. Dette innebærer at planene bl.a. må gjenspeile behov som de som har ansvaret for verdiskapingen i landet mener er riktig. Planer og politikk med en annen hovedinnretning vil over tid svekke verdiskapingen. Og det har ikke Norge råd til. Dette innebærer eksempelvis at det bl.a. må legges:

- Mer vekt på transportsystemer, mindre vekt på de enkelte transportmidler
- Mer vekt på funksjonelle sammenhenger, mindre vekt på organisatoriske og administrative skillelinjer
- Større fokus på effektivitet, fremfor ”rettferdige” løsninger,

### **1.2 Sårbart ledd i logistikken**

Transport er det sentrale og sammenbindende ledd i leveringskjeden. Det gjelder både kostnadmessig og mht leveringsservice. Totaleffektiviteten avgjøres av optimalisering av kostnader og servicegrad.

Leveringsprosessen i næringslivet gjennomgår kontinuerlige endringer, dels for å holde kostnadene nede og dels for å møte kundenes krav til leveringsservice. Hovedelementene i endringene er:

- Omlegging til ordrestyrt produksjon og distribusjon.
- Nedbygging av lagre, lagrene flyttes ut i trafikken, de er underveis
- Varene skal leveres Just-in-time.

Denne leveringsprosessen - som nå kjennetegner de fleste næringer/bransjer - innebærer krav til 100 % fremkommelighet og pålitelighet i transportsystemet. JIT-filosofien og dens praksis er imidlertid meget sårbar – både for menneskeskapte og naturgitte trusler. Behovet for redusert sårbarhet kan medføre modifiseringer i bedriftens logistikk. Det er viktig at myndighetene i sin tilrettelegging av rammebetingelser tar tilfredsstillende høyde for å sikre samfunnets og næringslivets forsyningsbehov. Mye tyder på at dette sårbarhetsperspektivet blir viktigere i årene fremover.

## **2.** **Sterkere fokus på internasjonale utfordringer**

Økende globalisering gjør at rammebetingelsene må forbedres vesentlig dersom man skal kunne holde på og tiltrekke seg bedrifter i Norge. Med bakgrunn i Norges avstandshandicap og sterkt utadvendte økonomi må ambisjonen være å tilby internasjonalt likeartede og relativt sett bedre transportpolitiske rammebetingelser enn i sammenlignbare land. Det må være en hovedoppgave for neste generasjon NTP å bidra til slike konkurransedyktige og forutsigbare rammebetingelser.

De internasjonale utfordringene innebærer at transportpolitikken i sterkere grad må bidra til å

- Forsterke Norges tiltrekningskraft som lokaliseringsland
- Fornye og styrke Fastlands-Norges næringsliv
- Best mulig utnyttelse av den nye kunnskapsøkonomien
- Stimulere logistikk som forretningsområde
- Gjøre bærekraftighet til et konkurransefortrinn

### **2.1 Norge som lokaliseringsland**

Mennesker, bedrifter og samfunn blir stadig mer mobile. Det blir vanskeligere å opprettholde virksomhet og bosetting i perifere strøk både nasjonalt og internasjonalt. Økende globalisering betyr at bedrifter lokaliserer seg der de finner de beste vilkårene. De senere årene er norske investeringer i utlandet større enn utenlandske investeringer i Norge. God tilgjengelighet får økende betydning som lokaliseringsfaktor, mens tradisjonelle bindinger til råvarelokalisering løses opp. Dette øker transportkostnadene betydning. Norsk næringsliv har vesentlig høyere transportkostnader enn sammenlignbare land og bransjer også når en ser bort fra avstandshandicappet. En vesentlig del av merkostnadene skyldes dårligere transportpolitiske rammebetingelser.

### **2.2 Fastlands-Norges andel av verdiskaping og sysselsetting**

Få land er så avhengig av en omfattende utenriks handel som Norge for å opprettholde vekst og velstand. Eksporten tilsvarende rundt 40% av den samlede verdiskapingen i landet og nærmere 35% av innenlands konsum baseres på import av innsatsprodukter og forbruksvarer. Verdiskapingen er i stadig større grad blitt avhengig av den omfattende olje- og gassvirksomheten i Nordsjøen.

Transportpolitikken må på lengre sikt ta høyde for at den petroleumsbaserte virksomheten etter hvert vil flate ut og gå ned, og at dette må kompenseres med økt verdiskaping i annet konkurranseutsatt næringsliv i Fastlands-Norge. Fellesnevneren for fornyelsen av Fastlands-Norges næringsliv vil være vesentlig høyere produktverdi og krav til mer effektive logistikksystemer. Dette vil medføre vesentlig sterkere krav til transportinfrastrukturens standard både nasjonalt og i de grensekryssende tilknytningene. Oljealderens rørsystemer vil ikke ha noen alternative transportoppgaver.

Rammebetingelsene i NTP 2006-2015 må ha et perspektiv som ligger rundt 2030.

### **2.3 Utnyttelse av den nye kunnskapsøkonomien**

Elektronisk handel og bruk av moderne informasjonsteknologi (Internet, EDI, mv) omformer leveringsprosessene og vil påvirke transportmarkedet vesentlig. E-handel forsterker kravene

til effektiv og forutsigbar logistikk. Innføringen av bredbåndsteknologi vil ytterligere forsterke hastigheten og effektiviteten i informasjonsstrømmene.

Det er viktig å skille mellom to hovedformer for elektronisk kommunikasjon. Elektronisk kommunikasjon mellom bedrifter (B2B) har i noen tid vært en del av verdiskapingsprosessen. Analyser indikerer at IKT-bruken i norsk næringsliv i dag ligger rundt gjennomsnittet i Europa, men lavere enn i Sverige og Danmark. Bruken av Internet har akselerert denne kommunikasjonen. Jo, raskere og mer effektiv informasjonsstrømmene blir mellom leverandører, produsenter, og kunder, jo større blir behovet for en strømlinjeformet, pålitelig, og høykvalitets infrastruktur for transport av råvarer, halvfabrikata og ferdigvarer gjennom leveringskjeden.

