

## MØTEINNKALLING

---

Utvalg: TROMSØ HAVNESTYRE

Møtested: Tromsø Havn, digitalt via Teams

Møtedato: 17.12.2021

Tid: 12:00 - 16:00

---

Eventuelt forfall meldes til tlf. 77 66 18 50  
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

## SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel
47/21	21/269	<b>MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.11.2021.</b>
48/21	20/136	<b>PROSTNESET HAVNETERMINAL - KOMMUNENS OPPGJØR OG FELLESKOSTNADER</b>
49/21	21/284	<b>VURDERING AV ULIKE SELSKAPSMODELLER TROMSØ HAVN</b>
50/21	21/281	<b>MØTEDATOER 2022</b>

Tromsø, 10.12.2021

Jarle Heitmann  
Styreleder

**MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.11.2021.**

---

Saksbehandler: Harriet Willassen  
Arkivsaksnr.: 21/269

---

Arkiv: 033

**Saksnr.: Utvalg**  
47/21 Tromsø Havnestyre

**Møtedato**  
17.12.2021

Møteprotokoll fra 25.11.2021 legges til godkjenning av styret.

Vedlegg:  
Møteprotokoll fra 25.11.2021

**Innstilling:**

Møteprotokoll fra 25.11.2021 godkjennes.

Jørn-Even Hanssen  
havnedirektør

# MØTEPROTOKOLL

## Tromsø Havnestyre

---

Møtested: Tromsø Havn, digitalt møte via Teams

Møtedato: 25.11.2021

Tid: 12:00 – 13:28

---

### Til stede på møtet

Medlemmer: Jarle Heitmann, May-Britt Ellingsen, Barbara Vögele, Tina Sætrum og Synnøve Søndergaard (vara)

Med møte og talerett:

Forfall: Tor Arne Morskogen og Ivar B. Prestbakmo

Fra adm.: Havnedirektør Jørn-Even Hanssen

Innkalling: Godkjent

Saksliste: Godkjent

## SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel
44/21	21/251	<b>MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 28.10.2021.</b>
45/21	21/263	<b>ØKONOMIRAPPORT PR. 30. SEPTEMBER 2021- TROMSØ HAVN KF</b>
46/21	21/268	<b>HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.11.2021</b>

44/21

## **MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 28.10.2021.**

### **Havnedirektørens innstilling:**

Protokoll fra havnestyremøtet 28.10.2021 godkjennes.

### **Behandling:**

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### **Vedtak:**

Protokoll fra havnestyremøtet 28.10.2021 godkjennes.

45/21

## **ØKONOMIRAPPORT PR. 30. SEPTEMBER 2021- TROMSØ HAVN KF**

### **Havnedirektørens innstilling:**

Tromsø havnestyre tar økonomirapporten for Tromsø Havn KF pr. 30.september 2021 til orientering.

### **Behandling:**

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### **Vedtak:**

Tromsø havnestyre tar økonomirapporten for Tromsø Havn KF pr. 30.september 2021 til orientering.

46/21

## **HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.11.2021**

### **Havnedirektørens innstilling:**

Havnestyret tar følgende saker til orientering:

1. Samlokalisering
2. Justering av organisasjonsmodell
3. Prosess eierskapsmelding
4. Vurdere organisasjonsform
5. Skisse til studietur

### **Behandling:**

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

### **Vedtak:**

Havnestyret tar følgende saker til orientering:

1. Samlokalisering
2. Justering av organisasjonsmodell
3. Prosess eierskapsmelding
4. Vurdere organisasjonsform
5. Skisse til studietur

Vi bekrefter med våre underskrifter at møtebokens blad er ført i samsvar med det som ble bestemt på møtet.

---

Jarle Heitmann

Styreleder

---

May-Britt Ellingsen

Styrets nestleder

---

Barbara Vögele

Styremedlem

---

Grete Ovanger

Styremedlem

---

Tina Sætrum

Styremedlem

---

Synnøve Søndergaard

Vara styremedlem

Tromsø, 25.11.2021

Harriet Willassen  
Referent

**PROSTNESET HAVNETERMINAL - KOMMUNENS OPPGJØR OG FELLESKOSTNADER**

---

Saksbehandler: Jørn-Even Hanssen  
Arkivsaksnr.: 20/136

---

Arkiv: Q72

<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
30/20	Tromsø Havnestyre	25.06.2020
33/20	Tromsø Havnestyre	27.08.2020
39/20	Tromsø Havnestyre	01.10.2020
55/20	Tromsø Havnestyre	26.11.2020
58/20	Tromsø Havnestyre	18.12.2020
48/21	Tromsø Havnestyre	17.12.2021

**Bakgrunn:**

Saken er velkjent for Havnestyret og med henvisning til ovennevnte saksnummer beskrives ikke bakgrunn nærmere. Siden styremøtet 18. desember 2020 har kommunen fått ny kommunedirektør og selve saksbehandlingen er løftet til eierskapsteamet i Tromsø Kommune. Det er Tromsø Havn tilfreds med.

Kommunestyrevedtak i sak 147/20 den 28. oktober 2020 var som følger:

- 1. Kommunestyret legger til grunn at tidligere avtalt kjøpesum for bussterminalen pålydende kr 66 526 836,- legges til grunn. Tilbakeholdt beløp kr 4 323 444,- for oppgjør bussterminalen betales Tromsø Havn KF innen 1. desember 2020. Utgifter til sikkerhetstiltak og utbedringer i bussterminalen stipulert til om lag kr 2 300 000,- dekkes av Tromsø kommune innenfor gjeldende investeringsramme i 2020. Dette vil bli foreslått bevilget og finansiert i egen sak i kommunestyret i november.*
- 2. Kommunestyret legger til grunn at det inngås leieavtale med Tromsø Havn KF vedrørende fremtidig drift av bussterminalen. Leieprisen settes til kroner 0, men Tromsø Havn KF er selv ansvarlig for dekning av felleskostnader i havneterminalen, løpende FDVU-utgifter og øvrige driftsutgifter relatert til bussterminalen.*
- 3. Avtale om leie av bussterminalen mellom Tromsø kommune og Tromsø Havn KF inngås innen 01. desember 2020.*

**Oppfølging av kommunestyrevedtaket**Ref. til punkt 1:

Tromsø Havn har mottatt oppgjør for bussterminalen.

Ref. til punkt 2 og 3:

Det har vært gjennomført flere møter mellom Tromsø Havn og Tromsø kommune på overordnet nivå. Tromsø Havn opplever at begge parter søker å finne nye løsninger til beste for havneterminalen som et naturlig mobilitetsknutepunkt for byen og regionen. Også fylkeskommunen har en viktig rolle i dette og de har derfor deltatt og vært med i diskusjoner om muligheter som potensielt også kan involvere dem.

Mer konkret er Tromsø kommune og Tromsø Havn i en utredningsprosess hvor hele Terminalen (både havneterminalen og bussterminalen) vurderes løftet ut i et felles eid selskap under felles ledelse og administrasjon. Gjeldsforpliktelsene kan da løftes ut av kommunen og de økonomiske resultatene synliggjøres. Vi gjør havnestyret oppmerksom

på at en slik transaksjon vil være krevende og det er ikke gitt at ny selskapsmodell blir den endelige løsningen, men en konstruktiv prosess er igangsatt.