Den andre hovedformen - netthandel mellom bedrift og forbruker (B2C) ved hjelp av Internet - er i startfasen. Det etableres i dag i høyt tempo slike e-handelsforetak på stadig flere områder. Markedet har ikke festnet seg ennå, men erfaringer fra andre land tyder på at dette vil kunne overta deler av den tradisjonelle detaljhandelen. Dersom denne formen for handel får et stort omfang, vil det skape et betydelig større fysisk distribusjonsbehov, særlig i bynære strøk. Det vil komme til å endre deler av transportmønsteret. Det vil kunne bli langt flere transporter med færre og mindre enheter i hver transport. Dette vil kreve betydelig tilrettelegging for å sikre tilstrekkelig fremkommelighet og samtidig unngå miljølempene ved økt trafikk.

#### **2.4 Stimulere logistikk som forretningsområde**

Transport, logistikk og tilknyttede tjenester er en stor næring i norsk sammenheng med en samlet omsetning på anslagsvis 30-35 milliarder kroner og en sysselsetting på opp imot 35 000. Transport- og logistikknæringen vokser sterkt, bl.a i takt med at bedrifter "outsourcer" sine transport- og logistikkfunksjoner. Det foregår betydelige og nødvendige strukturendringer i næringen, bl.a. gjennom oppkjøp fra utlandet. En del av næringen, særlig lastebilnæringen, preges av svak lønnsomhet. Større enheter med store nettverk er nødvendig for å skape tilfredsstillende løsninger.

På den annen side er Norge et lite transportmarked som lett kan bli utsatt for konjunkturelle svingninger. Man trekker seg ofte raskere ut av de små markedene ved sviktende etterspørsel. Derfor er det viktig å ha et tilfredsstillende innslag av norsk baserte transport- og logistikkforetak. Det gjelder bl.a i lastebilnæringen, samlastnæringen og nærskipfarten. Det er viktig for norske eksportnæringer at man har tilgang også på tilbydere med lokalt kjennskap til bedriftenes særlige behov og som bidrar til stabilitet i logistikken.

Konsentrasjonstendensene i ulike deler av transportmarkedet er sterkt økende og kan på sikt true det frie valget av transportmiddel. Dersom markedsandelene blir for høye på for få hender har det lett for å virke kostnadsdrivende og innovasjonshemmende. Konkurransen i luftfarten i Norge er i dag svekket vesentlig etter SAS' oppkjøp av Braathens; på sikt synes også utviklingen i samlastnæringen gå i retning av få, meget store aktører.

Det er behov for en klarere næringspolitisk innretning av transportpolitikken samtidig som man sikrer grunnleggende målsettinger om fri og virksom konkurranse.

#### **2.5 Gjøre bærekraftighet til konkurransefortrinn**

Kravene til sikkerhet og miljø øker nasjonalt og internasjonalt. Det gjelder både selve produksjonsprosessen, produktene og leveringsprosessene. På transportområdet ligger Norge

relativt godt an i forhold til sammenlignbare land. Selv om veitransporten har vokst sterkt som følge av endringer i næringsstruktur og produksjonsformer, er Norge som kystnasjon en storbruker av sjøveien. Rundt 85 prosent av utenrikshandelen målt i tonn fraktes med båt. I takt med økte krav til kort fremføringstid og hyppige og fleksible transporter har veitransporten økt sine markedsandeler. Både av økonomiske og miljømessige grunner er det viktig å stimulere til mer kombinerte løsninger som sikrer en best mulig utnyttelse av lastebilens fleksibilitet og sjøens og jernbanens lave fremføringskostnader. Det er også en økende utfordring å utforme løsninger som i større grad enn i dag omfatter returlogistikk og gjenvinning av emballasje og defekte varer.

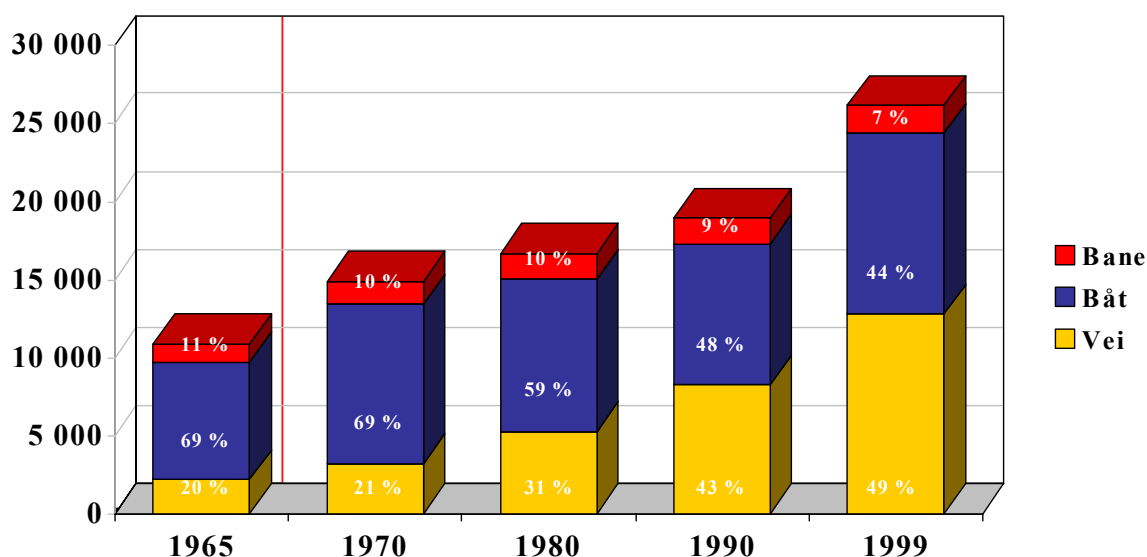
En bærekraftig logistikk forutsetter en politikk dels sikrer best mulig utnyttelse av løpende forbedringer av transportteknologiene, stimulerer næringslivets egne tiltak, og dels har fokus på en mest mulig kostnadseffektiv virkemiddelbruk.

### 3. Lange linjer og drivkrefter i transportbehovet

#### 3.1 Godstransportutviklingen siden 1965

Det har vært en sterk vekst i transportbehovet siden 1965, og det meste av veksten i etterspørselen innenlands har kommet i veitransporten. Lastebilen har i størst grad svart til transportbrukernes behov. Det gjenspeiles også ved at tre av fire transportkostnadskroner i bedriftene gjelder veitransport.