Kommunens bidrag til dekning av utgifter knyttet til fellesareal og felleskostnader frem til ny løsning er funnet.

Tromsø Havn av den klare formening at kommunen må betale for sin andel av fellesarealene og felleskostnadene i havneterminalen. Dette fordi reisende med busser er like store brukere av fellesarealene i havneterminalen som øvrige reisende og besøkende gjester. Hele grunnlaget for at fellesarealene ble så vidt store er at bygget nettopp er et publikumsbygg som har kapasitet på over 1 mill. passasjerer i året. Reisende med buss representerer 1/3 av denne trafikken.

Basert på faktiske kostnader og resonnementet ovenfor, er Tromsø Havn sitt utgangspunkt at kommunen skal betale kr 2 150 000 per år for dekning av kostnadene. Med oppstart 18 juni 2018 er utestående per utgangen av 2021 på ca. 7 700 000,-. Alle beløp oppgitt er eksklusive merverdiavgift.

Kommunestyrets vedtak begrenser

Kommunestyrets vedtak i sak 147/20 punkt 2 og 3, gir både kommune- og havnedirektøren begrensninger når det gjelder det å få til reelle forhandlinger om beløpets størrelse og evt. nye løsninger mht. drift og eierskap av bussterminalen. Havnestyret bør derfor anmode om at kommunestyret opphever vedtakets punkt 2 og 3.

### **Innstilling:**

- 1) Tromsø havnestyre anmoder kommunestyret om å trekke punktene 2 og 3 i sak 147/20.
- 2) Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til nye punkter:
  - a. Tromsø kommune ber kommune- og havnedirektøren fremforhandle en løsning om hva kommunen skal betale i fellesareal og felleskostnader fra oppstart 18 juni 2018 og frem til endelig løsning er etablert. En slik løsning skal være fremforhandlet innen utgangen av Q1/2022.
  - b. Tromsø Kommune og Tromsø Havn skal finne en permanent modell som sikrer at terminalen drives rasjonelt og effektivt til beste for både eiere og brukere av terminalen.
- 3) Tromsø havnestyre legger saken frem for kommunestyret med slik innstilling:
  - a. Tromsø kommunestyre trekker punktene 2 og 3 i sak 147/20 Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til nye punkter:
  - b. Tromsø kommune ber kommune- og havnedirektøren fremforhandle en løsning om hva kommunen skal betale i fellesareal og felleskostnader fra oppstart 18 juni 2018 og frem til endelig løsning er etablert. En slik løsning skal være fremforhandlet innen utgangen av Q1/2022
  - c. Tromsø Kommune og Tromsø Havn skal finne en permanent modell som sikrer at terminalen drives rasjonelt og effektivt til beste for både eiere og brukere av terminalen.

**Jørn-Even Hanssen**  
havnedirektør



**VURDERING AV ULIKE SELSKAPSMODELLER TROMSØ HAVN**

---

Saksbehandler: Jørn-Even Hanssen  
Arkivsaksnr.: 21/284

---

Arkiv: 034

**Saksnr.: Utvalg**  
49/21 Tromsø Havnestyre

**Møtedato**  
17.12.2021

**Bakgrunn - Havnerollen i endring**

Som i de fleste andre sektorer, opplever også havnene at omgivelsene er i endring og som følge av det må også vi tilpasse oss en ny fremtid. I tillegg til den teknologiske utviklingen og det grønne skiftet, er det særlig 3 forhold som er relevante for Tromsø Havn å trekke frem:

- 1) Konkurransen på like vilkår.
- 2) Endringer av Havne- og farvannsloven fra 2020.
- 3) Kommersielle aktiviteter vs. Myndighet- og forvaltningsoppgaver.

Det vises her til beskrivelsen i Norske Havners publikasjon, «Havnerollen i endring» som ble utdelt på havnestyremøtet i september. Publikasjonen er lagt ved saksfremlegget.

Behovet for å vurdere organisasjonsform har i ulike sammenhenger vært oppe til diskusjon i havnestyret og den overordnede problemstillingen forutsettes kjent. Fra dialog med andre havner og relevante selskap som har vært igjennom tilsvarende, vet vi at en slik prosess er ressurskrevende og at den berører flere problemstillinger som Tromsø Havn ikke har spisskompetanse på. Det gjelder for eksempel skatt, merverdiavgift, dokumentavgiftsregler, eierdeler/eiendommer/verdier og forholdet til havnekapitalen, fradeling/overføring av eiendommer med mer.

For å sikre at Tromsø Havn har tilstrekkelig med ressurser til å gjennomføre en prosess med god kvalitet og for å besvare blant annet ovennevnte, ønsker vi å kjøre en konkurranse hvor et knippe rådgivningsselskaper inviteres inn til forhandlinger. Tentativ ferdigstillelse er 30. juni 2022.

**Overordnede problemstillinger:**

En vurdering av organisasjonsform favner bredt. Oppgaven er betydelig og problemstillingene som skal besvares må i samarbeid med rådgiver defineres tydeligere. De mest sentrale tenker administrasjonen er:

- Hvilken rolle og arbeidsoppgaver skal Tromsø Havn ivareta (jfr. strategi, vedtektene og den til enhver tid gjeldende eierskapsstrategi)
- Hvilken selskapsform/selskapsformer er best egnet for å sikre ovennevnte
- Hvordan ivareta effektiv styring og sikre god kontroll
- Hvilke politiske, juridiske, arbeidsrettslige og kommersielle hensyn må ivaretas
- Hvordan bør den eventuelle praktiske implementeringen foregå

Vedlegg:  
Norske Havner: Havnerollen i endring

**Innstilling:**

- 1) Havnestyret støtter behovet for å innhente ekstern kompetanse som skal støtte administrasjonen i utredningsarbeidet, jfr. problemstillingene.
- 2) Havnestyret ber om å bli oppdatert på prosjektets utvikling i styremøtene
- 3) Sluttrapporten legges frem for styret

Jørn-Even Hansen  
havnedirektør

# Havnerollen i endring

En makroanalyse av drivere som påvirker havnenes utvikling

# Innledning

## «Man kan ikke stige to ganger ned i samme elv.»

Det sa den greske filosofen Heraklit i sin tid. Og det sier noe om at verden og omgivelsene våre er i stadig endring, og det påvirker oss i stor grad.

Så er det også slik at det noen ganger er mye mer vannføring i elva enn andre ganger. Da forandres også elven raskere. Generelt er det slik at når omgivelsene er i stor endring, vil det kreve mer av oss enn ellers.

Mye tyder på at det er lenge siden verden har vært i så stor endring som nå, og som en mindre nasjon blir vi sterkt påvirket av omgivelsene våre.

Det er i dag lite tvil om at klimaendringene er den faktoren som påvirker verden mest. Det påvirker naturen og levevilkårene rundt oss, men det påvirker også sentrale områder som økonomi, lovgivning og politiske prioriteringer. Den andre store faktoren som påvirker samfunnet er teknologiendringene. De går raskt og de påvirker oss på en rekke områder, ikke minst innen transport og logistikk.