*Figur 2*  
***Innenlands godstransportarbeid 1965-99***  
(millioner tonnkm)



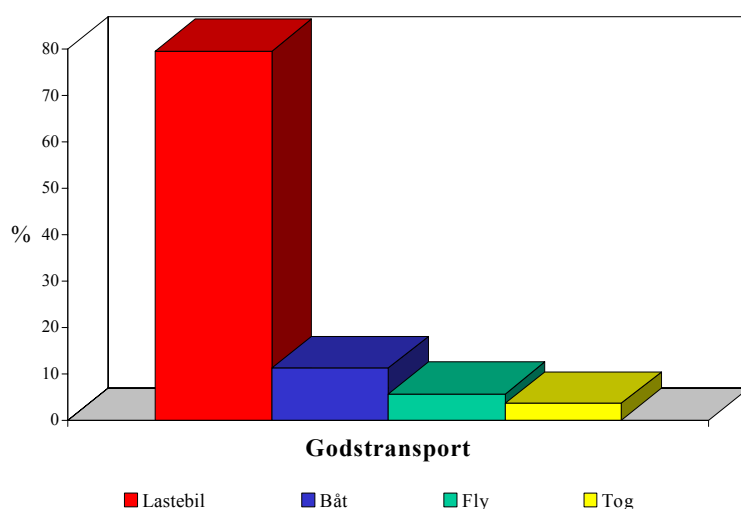
Kilde: SSB

Godstransportarbeidet innenlands er 2,5 ganger større i dag enn i 1965. Den relativt sett største veksten kom gjennom 1990-årene. Lastebilen har vært vinneren og har økt sin markedsandel fra 20% til nærmere 50%.

Holdningsmessig kommer lastebilens betydning enda sterkere til syne i TFs undersøkelse, hvor 8 av 10 bedriftsledere sier lastebilen er det viktigste transportmidlet – i hvert fall i økonomisk forstand. Bedriftene er mest opptatt av hva transportfunksjonen bidrar til i verdiskapingen.

*Figur 3*

### ***Hva er bedriftens viktigste transportmiddel i dag?***



En av 10 sier det samme om båttransport, og svært få sier at tog og fly er viktigst i bedriftens godstransport. I bedriftenes persontransport er personbilen klart viktigst, men flyet er avgjørende for mange bedrifter. Særlig bedrifter i Nord-Norge.

### **3.2 Tunge drivkrefter**

Det er tunge drivkrefter som har skapt utviklingen frem til i dag, og som vil styre etterspørselen fremover. Strukturendringer i næringsliv og lokalisering, og omlegging av produksjons- og distribusjonsformer er grunnleggende årsaker til veksten og endringene i transportetterspørselen.

Noen av de viktigste drivkrefter i transportutviklingen er:

- *Økende globalisering – arbeidsdeling og spesilaisering*
- *Svekket binding til råvarer – omlokalisering*
- *Økt kjøpekraft og kvalitetskrav i forbruket*
- *Flytting og byvekst – kompetansesentra og terminaler*
- *Næringsmessige strukturendringer – økt bearbeidingsgrad*
- *Ordrestyrt produksjon og distribusjon – varene underveis*

Hovedvirkningen av disse drivkreftene er et større transportbehov, og økte transportavstander. Utformingen av rammebetingelsene bidrar til å lette, hemme og styre transportutviklingen som følger av disse drivkreftene hver for seg og i et samspill.

### **3.3 Begrensede konkurranseflater og valgmuligheter**

Et moderne næringsliv trenger effektive transporttilbud både til lands, til sjøs og i lufta. Næringslivet har ingen ”forkjærlighet” for bestemte transportmidler, men har sitt fokus på effektive løsninger – direkte dør-dør med ett og samme transportmiddel eller som kombinerte transporter. Transportpris er en viktig faktor som styrer transportbrukernes valg, men ikke den avgjørende. Mange andre faktorer knyttet til kvalitet har økende betydning for valg av løsning.

TFs spørreundersøkelse er 6 av 10 svar knyttet til pålitelighet, mens 2 av 10 gjelder transportpris på spørsmål om hva bedriftene legger mest vekt på ved valg av transportmiddel.

*Tabell 1*

#### ***-Hva legger bedriftene størst vekt på ved valg av transportmiddel?***

*(Antall svar = 1947)*

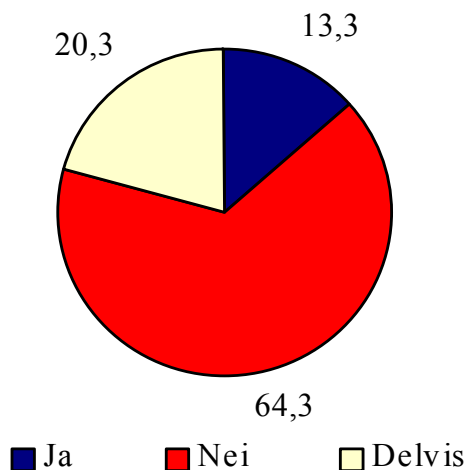
Pålitelighet	35,7 %
Fremkommelighet	27,6 %
Pris	21,4 %
Frekvens	13,3 %
Andre faktorer	2,1 %
	<u>100,0 %</u>

Dette bildet sammenfaller med en rekke andre undersøkelser

Det er betydelig fokus på ønsker om å overføre transport fra vei til bane og sjø. I TFs undersøkelse sier 33 prosent av bedriftene at de har en viss mulighet til å skifte transportmiddel under bestemte forutsetninger.

*Figur 4*

#### ***- Har bedriften i dag reell mulighet til å skifte transportmiddel? (Prosent)*** *(N=997)*



Det er med andre ord et potensiale for overføring dersom forholdene legges til rette og virkemidler er tilstrekkelig målrettet og realistiske.

For å unngå feil og kostnadsdrivende virkemiddelbruk i arbeidet med å stimulere til en annen transportmiddelfordeling må man nøye belyse de begrensede konkurranseflatene mellom transportmidlene og dermed brukernes begrensede valgmuligheter.

Mer enn 80 prosent av transportmengdene innenlands fraktes under 50 km. I disse transportene er det i praksis ingen valgmuligheter. Nærmere 90 prosent av tonnasje i utenriks handelen fraktes på skip. Her er det heller ingen reelle konkurranseflater.

De viktigste konkurranseflatene finnes mellom vei og bane om stykkgodstransportene over lange distanser innelands, og mellom vei og sjø i utenriks stykkgodstransport. Innelands har jernbanen vist betydelig konkurranseevne, og har tatt store markedsandeler gjennom heltog med containere mellom de store byene. Ytterligere markedsandeler er avhengig av økt kapasitet (blant annet gjennom flere tilbydere) og ytterligere forbedringer i produktet. I nærskipfarten foregår det spennede organisatoriske og teknologiske forbedringer som kan øke dens konkurransekraft.