Klimaendringene, teknologiutviklingen og teknologibruken påvirker også hverandre gjensidig. Grønne forsyningskjeder er avgjørende for at vi skal klare å omstille oss til lavutslippssamfunnet. Bruken av teknologi er viktig for å få det til. Her spiller også havnene en viktig rolle, noe vi har mange gode eksempler på langs kysten.



*Direktør Kjell-Olav Gammelsæter i Norske Havner.*

Foto: Jill Johannessen, Samfunnsbedriftene

Norge har også særskilte utfordringer som påvirker oss. Selv om vi er en rik nasjon, vet vi også at de ekstraordinære inntektene fra petroleumssektoren vil gå ned i årene fremover. Samtidig vil vi få færre i arbeid og flere på pensjon. Alt dette vil påvirke det økonomiske handlingsrommet for landet som helhet, men også for transportsektoren.

Verdien av havnene som tilrettelegere for næringsaktivitet og lokal utvikling har de siste tiårene kommet mer i bakgrunnen. Og utviklingen av kystens infrastruktur har ikke fått den oppmerksomheten den fortjener som viktig infrastruktur for vår nasjonale konkurransekraft og eksport. En mindre oljeavhengig økonomi og morgendagens arbeidsplasser er avhengige av gode og miljøvennlige transportløsninger. Ved å knytte produksjon og marked sammen, har havnene bidratt til utvikling av arbeidsplasser og skapt



*Norske Havner har 65 medlemmer som forde-  
ler seg over hele landet.*

vekst i både by og bygd. Slik må det fortsette!

For å holde oss i bildet til Heraklit: Mye tyder på at det er mer vann i elven enn på lenge. For at havnene skal imøtekomme den utviklingen som skjer er det derfor viktig å ha oversikt over de sentrale drivkreftene som bidrar til omstilling. Vi har derfor laget en enkel situasjonsanalyse som omfatter forhold som er viktige i dag og i fremtiden.

Analysen betrakter seks eksterne kategorier ut ifra et havne- og sjøtransportperspektiv, herunder politiske, økonomiske, sosiale, teknologiske,

miljømessige og lovmessige drivere. Analysen gir ikke et fullstendig bilde, men beskrivelser av noen viktige drivere som vil påvirke havnenes utvikling og rolle i transportsystemet. Tanken er at dette skal danne et godt grunnlag både for å diskutere havnene som sektor og for den enkelte havn.

Vi håper dokumentet vil være både til ettertanke, inspirasjon og handling.

God lesning!

# Politiske drivere



Foto: Jill Johannessen, Samfunnsbedriftene

**Politiske forhold har stor påvirkningskraft for landets utvikling. Incentiver eller sanksjoner som myndighetene iverksetter i form av konsesjoner, støtteordninger, krav, forskrifter, lovbestemmelser, rettspraksis eller lignende skaper sentrale deler av spillerommet som havnene må navigere innenfor.**

Siden Norge har en åpen økonomi vil endringer i reguleringer eller lovverk i land vi samhandler med få konsekvenser for handel og varestrømmer. Dette vil også kunne påvirke havnene. De politiske driverne er derfor både nasjonale og internasjonale.

## Nasjonalt

I et historisk perspektiv har havnene alltid hatt både en lokal, regional og nasjonal betydning, noe som har medført at de har blitt dratt mellom statlige og lokale interesser. Da havnesektoren ble regulert for første gang i 1735 ble havnedrift primært oppfattet som en statsoppgave, der de statlige interessene skulle veie tyngst. Selv om kommunene fikk

større innflytelse over havnevirk-somheten med havneloven av 1894, beholdt de statlige myndighetene fortsatt en sterk kontroll over havnevesenet. Dette ble begrunnet med at havnene ikke bare kunne betraktes ut ifra et lokalt perspektiv. De var tvert imot av vital betydning for statens inntekter og samfunnets økonomi. Gjennom lovrevisjonene i 1933, 1984 og 2010 ble kommunenes innflytelse og styring over havnene styrket. Men fortsatt gjaldt prinsippet om at havnens økonomi skulle være avgrenset fra kommunens øvrige økonomi. Med havneloven av 2020 er ansvaret for havnene overført til kommunene i sin helhet. Langtidsvirkningen av denne kommunaliseringen er ennå ikke synlig. Men det må forventes at kommu-

nene vil endre sin tilnærming som eiere for å kapitalisere på eierskapet av havnene.

Med endringene i havneloven av 2020 ble også Kystverkets ansvar endret. En sterk forvaltning av kysten er viktig for sjøtransportens fremkommelighet og sikkerhet. Nye ansvarsoppgaver krever også ny kompetanse og organisering. I riksrevisjonens undersøkelse av oppfølging av målet om mer gods på sjø og bane (godsoverføringsmålet) fremkommer det at samhandlingen mellom etatene og departementet har vært altfor dårlig. Det ble blant annet påpekt at det ikke var satt konkrete resultatmål for å sikre at målet om godsoverføring ble nådd. Samferdselsdepartementet har heller ikke fulgt opp hvilke resultater transportetatene har oppnådd. Manglende informasjon, kunnskap og styring har påvirket arbeidet med å overføre gods fra vei til kjø, og medført at tiltak ikke har blitt foreslått eller gjennomført.

Kystverket har også blitt påvirket av avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen (ABE-reformen) som skal bidra til mer effektiv bruk av felle-skapets ressurser og «få mer igjen for skattebetalernes penger». Reformen stiller krav om produktivitetsvekst (mindre byråkrati) i alle statlige virksomheter som mottar driftsbevilgning, herunder Kystverket. Det har vært opp til virksomhetene selv å avgjøre hvordan budsjettkuttene skal håndteres. En undersøkelse fra FAFO viser at kun 43 prosent av virksomhetene har gjennomført effektiviseringstiltak og at 53 prosent har omorganisert seg som følge av reformen. For Kystver-

ket har reformen medført reduserte budsjetter og omorganisering. Det er ikke synliggjort hvordan reformen har påvirket produksjonen og tilbudet.

Hvordan transportsystemet utvikles avhenger i stor grad av hvordan staten regulerer og investerer i samferdselsinfrastruktur. Rammene for utviklingen av transportsystemet legges frem i Nasjonal transportplan (NTP). NTP er en prioriteringsoversikt for samferdselssektoren og utgangspunkt for fordeling av samferdselsmidlene i årlige statsbudsjetter. Historisk inneholder NTP flere prioriteringer enn det er midler til. De siste årene har også prioritering av vei- og baneprosjekter gått ut over bevilgningene som skulle ha gått til utviklingen av sjøtransport.

I første seksårsperiode av gjeldende NTP (2018-2029) ligger kysten an til å få en oppfølging på knapt 70 prosent, mens veisektoren blir fulgt opp 100 prosent. Transportetatene selv har påpekt at store investeringer i vei har styrket veitransportens konkurransekraft, altså en overføring av gods fra sjø til vei. Nedprioritering av kystinfrastrukturen er også grundig dokumentert i en MENON-rapport som kom våren 2021.

Hva vi trenger av samferdselsinfrastruktur for å imøtekomme fremtiden må sees i sammenheng med trafikkutvikling og næringsutvikling. Med verdens nest lengste kystlinje ligger havrommet sentralt i utviklingen av fremtidens næringsaktivitet. OECD anslår at de havbaserte næringene kan doble sitt bidrag til den globale økonomien i 2030. Regjeringen har

lagt frem en havstrategi for å utvikle havnæringene, og en stortingsmelding om en grønnere og smartere maritim næring. Felles for disse er at infrastruktur på land er glemt. Med andre ord er bindeleddet mellom sjø og land ikke vurdert. Samtidig er forvaltningen av fiskerihavnene fortsatt uavklart for de fire nordligste fylkene.

Selv om samferdselsinfrastruktur er viktig for næringslivet, er personreiser det viktigste temaet i transportpolitikken. Det er det som berører velgerne direkte. Godstransport oppleves mer som noe som skjer automatisk. Det innebærer at politikernes fokus på personreiser og arbeidsplasser går på bekostning av å utvikle grønn godstransport. Det er også en begrenset kunnskap om sjøtransporten og dens bidrag til å utvikle næringsaktivitet.

Det har siden 1990-årene vært et mål at godstransport over lange avstander i størst mulig grad skal overføres fra vei til sjø og bane. For transport av stykk gods på strekninger over 300 kilometer med nærhet til havn eller jernbaneterminal, har veitransporten i 2010–2015 økt like mye eller mer enn transport på sjø og bane. Dersom veitransporten på disse strekningene hadde vært utført på sjø og bane i stedet, ville kostnadene for samfunnet som følge av ulykker, forurensning, støy, veislitasje og køer blitt betydelig mindre.

Det er iverksatt få eller ingen tiltak for å nå målet om å få mer godstransport over fra vei til sjø og bane, og det har blitt lagt bedre til rette for arealer til tilbydere og brukere av transport langs

hovedveinettet enn ved havner og jernbaneterminaler.

I plangrunnlaget til NTP 2022-2033 erkjenner transportetatene at store veitbygginger har styrket veitransportens konkurransekraft og overført gods til vei. Både i gjeldende (2018-2029) og kommende (2022-2033) NTP er målet om godsoverføring redusert til en ambisjon, men det presiseres at «for å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang som ambisjonen sikter mot, vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen». Med andre ord har politikerne vedtatt å se bort fra å realisere godsoverføring.

For at et tiltak for å styrke sjøtransporten skal iverksettes må det dokumenteres at tiltaket har en ønsket effekt. Hvordan tiltak påvirker varestrømmene blir analysert gjennom Nasjonal Godsmodell (NGM). Dette er en beregningsmodell med store svakheter. NGM er i dag mer egnet til å gjøre analyser på kort sikt enn på lang sikt. Den fungerer også bedre på nasjonalt (aggregert) nivå enn på lokalt (disaggregert) nivå. Videre er det vanskelig å etterprøve resultater fra modellen da den er lite transparent.

Modellsystemet er også basert på til dels svært enkle forutsetninger om aktørenes atferd og muligheter. Analyser av forventet utvikling innarbeides ikke i modellen. De påviste trendbruddene viser at NGM ikke er egnet til å analysere alle typer tiltak på godstransportområdet. Bruken av



NGM til å analysere effektene av tiltak har medført at gode tiltak blir «modellert» bort og ikke blir iverksatt.

## Internasjonalt

EU-kommisjonen har i løpet av de siste to årene lagt frem og varslet en rekke initiativ for å fremme mer klimavennlig transport, og dermed nå målet om et klimanøytralt kontinent senest i 2050.

Med EUs «Green Deal» er ambisjonen klar: Europa skal bli det første klimanøytrale kontinent innen 2050. På veien til en utslippsfri fremtid er 2030 satt som en viktig milepæl. EU-kommisjonen la i sommer fram pakken «Fit for 55». Denne inneholdt blant annet en revidert forordning for infrastruktur for alternativt drivstoff (AFIR), karbonprising og et energiskattedirektiv.

Et annet viktig ledd i veien mot utslippsfritt samfunn er utviklingen av en bærekraftig finanssektor. Innføring av taksonomien, et klassifiseringssystem for økonomiske aktivitet etter definerte miljømål og krav, skal vri investeringer over til en mer bærekraftig retning.

I EU er det ikke bare EU-kommisjonen som er fremoverlent innen klimavennlig transport. EU-rådet vedtok julen 2020 et mer ambisiøst mål for klimapolitikken. Målene for utslippskutt ble økt fra 40 % til 55 %. Videre presser EU-parlamentet både EU-kommisjonen og EU-rådet i en mer bærekraftig retning.

En fortsatt økende globalisering av verden er den viktigste geopolitiske trenden som påvirker transportsektoren. Selv om det har vært en bevegelse mot mer proteksjonisme de siste årene, har koronapandemien vist at alle er «i samme båt» og at proteksjonisme ikke er noen farbar vei.

Endringer i reguleringer, eksempelvis The EU Mobility Package, bidrar sterk til å begrense østeuropeiske transportselskapers aktivitet i Vest-Europa. I tillegg blir det færre tilgjengelig lastebiler hvert år. En høy gjennomsnittsalder på lastebilsjåførene og liten eller ingen rekruttering medfører lavere tilbud innen veitransporten. Dette er positivt for kollektive transportløsninger som sjø- og banetransport.

## Påvirkning fra og mot Europa

Norske havner opererer ikke i et vakuum, og må forholde seg til mer enn lokale og nasjonale myndigheter. Gjennom EØS-avtalen kommer det en rekke EU-direktiver som regulerer virksomheten for sjøtransport, enten det er skipsavfall, landstrøm, minstelønn eller andre ting.

Norske Havner er derfor aktive med å hente informasjon og påvirke prosesser som foregår i EU. Det skjer både gjennom Den europeiske havneorganisasjonen (ESPO), eller direkte gjennom deltakelse på møteplasser i Brussel, ofte med god hjelp fra Norges kontorer i EU-hovedstaden.