I spørsmålet om overføring av transport fra vei til sjø/bane må en være klar over de begrensninger selve varesammensetningen og kravene til transportkvalitet setter. Lastebilen henvender seg til de dyreste varene med de største kravene til kvalitet, mens tog og båt frakter ”enklere” varer med lavere verdi og mindre krav til fremføringen. Dette kommer dette tydelig frem i utenrikstransportene:

### *Tabell 2*

#### ***Enhetsverdi og transportmiddel i utenriks\* transport 1985 - 1997***

(Kroner pr kg transportert)

	1985	1994	1997
Skip	2,80	2,60	2,80
Tog	8,30	6,10	5,10
Lastebil	14,20	16,80	19,50
	5,10	5,20	5,90

\*Ekskl. olje og gass

Kilde: SSB samferdselsstatistikk og utenrikshandelstatistikk

Dersom man skal få til noen overføring fra vei til bane og sjø må jernbanen og skipsfarten i sterkere grad rette seg inn mot de ”mest krevende varene” og i sine tilbud kunne matche de beste sidene ved direkte transportene med lastebil, slik at bedriftene både kostnadmessig og servicemessig finner det naturlig å velge annerledes enn de gjør i dag. Her er det viktig at rammebetingelsene bidrar til å stimulere bane og sjø, og ikke rettes inn mot å ”straffe” veitransporten fordi den er konkurransedyktig i markedet.

### 3.4 Fortsatt sterk vekst mot 2030

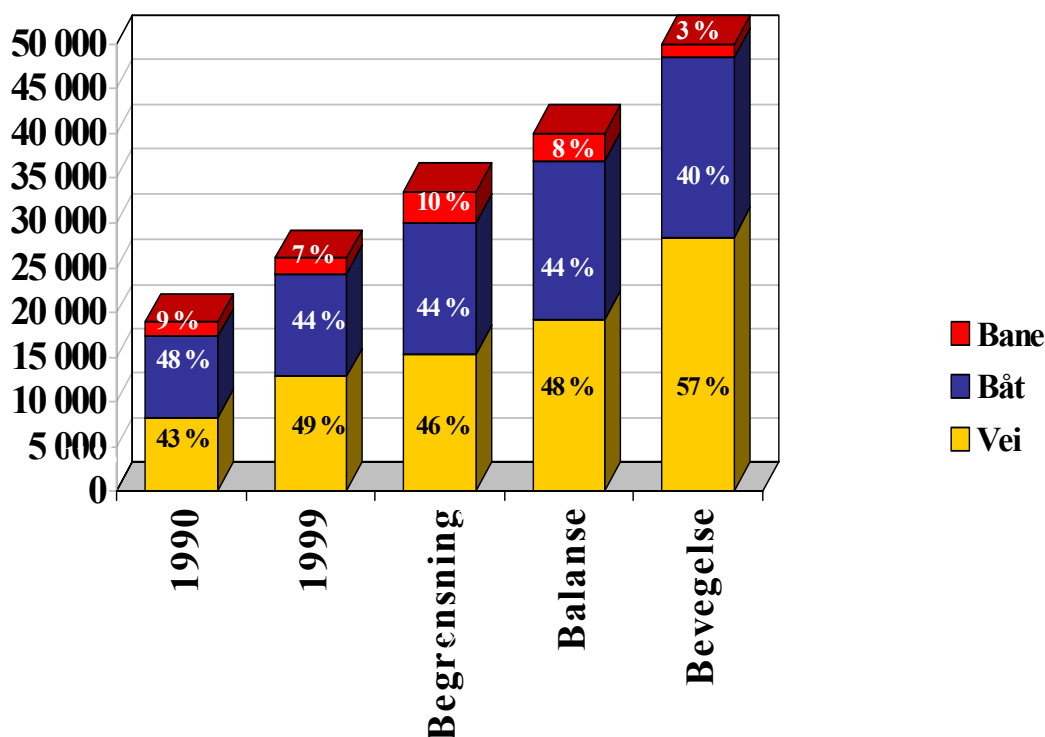
Det er all grunn til å regne med fortsatt vekst i transportbehovet. Med bakgrunn i drivkreftene i samfunn og næringsliv regner vi med en etterspørselsutvikling som ligger mellom ”balanse” og ”bevegelse” i NTP-sekretariatets transportscenarier 2030.

Mye tyder på at veksten fortsatt blir sterkest i veisektoren. Viktige drivkrefter peker i denne retningen:

- Betydelig vekst i dør-dør transporter i alle bransjer
- Mindre sendingsstørrelser og hyppigere leveringer
- Økt bearbeidingsgrad og vareverdi pr transportert enhet
- Økt e-handel B2C gir mer lokal distribusjon i finmaskede nett

Figur 5

#### NTP Scenarier – innenlands godstransportarbeid 2030



Kilde: SSB/ NTP-sekretariatet

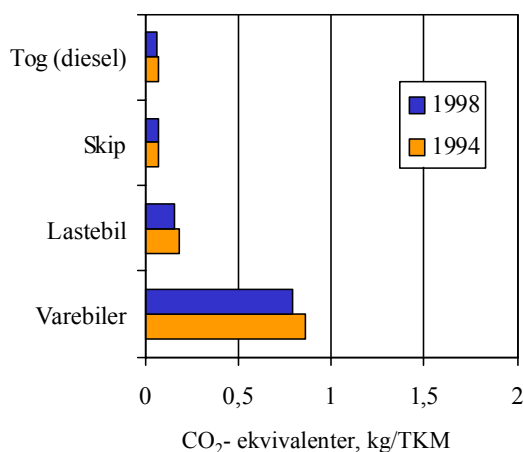
Det er en viktig oppgave for myndighetene å bidra til at denne utviklingen kan foregå innenfor en forsvarlig miljøramme. I tillegg til myndighetenes bidrag til å dempe uheldige miljøvirkninger, arbeider også bedriftene i økende grad med miljøhensyn i sine transportløsninger. Det gjelder bl.a. miljøsertifisering av transporten, gjenbruk av emballasje, osv.

## 4. Miljøperspektivet

Den forventede veksten i transportbehovet må følges opp på miljøsidan med sikte på å dempe de negative virkningene av veksten i transportarbeidet. Det offentliges tilrettelegging må dimensjoneres utfra norske forhold slik at en får en mest mulig relevant innretning av virkemidlene. For å sikre en kostnadseffektiv virkemiddelbruk må en legge til grunn at miljøutfordringene i Norge jevnt over er mer beskjedne enn i land med en langt større urbaniseringsgrad, større trafikk tetthet og vesentlig høyere andel veitransport.

Transportsektoren står for en betydelig del av CO<sub>2</sub>-utslippene. Tog og skip er mest miljøeffektive pr tonnkm, mens varebiler er en hovedutfordring.

*Figur 6*  
**CO<sub>2</sub> utslipp pr tonnkm 1994-98**



Kilde: SSB

Merk: Det ene tallet for skipsfart, er hentet fra 1993 (ikke 1994)

De tunge lastebilene har gjennomgått betydelige teknologiforbedringer de siste 20 årene. I takt med betydelige reduksjoner i drivstofforbruk og forbedringer i drivstoffkvalitet er utslippene halvert siden 1980. Det gjelder både klimagasser, partikler og andre utslipp.

Når det gjelder forholdet mellom skip og tog på den ene siden og lastbil på den annen er det viktig å huske at lastebilen som regel inngår i for- og ettertransporten til sjø og banetransport. En realistisk miljøvurdering må derfor analysere transportkjeder og ikke transportmidler. Slik sett er transport med tog og skip bare miljøvennlig dersom de totale fremføringskjedene er ressurs- og energieffektive.

Mange miljøproblemer kan løses lokalt, men CO<sub>2</sub> utslippene er globale problemer som ikke kan løses lokalt. Skal man kunne oppnå Kyoto-målsettingene trengs det både stimulerende og

regulerende tiltak i et internasjonalt samordnet opplegg. Særnorske løsninger har kun konkurransevridende og kostnadsdrivende virkninger..

Miljøkostnadene belastes i ulik grad ulike deler av transportsystemet. Prinsipielt bør det arbeides for en "fair and efficient pricing" innen og mellom transportsektorer. Konkrete avgiftstiltak i denne retning hindres imidlertid ved at det er betydelig faglig usikkerhet om regnemåter og utforming av avgiftsregimer som gir de tilsiktede virkninger. For i tilstrekkelig grad å ta hensyn til norsk næringsliv er det viktig at man ikke utformer særnorske løsninger som stort sett bare vil svekke norske bedrifters og transportnærings konkurrenseevne uten å gi vesentlige gevinster for det globale miljøet.

Flere og flere bedrifter er i gang med å legge kretsløpshensyn inn i sin logistikk. Det er bl.a. fokus på organisatoriske og andre tiltak som skaper en bedre retningsbalanse (returlogistikk) og bedre utnyttingsgrad av transportmidlene. Dette bør stimuleres og myndighetene bør være forsiktige med å gripe til avgiftsbruk og administrative tiltak som virker forstyrrende og kostnadsdrivende på bedriftenes forbedringsarbeid.

Bærekraftig logistikk kan bli et konkurransefortrinn dersom man både tar i bruk best tilgjengelig teknologi (motor, drivstoff, lastbærer/-håndtering), honorerer næringslivets egne tiltak (bedre vedlikehold/opplæring, raskere utskiftning av transportmidler, økt utnyttingsgrad, samlastning, returlogistikk, kombinerte transport og styrket kvalitetssikring), samt at den offentlige politikken fokuserer på bedre infrastruktur og en miljødifferensiert avgiftspolitik.

## **5.** **Innretningen av fremtidens rammebetingelser**

### **5.1 Rammebetingelsenes betydning slik bedriftene ser det**

I TFs spørreundersøkelse gir bedriftene klare syn på de transportpolitiske rammebetingelsenes betydning. Utbygging av god infrastrukturstandard, sammenhengende nettverk og knutepunkter er viktigst for næringslivet, men også avgiftspolitikken og konkurransepolitikken i transportsektoren har stor betydning for næringslivet.

*Tabell 3*

***- Hvilken betydning har ulike transportpolitiske rammebetingelser for din bedrift?***

	Meget stor	Stor	Middels	Liten	Svært liten	Vet ikke	SUM	N
Utbygging og vedlikehold av infrastruktur.	56,2	31,5	9,3	1,2	0,6	1,2	100,0	994
Statlige særavgifter på transport	41,2	30,9	16,1	6,1	2,9	2,8	100,0	958
Konkurranseforholdene i transportmarkedet	33,8	33,8	21,2	5,6	3,5	2,2	100,0	953

Ni av 10 bedrifter oppgir at ”Utbygging og vedlikehold av infrastruktur” er av stor eller meget stor betydning for bedriften. Nærmere 6 av 10 sier denne rammebetingelsen har meget stor betydning for bedriften.

Vel 7 av 10 sier det samme om de statlige særavgiftene på transport, mens i underkant av 7 av 10 sier at ”Konkurransforholdene i transportmarkedet” er av stor eller meget stor betydning for bedriften.

Under 2 prosent oppgir at ”Utbygging og vedlikehold av infrastrukturen” er av liten eller svært liten betydning, mens 9 prosent sier det samme om de andre transportpolitiske rammebetingelsene

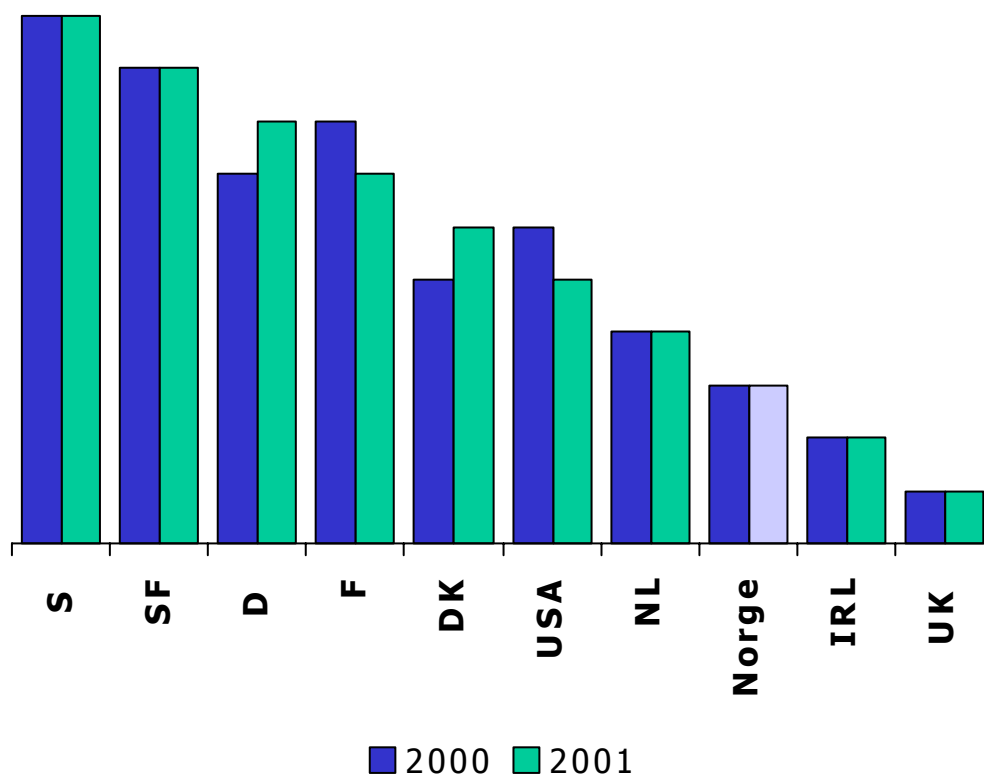
## **5.2 Svak internasjonal plassering i dag**