# Økonomiske drivere

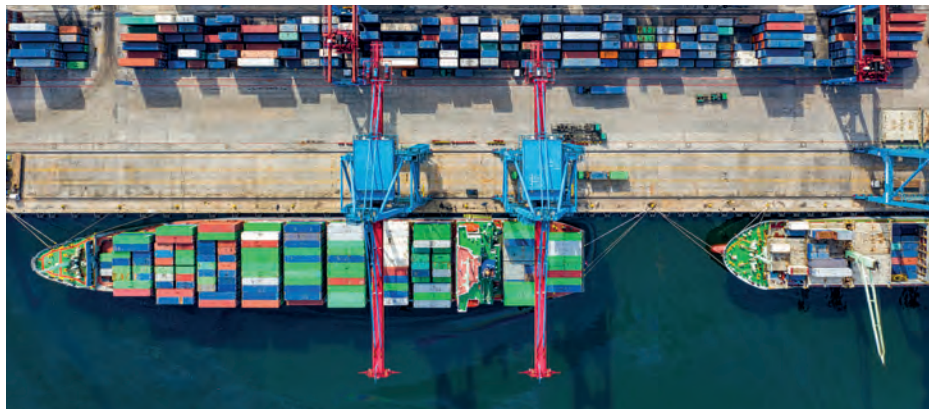


Foto: Unsplash

**De økonomiske forholdene har stor påvirkningskraft for utvikling av infrastruktur og utvikling av næringsaktivitet. Forholdene trenger ikke å ha direkte effekt på utviklingen av sjøtransporten eller drift av havnene, men de kan påvirke indirekte.**

Det økonomiske handlingsrommet er avgjørende for å investere i samferdselsinfrastruktur nasjonalt og lokalt. Det nasjonale økonomiske handlingsrommet er under press. Utfordringen med fallende inntekter og økende utgifter har vært kjent lenge. Store, statlige reformer slik som forsvarsforliket, forpliktelse til folketrygden og færre i arbeidsfør alder, har i praksis allerede spist opp handlingsrommet som oljefondet gir. I dag er om lag fire prosent av befolkningen over 80 år. I 2060 vil den aldersgenerasjonen utgjøre over 10 prosent. Det vil si at færre yrkesaktive skal betale for flere eldre.

Rådgivende ingeniørers forening (RIF) utgir rapporten «State of the nation». Rapporten gir en beskrivelse over tilstanden til offentlige bygg, anlegg og infrastruktur. Rapporten tar for seg 12 samfunnskritiske områder, blant annet samferdselssektoren (ekskl.

kystinfrastruktur), vannforsyning, avløpsanlegg og energisektoren. Bare for fylkesveier estimerer rapporten et oppgraderingsbehov på om lag 700 milliarder kroner. Oppgraderingsbehovet for vannforsyning og avløpsanlegg er vurdert til over 550 milliarder. I sum utgjør disse to behovene langt mer enn det som er lagt til grunn som det økonomiske handlingsrommet fremover. Norske Havners medlemsundersøkelse fra 2020 om investeringsbehov i farleder, bedre tilkomstveier og banetilknytning viste at et flertall av havnene i Norge har behov for (betydelige) utbedringer.

Et begrenset økonomisk handlingsrom fremover vil gi hardere prioriteringer. Hvordan koronapandemien slår ut for økonomien på lengre sikt er fortsatt usikkert, men den bidrar iallfall ikke til å øke de økonomiske handlingsrommet. Det økonomiske handlingsrom-

met vil altså bli strammere i åren som kommer, og det vil gjøre de politiske prioriteringene mer krevende. Selv om deler av gapet mellom inntekter og utgifter også kan dekket gjennom økte skatter og avgifter, er det en vanskelig politisk øvelse. Ikke minst i et land der stadig flere er vokst opp med ideen om det rike Norge.

I arbeidet med NTP 2022-2033 er det lagt vekt på å «få mer igjen for pengene». Samfunnsøkonomiske analyser var et viktig grunnlag for vurderingen av prioriteringene i planen. En investering er samfunnsøkonomisk lønnsom hvis nyttevirkningene for samfunnet samlet sett er høyere enn kostnadene. I de samfunnsøkonomiske analysene sammenstilles både prissatte og ikke-prissatte nyttevirkinger og kostnader ved tiltak. Viktige kostnadselementer i samfunnsøkonomiske analyser er investeringskostnaden, endrede drifts- og vedlikeholdskostnader samt negative eksterne virkninger, som for klima og miljø. Hvordan de ulike parametre i analysen verdsettes er avgjørende for hvilket resultat som kommer ut på andre siden. I Norge har vi for eksempel en lav pris på karbonutslipp ved samfunnsplanlegging, og svært mye taler for at denne er altfor lav. Eksempelvis er den sju ganger høyere i Sverige. Det gir klimafiendtlig infrastruktur et konkurransefortrinn. Et annet eksempel er hvordan utbedring av infrastruktur bidrar til større trafiksikkerhet. For veiutbygging blir det positivt med utbedring, mens for sjøtransporten – hvor det ikke kan hentes gevinster av færre ulykker – blir utbedringstiltaket dårligere. Man ser heller ikke på effektene

ved å overføre trafikk fra vei til sjø.

Et annet viktig moment: Selv om samfunnsøkonomiske lønnsomhet legges til grunn for hvilke investeringer som prioriteres, er det mange prosjekter som har negativ samfunnsnytte og lønnsomhet som likevel prioriteres. For disse prosjektene argumenteres det for ikke prissatte effekter som er umulig å beregne. Det betyr at mantraet «mer igjen for pengene» blir tilsidesatt for andre politiske hensyn.

Vår tilknytning til EU gjennom EØS-avtalene setter strenge krav til statlig støtte. I utgangspunktet setter statsstøtteregulverket svært store begrensninger for statlige investeringer i havnene. Gruppeunntakene i EU (GBER) ble i 2018 utvidet til også å gjelde havner, blant annet etter påtrykk fra ESPO. De åpner opp for enkelte investeringsområder i havner, herunder infrastruktur, digitale løsninger og tilførselsveier. Det har også gjort det mulig med ordningen for effektive og grønne investeringer. Tilskuddsordningen for effektive og miljøvennlige havner er utformet etter disse bestemmelsene. Det samlede støttebeløpet som er bevilget til denne ordningen i Norge utgjør kun en liten andel av det totale beløpet staten kan investere i havneinfrastruktur.

Redusert statlig handlingsrom og flere eldre vil også påvirke kommuneøkonomien. Det er derfor ikke utenkelig at kommunene vil se etter nye inntektskilder for å dekke fremtidige investeringer og utgifter. Det kan åpne for å ta utbytte i havnene for å hente inn «ekstern kapital».

# Sosiokulturelle drivere



Foto: Jill Johannessen, Samfunnsbedriftene

**De sosiokulturelle faktorene inkluderer blant annet hvordan befolkningsveksten vil være fremover, endringer i holdninger blant kunder og forbrukere, demografiske endringer, urbanisering, globalisering og endringer i livsstil.**

Dette forholdet dreier seg om hvordan endringer i moral og verdier kan påvirke samfunnet generelt og bransjer spesielt, både på politisk og individuelt plan. I den senere tid har vi eksempelvis sett en dreining mot et samfunn der miljø og klima er mer sentralt.

Det grønne skiftet er godt i gang i forbrukermarkedet. Etterspørsel etter grønne og lokale produkter er voksende. Grønne produkter har derfor blitt et konkurransefortrinn for enkelte bedrifter. Det er også større krav til å dokumentere dette i årsrapporter,

hvilket antas å bli en viktig driver i årene som kommer. Innføringen av taksonomisystemet i EU vil ytterligere forsterke konkurransefortrinnene til virksomheter som får en høy klima- og miljøscore. Dette gjøres ved at det stilles miljøkrav til lån og investeringer, slik at disse får bedre lånebetingelser.