I NHOs konkurransevnebarometer viser at på transportområdet (og på flere andre) ligger Norge dårlig an når det gjelder rammebetingelser. Det er bare Irland og Storbritannia som kommer dårligere ut i sammenligningen.

*Figur 7*

***NHOs konkurransevnebarometer 2001***

***Transportavgifter og infrastruktur***



### **5.3 Høyt ambisjonsnivå: Konkurransedyktige rammebetingelser**

Økende internasjonal konkurranse om lokalisering av bedrifter krever en tydelig strategi for utvikling av internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser. Med et relativt sett dårlig utgangspunkt må Norge sette seg et høyt ambisjonsnivå for rammebetingelsene som skal utformes i neste generasjon NTP:

De transportpolitiske rammebetingelsene må være:

- *Internasjonalt likeartede*
- *Relativt sett bedre enn i konkurrentland*
- *Forutsigbare og stabile*

Internasjonalt likeartede rammebetingelser innebærer at de i hovedsak må bygge på samme systemer og prinsipper, men også ta høyde for norske særtrekk. At de transportpolitiske rammebetingelsene må være relativt sett bedre enn i konkurrentland innebærer en kompensasjon for Norges avstandsuremer og andre naturgitte ulemper. Drivstoffavgiftene som slår sterkt ut over lange avstander bør derfor eksempelvis ligge under gjennomsnittet for våre viktigste konkurrentland på kontinentet. Forutsigbare og stabile rammebetingelser innebærer blant annet at planrammer for investeringer i infrastrukturen blir fulgt opp i årlige budsjetter

For å få et systematisk grunnlag for en slik ambisiøs politikk bør det foretas løpende internasjonale sammenligninger (benchmark) av rammebetingelser. Slike sammenligninger glimrer med sitt fravær i gjeldende Nasjonal Transportplan.

De generelle ambisjonene kan omsettes i praksis. For å styrke verdiskapingen i norsk basert næringsliv må neste generasjon NTP bidra til en systematisk tilrettelegging for fremtidens krav til transport og logistikk. Det innebærer en tydeliggjøring av næringslivsorienterte mål og strategier. Etter TFs vurdering innebærer dette følgende hovedelementer:

- *Økt innsats i veiutbyggingen for å skape effektive transportkorridorer og knutepunkter*
- *Kostnadseffektiv og internasjonalt tilpasset avgiftspolitik*
- *Tiltak for virksom konkurranse i transportmarkedene*
- *Reorganisering og økt konkurranseutsetting av offentlige oppgaver*

## **6. Infrastrukturen: Veiene er viktigst og krever krafttak**

### **6.1 Infrastrukturens mange virkninger**

Vurderingen av infrastrukturens betydning bygger på erfaringer og forventninger om virkninger. De viktigste virkningene av forbedret infrastruktur, slik TF har registrert det gjennom mange år, er:

- *Reduserte transport- og logistikkostnader*
- *Forbedret leveringskvalitet overfor kundene*
- *Bedre tilbud av transporttjenester*
- *Nye logistikk løsninger*
- *Positive miljøvirkninger*

- *Større arbeidsmarkedsomland*
- *Utvikling av industrielle nettverk*

## **6.2 Utbyggingsbehovene i veier og annen infrastruktur**

I TFs spørreundersøkelse skiller veiene seg meget klart ut på spørsmål om hvor viktig de ulike delene av infrastrukturen er for bedriftene:

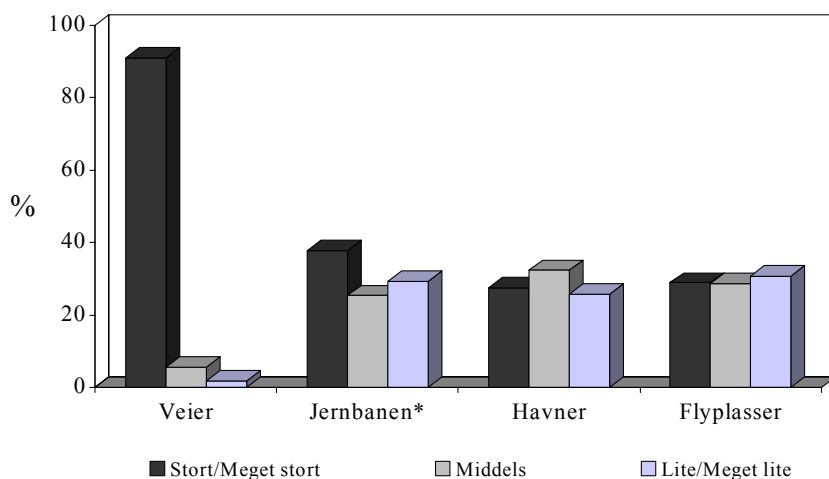
Ni av 10 bedrifter sier at veiene er viktige eller meget viktige for bedriften. Oppfatningen av jernbanen er omvendt: To av 10 bedrifter sier jernbanen er viktig eller meget viktig, mens 6 av 10 sier den er mindre viktig eller lite viktig. Bedrifter på Østlandet er mest positive både til veier og jernbanen. To av tre bedrifter i Nord-Norge peker på havnene og flyplassene.

Dette bildet gjenspeiler seg i bedriftenes vurdering av investeringsbehovet:

Ni av 10 bedrifter at investeringsbehovet i veisektoren er stort eller meget stort, mens under 4 av 10 sier det samme for jernbanens del.

*Figur 8*

***-Hvor stort er investeringsbehovet i de ulike transportsektorene etter din vurdering?***



\* Fylkene Sogn og Fjordane, Troms og Finmark er holdt utenfor, ang. jernbanen

Det er små regionale variasjoner, men bedrifter på Østlandet er noe mer opptatt av investeringsbehovet i jernbanen enn bedrifter i andre fylker

På denne bakgrunn er det et paradoks at statens investeringer i veinettet siden tidlig på 1990-tallet er blitt redusert med ca 20 prosent i faste priser. Samtidig har veitrafikken vokst med nærmere 20 prosent. Reduksjonen i veibevilgningene kombinert med en sterkere trafikkvekst enn forutsatt i planene påfører næringslivet økte kostnader og er miljømessig uheldig. Mangelen på investeringer har medført at næringslivet har gått glipp av kostnadsreduksjoner på 3-4 milliarder kroner som det ville hatt dersom bevilgningene i større grad hadde fulgt vedtatte investeringsplaner.

Dersom neste generasjon NTP skal få den tilsiktede effekt må planrammene i gjeldende NTP oppfylles og etterslep fra tidligere hentes inn. Dette er en nøkkelutfordring

### **6.3 Hva slags veipolitikk gir størst verdiskaping?**

For å få en bedre gjennomgående veistandard må det brukes midler til veibygging både i distriktene og i byområdene, i trafikksvake og trafikktunge strøk. Det hjelper ikke lakseeksporten fra Møre om den kommer raskt opp Romsdalen, dersom vogntoget blir sittende i kø gjennom Østfold.

I de aller største byene er både gjennomgangstrafikken og lokaltrafikken (arbeidsreisene) så stor at den krever utbygging både av veikapasiteten og av kollektivtrafikken. Det er derfor ingen motsetning mellom nødvendige bevilgninger til rassikring og andre flaskehalsutbedringer i distriktene og utbygging av hovedveiene i og rundt byer og tettsteder. I hovedstadsregionen trengs det et krafttak i utbyggingen av sporbunden kollektivkapasitet. Oslo-pakke II er et godt eksempel på nødvendige ambisjoner. Men disse kan kun oppnås dersom man også fullfører hovedtrekkene i den planlagte hovedveitubbygging (Oslo-pakke I).

Det må legges større vekt på utbygging av sammenhengende veiruter på tvers av fylkesgrenser og til/fra utlandet. Det må legges særlig vekt på å utvikle stamveinettet som omfatter de viktigste veirutene med størst økonomisk og trafikal betydning. Det har vært for mye klattvis utbygging som verken har gitt en bedre transportstandard eller en optimal ressursbruk. Stamveinettet er det overordnede veinettet som binder sammen landsdeler, regioner og skaper forbindelsene til utlandet. Dette veinettet utgjør i dag under 10 prosent av det samlede offentlige veinettet, men har mer enn 40 prosent av trafikken.

### **6.4 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet hindrer sløsing med midler**

For å få mest mulig igjen for en økt innsats bør de samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringene gis høyest prioritet. Selv om samfunnsøkonomiske analyser ikke gir alle svar på alle spørsmål – særlig ikke de mer politiske overveielser – får man i hvert fall et entydig og etterprøvbart grunnlag for valg av utbyggingsrekkefølge, mv.

Veipolitikken har over tid vært preget av en del meget store og samfunnsøkonomisk svært ulønnsomme utbyggingsprosjekter. Et av de mest kjente eksemplene er det såkalte FATIMA-prosjektet som forbinder Magerøya i Finnmark med fastlandet gjennom en undersjøisk tunnel. Prosjektet var ikke i nærheten av å være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dessuten ble utbyggingen nesten 50% dyrere enn planlagt. Det er en beskjeden trafikkutvikling, høye bompriser, og det er usikkert hvorvidt tunnelen svekker turisttrafikken (turistene ville heller se naturen fra ferge). Alternativt kunne Magerøya fått en tilsvarende forbedring av sin tilgjengelighet, men langt rimeligere ved oppgradering av fergeforbindelsene. Et annet eksempel er det politiske vedtaket om å legge stamveien øst-vest i en trase utenom det som er trafikantenes naturlige ruter, og med bygging av den 24 kilometer lange Lærdalstunnelen, som heller ikke var samfunnsøkonomisk fornuftig. En politikk med større vekt på prosjektenes samfunnsøkonomisk nytte vil gi større ressurser til flere veiprojekter.

### **6.5 Veienes betydning for å etablere regionsentra**

Veiene er viktig for den regionale og næringsmessige utviklingen både av små, mellomstore og store sentra. Det er for eksempel liten tvil om at anlegget av en ny vei (rv 37) rundt Tinnsjøen 1992 var et viktig bidrag til å opprettholde aktiviteten i lokalsamfunnet Rjukan i Telemark. Byggingen av Tinnsjøveien kortet ned strekningen Rjukan - Kongsberg med 26 km og ga en langt bedre veistandard enn den tidligere forbindelsen. Veien har hatt positiv virkning både for lokalt industri og turisme i form av lavere transportkostnader og enklere tilgjengelighet. Det har også virket positivt for å opprettholde bosettingen.

For regionsentra med særlig kompetansekrevene og konkurranseutsatte hjørnesteinsbedrifter – særlig aktuelt på Vestlandet og i Nord-Norge – bidrar veiutbyggingen til å øke arbeidsmarkedsområdet vesentlig. Gode veiforbindelser utvider dagpendlingsområdet og styrker dermed bedriftenes evne til å rekruttere kvalifisert arbeidskraft.

Veiutbyggingen er også viktig for å styrke de store byregionenes posisjon i forhold til konkurrenter i andre land. I globaliseringens tidsalder er det for eksempel økende konkurranse mellom hovedstadsregioner om å tiltrekke seg virksomheter. I årene fremover er dette en viktigere problemstilling enn den tradisjonelle kampen i norsk veipolitikk mellom by og land.