Urbaniseringen av Norge har pågått over flere tiår. Nedgangen i antall innbyggere i deler av distrikts-Norge har lenge vekket bekymring. Samtidig har befolkningen i distriktene blitt eldre. Med demografiutfordringene har det

langs kysten vært utfordringer med å skape bærekraftige samfunn basert på kompetent arbeidskraft og produktive bedrifter. Det er spesielt krevende for mange samfunn langs kysten å skape høyproduktive arbeidsplasser med god lønnsevne i privat sektor, noe som er en viktig pilar for lokale bærekraftige samfunn. De sosioøkonomiske gravitasjonskreftene gir store fortrinn til urbane sentra fordi de har variasjon og kritisk masse når det gjelder ulike typer arbeidskraft og kapital.

Havbruk og nye næringer i havrommet er blant få næringer som i fremtiden kan skape høyproduktive arbeidsplasser med god lønnsevne i mange kystsamfunn. Paradokset er at selv om det er havet vi skal leve av i fremtiden, uteblir investeringene i infrastruktur som må på plass for at vi skal kunne høste av havet. Da Solberg-regjerin-

gen la frem sin første havstrategi var budskapet klart: «Vi vet ikke alt om fremtiden. Det vi vet med sikkerhet er at havet blir en sentral bidragsyter til fremtidig velstand og vekst». OECD anslår at de havbaserte næringene kan doble sitt bidrag til den globale økonomien i 2030. Selv om mange peker på havet som det vi skal leve av i morgen, blir ikke infrastrukturen som skal understøtte utviklingen av nye næringer i havrommet tilstrekkelig prioritert.

Samfunnet forventer mer grønn mobilitet og kollektive transportløsninger. Begrenset kunnskap om sjøtransport medfører at forventningene i stor grad ligger på togtransporten. En eldre nærskipfartsflåte og bilder av cruiseskip i fjordlandskap bidrar også i noen grad til å skape motkrefter mot sjøtransporten.



Foto: Jill Johannessen, Samfunnsbedriftene

# Teknologiske drivere



Foto: Unsplash

**Teknologiske endringer vil påvirke nesten alle bransjer. Dette omfatter blt annet nye muligheter for automatisering, bruk av (stor)data, og hvordan det kan omskapes til verdi.**

I dagens samfunn blir ny, bedre og mer avansert teknologi utviklet i stor fart, og kravene til virksomhetene og produktene blir stadig høyere. Den teknologiske utviklingen er også sterkt stimulert av verdenssamfunnets behov for å håndtere klimautviklingen. Den teknologiske utviklingen er derfor en av de viktigste endringsfaktorene i samfunnet, og noe som alltid må kartlegges og vurderes i en situasjonsanalyse av markedssystemet.

Den globale teknologiutviklingen går svært raskt. Nye løsninger og økt maskinkraft skaper nye mulighe-

ter innen automasjon og autonomi, planleggings- og styringsverktøy og samhandling samt effektiv og grønn transport.

Automasjon og autonomi av havneoperasjoner og sjøtransport er i dag i startgroen. Trolig ruller det ut en rekke nye løsninger i løpet av det neste tiåret. Selv om dette skaper muligheter for mer effektiv godsframing og håndtering, vil det også være utfordrende å rulle ut. Det vil både kreve finansiell kapasitet til å investere og ny kompetanse til å overvåke, styre og drifte.

Bruk av stordata i planlegging vil bidra til å optimalisere varestrømmer. Allerede i dag ser man endringer i logistikkorganisering. Store, kontinentale bedrifter bruker stordata for å konsentrere varelager inn mot forbrukermarkedene på kontinentet. Markeder i utkantene dekkes opp gjennom gode transportløsninger og digital informasjon.

Ny teknologi forenkler også informasjonsdeling og samhandling. Det gjør at virksomheter som er gode på å tilgjengeliggjøre digital informasjon og digital samhandling får et konkurransefortrinn.

Nye null- og lavutslippsløsninger for mobilitet kan redusere transportsektorens klima- og miljøavtrykk. Innen automasjon og autonomi er det en barriere at dette er dyrt, samtidig som det krever tid og kunnskap. I Norge har man i et tiår hatt sterke incentivordninger for personbilparken, og

man har lykket med å få en stor andel av bilparken over på elektrisitet. Selv om halvparten av nybilsalget i dag er elektriske biler, utgjør elbilparken kun 12 prosent av alle biler i Norge. Med andre ord tar det tid å fase inn null- og lavutslippsløsninger, noe også analyser av tungtransporten viser.

Et annet interessant trekk er at det er vareeierne som står for flere av initiativene til å bruke ny teknologi for å gjøre transporten grønnere. Eksempler her er ASKOs prosjekt mellom øst- og vestsiden av Oslofjorden, Yara Birkeland og Felleskjøpet/Heidelberg sements prosjekt for utslippsfri transport mellom Rogaland og Østlandet. Disse eksemplene viser også at driveren teknologi henger nøye sammen med klima- og miljømessige drivere. Vareeierne opplever et press på å levere grønnere produkter og presser på for bruk av ny teknologi for å svare ut forventningene i markedet.



Foto: Jill Johannessen, Samfunnsbedriftene

# Klima- og miljømessige drivere

Foto: Unsplash



**Dette handler om hvordan endringer i klima og miljø vil være fremover og hvordan samfunnets holdninger endres. Dette er også globale utfordringer der internasjonale forventninger og avtaler styrer de nasjonale myndighetenes satsinger, sanksjoner og konsesjoner.**

Norge har med Paris-avtalen forpliktet seg til store utslippsreduksjoner frem mot 2050. En ny politisk administrasjon i USA vil trolig intensivere dette arbeidet. Avtalen inneholder både kollektive og nasjonale mål.

Det kollektive målet er å begrense global oppvarming til under to grader og gjøre verden karbonnøytralt innen 2050. Selv om skipsfarten står for tre prosent av de globale klimautslippene, har den så langt ikke vært en del

av de globale klimaavtalene. Parisavtalen nevner hverken internasjonal transport eller skipsfart, men den påvirker likevel arbeidet med utslippsreduksjoner i skipsfarten gjennom forventninger til politiske endringer. Selv om Paris-avtalen ikke nevner sjøfart, er det også innen sjøfarten sterke drivere for at sjøfarten skal være en del av den grønne omstillingen. FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) har visjon om null klimagassutslipp fra sjøfart i dette århundret, og har samtidig slått



fast at totalutslippene fra internasjonal skipsfart skal reduseres med minst 50 prosent innen 2050.

I regjeringens plan for å kutte klimagassutslipp fra ikke-kvotepliktig sektor, Klimaplanen, påpeker regjeringen at «Målet til regjeringen er å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Transport står for om lag 60 prosent av de ikke-kvotepliktige utslippene. Uten en kraftig reduksjon i utslippene fra sektoren er det ikke mulig å nå målet om 45 prosent kutt i ikke-kvotepliktige utslipp innen 2030. Nasjonal transportplan 2022-2030 skal bygge opp om en halveringsambisjonen i transportsektoren». De ikke-kvotepliktige utslippene utgjør omtrent 50 prosent av alle norske klimautslippene.