Skal en hovedstadsregion kunne være konkurransedyktig må den tilby topp effektive kommunikasjoner over et bredt spektrum: God fremkommelighet i selve regionen, gode valgmuligheter mellom både kollektive og individuelle transportmidler, moderne IKT, og ikke minst kapasitetssterke veiforbindelser til andre deler av landet og utlandet. Det er i dette perspektivet en må se behovet for å forsere utbyggingen av E18 fra Oslo til Kristiansand og E6 gjennom Østfold. Dette er store, og samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter med virkninger både for hovedstadsregionen og store deler av landet for øvrig. Dessverre har det tatt altfor lang tid å oppnå et slikt perspektiv lagt til grunn både for veiutbyggingen og utbyggingen av nødvendig infrastruktur for kollektivtrafikk.

### **6.6 Staten må vise større økonomisk ansvar**

For å kunne løse det voksende transportbehovet på en mest mulig effektiv måte må bl.a. at det store etterslepet i veiinvesteringer som har bygd seg opp de senere årene tas inn igjen. Dette kan skje på to måter: dels ved å øke de statlige bevilgningene, dels ved å utnytte ressursene på en mer effektiv måte.

En statlig oppfølging på linje med løftene som ble gitt i Stortinget i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan 2002-2011 og Regjeringen Bondeviks Semerklæring, vil gi næringsliv og samfunn et solid håndslag i form av reduserte transportkostnader, bedre fremkommelighet og færre utslipp. I forhold til budsjettet for 2002 innebærer det at de statlige veiinvesteringene i årene fremover bør ligge på rundt 5,2 milliarder kroner i 2002-kroner (til sammenligning er budsjettet i 2002 på 4,65 mrd kr).

Bompengene er dessverre blitt en ”sovepute” for staten. I dag utgjør bompengene ca 40 prosent av de statlige midlene. Dette er en gal utvikling. Staten må fortsatt ha hovedansvaret for å finansiere utbyggingen av riksveiene. Bompengene skal være et supplement for å forsere frem gode prosjekter. Fortsatt oppslutning om bompengereordningene fra næringslivets side forutsetter at staten tar sitt hovedansvar på alvor.

## **7. Kostnadseffektive avgifter**

Særaggifter på transport utgjør nærmere 20 prosent av næringslivets transportregning. Den statlige avgiftspolitikken særlig i veisektoren og i luftfartssektoren kommer særlig dårlig ut i en sammenligning med andre land. Ikke minst i våre naboland brukes avgiftspolitikken i større grad til å stimulere verdiskapingen og i mindre grad for å skaffe penger i statskassen. Eksempelvis ligger de norske dieselavgiftene (selv etter reduksjonene i 2001) mer enn 20 prosent høyere enn gjennomsnittet i våre nordiske naboland.

Det er et tankekors at norske myndigheter beskatter transporten så sterkt i et land som er et av de mest transportintensive i Europa. Selv om særavgiftene normalt ikke er en del av samferdselsplanleggingen bør man i neste generasjon NTP sette søkelyset på de næringsmessige virkningene av den fiskale avgiftspolitikken. Det må være et klart mål at i løpet av noen år bør Norge ha en beskatning på næringsrettet transport som ligger under gjennomsnittet for våre viktigste konkurrentland.

## **8.** **Tiltak for virksom konkurranse**

Konkurranse innen og mellom transportgrener er viktig for næringslivet fordi det bidrar til å holde prisene nede og servicegraden oppe. Konkurranse er også nødvendig for transportørenes egen innovasjon og fornyelse. De fleste trafikkslag har vært gjennom en dereguleringsprosess; det henger litt igjen innenfor jernbanesektoren. Den omfattende dereguleringen har imidlertid ikke medført de ønskede virkninger i alle sektorer. I norsk og skandinavisk luftfart er det for eksempel i dag ingen virksom konkurranse. Erfaringer fra monopoler (offentlige styrte eller private) gir grunn til å frykte at dette vil medføre høyere priser og dårligere service. En stort antall bedrifter i TFs undersøkelse peker på konkurranseforholdene i transportmarkedet som et viktig forbedringsområde.

I arbeidet med neste generasjon NTP bør det derfor legges betydelig vekt på tiltak for virksom konkurranse. Det vil være tiltak som senker etableringssterskler, en avgiftspolitik som stimulerer nykommere, det vil være en bevisst statlig innkjøpspolitikk, og økt konkurranseutsetting av offentlige tjenester, osv.

## **9.** **Forvaltningsreformer - Effektiv ressursbruk og bedre tjenester**

Det er et stort behov for reformer i samferdselsforvaltningen, dels for å få en mer effektiv ressursbruk og dels for å få bedre offentlig tjenesteyting. Den store dynamikken i markedet må gjenspeiles også i styringssystemet. Økte bevilgninger til samferdselens infrastruktur må kombineres med en betydelig modernisering av samferdselsforvaltningen for å få mest mulig effektiv utnyttelse av av de ressurser som stilles til rådighet.

Den besluttede omorganisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen og Kystverket til statsAS er viktige grep for å effektivisere virksomheten og skape like konkurransevilkår for private aktører.

Stortinget har vedtatt at tre veiprosjekter skal gjennomføres med en utradisjonell organisering og finansiering av veiutbyggingen gjennom såkalte OPS-løsninger (Offentlig-Privat-Samarbeid). I et OPS - prosjekt påtar private aktører seg å finansiere, bygge og vedlikeholde veien, mens det offentlige har ansvaret for kravspesifikasjoner, kvalitetskontroll og planprosess. Det bør åpnes for flere slike prosjekter slik at både myndigheter og private får bredest mulig erfaring med denne type effektiv organisering, og dermed kunne utløse større ressurser til veiutbygging. Omorganisering og økt konkurranseutsetting i veiforvaltningen vil gi mer vei for pengene. Det er anslått 20-25 prosents produktivitetstgevinster ved å etablere

likeverdige konkurransevilkår mellom private aktører og Statens vegvesen innenfor anlegg , drift og veivedlikehold.

Forvaltningsforetakene NSB BA, Posten BA og Luftfartsverket må omdannes til aksjeselskaper for å sikre tilfredsstillende markedsfokus. Slik endringer er nødvendig dels for å få tydeligere frem politiske prioriteringer (gjennom kjøp av tjenester) og dels for å sikre nødvendig selskapenes frihetsgrad til å foreta raske tilpasninger i markedet.

Overføring av ansvaret for trafikkhavner og farvannsforvaltningen fra Fiskeridepartementet til Samferdselsdepartementet vil være viktig for å sikre en bedre administrativ koordinering av samferdselens ulike grener. Det vil styrke mulighetene til å gjøre Nasjonal Transportplan til en virkelig tverrsektoriell plan.