Regjeringen følger opp sin egen plan ved i realiteten å overlate måloppfyllelsen til markedet og teknologien. Spørsmålet er om det er tilstrekkelig. Europakommisjonen la i desember 2019 frem EUs grønne vekststrategi - European Green Deal. Strategien beskriver en helhetlig tilnærming i EUs klima- og miljøpolitikk som går på tvers av politikkområder, og som ivaretar og innlemmer bærekraft i videre politikktutforming. Innenfor transportsektoren foreslås det flere tiltak som vil påvirke sjøtransporten. Alle havner skal være nullutslippshavner i 2050.

Blant tingene som vurderes er å innlemme skipsfarten og veitransport i EUs klimakvotesystem, øke fokuset på nærskipsfarten, legge frem et ambisiøst forslag knyttet til veitransport

(veiprisering og bompenger), regulere havnetilgang for de mest forurensete skipene samt kreve bruk av landbasert strøm i havner. EUs plan for å gjenoppbygge samfunnet etter koronapandemien bygger på en grønnere og mer digitalisert økonomi (Recovery and Resilience plan/Next Generation EU). I potten ligger nærmere 7.500 milliarder euro. EU krever at landene bruker 37 prosent av pengene de får til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene i økonomien og 20 prosent på digitalisering.

EU har med Green Deal påpekt at veisektoren er langt fra målet om å gjøre opp for kostnadene som påføres samfunnet. En del modeller tar for seg disse kostnadene, men de fokuserer utelukkende på klimagassutslipp.

I et optimalt transportsystem med rettferdig konkurranse er det helt avgjørende at alle eksterne kostnader inkluderes på tvers av transportformene. Det må etableres et all-europeisk system som sikrer at de ulike transportformene gjør opp for de kostnadene en påfører samfunnet. Da vil man kunne utnytte de ulike transportformenes komplimentære fordeler.

Selv om langsiktige planer som legges i dag ivaretar klimaperspektivet, kan man forvente at dette vil få økt politisk fokus frem mot 2030. Nye reguleringer, endringer i avgiftssystemet og endringer i prisfastsettelse av karbonutslipp vil endre prioriteringene i samferdselssektoren og øke konkurransekraften til de transportformene som har lavest samfunnskostnader.

# Juridiske/regulatoriske drivere



Foto: Unsplash

**For å få ekstra fokus på reguleringer er dette en egen driver, selv om de juridiske driverne ofte er et resultat av de politiske driverne.**

Vel så viktig som de eksisterende driverne er gjerne forventningene og/eller implementeringen av fremtidig lovgivning. Ofte kommer også driverne som et resultat av prosesser i EU som påvirker Norge gjennom EØS-avtalen.

## **Konkurranses på like vilkår**

Offentlige aktører står i utgangspunktet fritt til å etablere virksomhet i konkurranse med private markedsaktører. Når offentlige aktører gjør dette, må de i utgangspunktet forholde seg til reglene om statsstøtte og drive virksomheten på samme vilkår som en privat aktør ville gjort. EFTAs over-

våkingsorgan ESA, som kontrollerer gjennomføringen og etterlevelsen av EØS-avtalen, har de siste årene behandlet flere saker der private aktører hevder at offentlige aktører har vesentlige konkurransefordeler i kraft av å være offentlig eid.

I 2015 åpnet ESA sak mot Norge om brudd på EØS-avtalens regulering av konkurranse mellom offentlige og private virksomheter. ESA la i sitt brev til Norge til grunn at det generelle skattefritaket (skatteloven § 2-30) samt konkursimmuniteten for staten, fylkeskommuner, kommuner, regionale helseforetak og statlige helseforetak kan innebære økonomiske fordeler

på markedet som private aktører ikke har. Denne fordelene mener ESA er i strid med statsstøtteregelverket. Som en oppfølging av ESAs brev av 2015 opprettet regjeringen sommeren 2016 en partssammensatt arbeidsgruppe som skulle utrede og vurdere konkurranseforholdene mellom offentlige og private virksomheter.

Arbeidsgruppen foreslo flere tiltak for å sikre like konkurransevilkår mellom offentlige og private virksomheter. Etter at arbeidsgruppen leverte sin utredning har det vært mye diskusjon rundt de foreslåtte tiltakene og om de er nødvendige og hensiktsmessige. Et sentralt tema har vært at man egentlig ikke vet hvor stort omfanget av økonomisk aktivitet i kommunene er, og at arbeidsgruppens forslag til tiltak ikke vil stå seg i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

For å kartlegge disse spørsmålene ga Nærings- og fiskeridepartementet konsultantselskapet Oslo Economics i oppdrag å kartlegge den kommersielle økonomiske aktiviteten i offentlig sektor, samt å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse av ulike tiltak som kan være egnet for å sikre like konkurransevilkår for offentlige og private aktører.

Oslo Economics konkluderer i sin rapport med at omfanget av økonomisk aktivitet i kommunene er svært begrenset og at en innføring av de tiltakene som arbeidsgruppen foreslo ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomme. De foreslo derfor at regjeringen skulle innføre terskelverdier

som igjen knyttes til ulike tiltak. Med bakgrunn i disse utredningene har regjeringen i brev til EFTAs overvåkningsorgan (ESA) datert 3. mai 2021, foreslått at de ønsker å ha en sektorvis tilnærming til ESA-saken om «konkurranse på like vilkår». Regjeringen anerkjenner i sitt brev til ESA at enkelte sektorer bør undersøkes nærmere og at det kan være behov for å regulere noen av disse for å sikre at de driver i tråd med statsstøtteregelverket. I brevet til ESA nevnes spesifikt havner, parkering, bredbånd og avfallshåndtering som eksempler på slike sektorer.

Det gjenstår nå å se hvordan ESA stiller seg til regjeringens forslag og hvordan den sektorvis gjennomgangen eventuelt slår ut for havnene. Dersom ESA godkjenner regjeringens forslag om en sektorvis gjennomgang, vil havnevirksomheten bli vurdert opp imot statsstøttereglene, og dette kan medføre at det iverksettes tiltak for å sikre like konkurransevilkår.

## Havne- og farvannsloven

Ny havne- og farvannslov har nå fungert om lag 1,5 år. Særlig to endringer i loven forventes å endre havnene.

Det ene er muligheten til å ta utbytte fra havnevirksomheten for eierne. Så langt er det ikke mange havner som har opplevd forventninger fra eierne om utbytte. Og mens mindre havner, som gjerne ligger mer grisgrendt til, i liten grad har opplevd forventninger til utbytte, er forventningene ofte større i tettbygde og bynære strøk. Dette

bildet kan endre seg raskt og det er også mulig at fokuset på pandemien har gjort at dette ikke har blitt en større sak ennå. Ellers ser vi at det i en del enkelttilfeller kommer forventinger om å løse utfordringer for eierne som må karakteriseres som et utbytte. Det er ikke unaturlig at eierne vil vurdere utbytte slik loven nå er. Dersom en havn har god drift og god økonomi vil mange hevde at det er rimelig å gi et visst utbytte til eierne. Men dersom det går ut over sunn drift kan det være negativt. Poenget her er at det vil kunne påvirke fremtidens drift i havnene.

Den andre endringen i havne- og farvannsloven handler om ansvar for leden der havnene nå har fått en mindre rolle. Dette kan slå ut på to måter. Det ene er at havnene i enda større grad fokuserer på logistikk og havneutvikling. Det andre er at det kan bli større kamp om statlige midler til

utbedringer i farvannet.

## Skatt

Vi har de siste årene hatt spesielt én skattesak som kan endre de økonomiske rammebetingelsene for havnedriften, og det er den såkalte karmsundsaken. Dersom grunnlaget for hva som kan vurderes som skattepliktig endres, slik det ble lagt opp til fra skattemyndighetene i nevnte sak, kan også dette påvirke de økonomiske rammene for havnedrift for landet som helhet.

Det ligger også en ukjent faktor i utbytte. Dersom eierne tar utbytte, vil myndighetene i større grad kunne argumentere med at havnevirksomhet er en kommersiell virksomhet. Det kan påvirke både spørsmål om skattefritak og ESAs vurdering av statsstøtteregulverket.

# Oppsummering

**Denne forenklede gjennomgangen synliggjør flere drivere som gjør at omstillingen av samfunnet trolig blir både omfattende og krevende.**

Selv om de langsiktige planene som legges i dag til en viss grad ivaretar klimaperspektivet, kan man forvente at klimahensyn vil få et enda sterkere politisk fokus frem mot 2030. Som Jonas Garh Støre sa på valgnatten: «Klima er ikke én sak, men en ramme rundt alle saker». I dette perspektivet er det vesentlig at Norske Havner tar en tydelig posisjon på vegne av sjøtransporten og utviklingen av et bærekraftige transportsystem som

ivaretar både klima-, miljø- og næringsinteresser.

Det begrensede handlingsrommet fremover vil medføre en sterkere kamp om midler mellom ulike politiske områder. Skal sjøtransporten få sin andel som stimulerer til økt bruk av sjøtransport, er det viktig at fremtidens havner defineres og at havnene tar en posisjon som kritisk infrastruktur for næringsutvikling og grønne

transportløsninger. I dette ligger også hvilke teknologiske løsninger som det vil være behov for i fremtiden. Til dette trenger også havnene en robust økonomi.

Økt press på kommuneøkonomien og anledning til å hente utbytte fra havneselskapene kan være en barriere for havnenes økonomi og mulighet til å investere i tidsriktig infrastruktur etter markedsbehov. I dette perspektivet kan det være negativt at havnene er blitt fullkommunalisert og dermed får «mindre» statlig oppmerksomhet. Redusert byråkrati og eventuell kompetanseflukt kan forringe Kystverkets kapasitet som myndighet og forvalter av kysten. Det er imidlertid viktig å ha med seg at Kystverket spiller en mindre rolle i å generere mer sjøtransport gjennom overføring fra vei til sjø.

I transport- og næringspolitikken er det en klar utfordring at fokuset på personreiser og arbeidsplasser går utover bærekraftige transportløsninger på kjøp, og at sjøtransporten nedprioriteres i oppfølgingen av nasjonale transportplaner. Det er også en svakhet at forvaltningen av fiskeri- og sjømathavner ikke er endelig avklart, da det forventes at fiskeri- og sjømathavnene vil ha en sentral rolle i utviklingen av nye næringer i havrommet. Investeringer i slik infrastruktur vil være et viktig tiltak for å stimulere marin næringsutvikling. Ny teknologi bidrar til å styrke sjøtransporten. Bedre samhandlingsverktøy forenkler aktørbilde i den maritime transportkjeden. Sentralisering av logistikkorganisering i Europa bidrar også til

å flytte varestrømmer ut fra Norden, noe som igjen øker sjansen for at de vil finne sjøveien til Norge. Grønne forbrukervaner og etterspørsel etter grønn transport er også gode drivere for godsoverføring.

Det er ikke bare EU som ønsker en mer bærekraftig transportsektor. Flere land på ulike kontinenter ser at utslippene fra transportsektoren må ned hvis man skal ha en levedyktig klode. EU har likevel vært toneangivende og har til tider lagt press på IMO og andre internasjonale institusjoner. Utslippene er under lupen, og tiltak skal bidra for å nå målet om 55 prosent reduksjon.

I Norge har regjeringen overlatt jobben til ENOVA og teknologiutviklingen. De har lagt frem en klimamelding hvor karbonprising er hovedvirkemiddelet. Resten av tiltakene skulle komme i fremlagte NTP. Det kan virke som regjeringen har en for stor tro på teknologi. Selv om teknologi er en viktig del av svaret, er det ikke slik at utvikling og investering i ny teknologi er gratis. Havnene må derfor ha «finansielle muskler» nok til å møte økte krav til grønn skipsfart.

## Veien videre

Denne brosjyren beskriver ulike drivere som vil påvirke havnenes drift de neste årene, noe Norske Havner vil ha fokus på når vi de neste årene skal sikre havnene best mulig vilkår. Hvis du har spørsmål til vårt arbeid, er det bare å ta kontakt med oss. Kontaktinformasjon finner du på neste side.



### **Kjell-Olav Gammelsæter**

Direktør

[kjell-olav.gammelsater@havn.no](mailto:kjell-olav.gammelsater@havn.no)

413 05 221



### **Arnt-Einar Litsheim**

Fagdirektør

[arnt-einar.litsheim@havn.no](mailto:arnt-einar.litsheim@havn.no)

996 15 081



### **Bernt Christoffer Aaby**

Næringspolitisk rådgiver

[bernt.aaby@havn.no](mailto:bernt.aaby@havn.no)

930 24 060

## **Norske Havner**

Haakon VIIs gate 9, 0161 Oslo

Postboks 1378 Vika, 0114 Oslo

Telefon: 24 13 27 00

Organisasjonsnummer: 912868222

**MØTEDATOER 2022**

---

Saksbehandler: Harriet Willassen  
Arkivsaksnr.: 21/281

---

Arkiv: 033

**Saksnr.: Utvalg**  
50/21 Tromsø Havnestyre

**Møtedato**  
17.12.2021

Forslag til møtedatoer for Tromsø havnestyre 2022:

1. Torsdag 27. januar
2. Torsdag 24. februar
3. Torsdag 31. mars
4. Torsdag 28. april
5. Torsdag 2. juni
6. Torsdag 29. juni
7. Torsdag 1. september
8. Torsdag 29. september
9. Torsdag 27. oktober
10. Torsdag 24. november
11. Fredag 16. desember

Starttidspunkt kl 12:00

**Innstilling:**

Møtedatoer for Tromsø havnestyre 2022:

1. Torsdag 27. januar
2. Torsdag 24. februar
3. Torsdag 31. mars
4. Torsdag 28. april
5. Torsdag 2. juni
6. Torsdag 29. juni
7. Torsdag 1. september
8. Torsdag 29. september
9. Torsdag 27. oktober
10. Torsdag 24. november
11. Fredag 16. desember

Starttidspunkt kl 12:00

Jørn-Even Hanssen  
havnedirektør