

Dokumenttype	NOU 1988:27B	Dokumentdato	
Tittel	Transport og konkurranseevne. Effektivisering av Norges internasjonale godstransporter. Sammendrag.		
Kapittel	SAMMENDRAG UTVALGETS ARBEIDSOPPGAVER		

Vareeierne behov og problemer som transportkjøpere har stått i fokus for utvalgsarbeidet. De enkelte transportnæringer er behandlet i forhold til de tjenester de yter det vareproduserende næringsliv. Konkurransforholdene mellom norske transportmidler har ligget utenfor utredningens mandat.

Utvalgets viktigste arbeidsoppgaver har vært:

1. Kartlegge vare- og transportstrømmene i norsk utenrikshandel.
2. Analysere transport-, lager-, og distribusjonskostnadene i utenrikshandelen.
3. Gjennomgå administrative og juridiske problemer i grensekryssende trafikk som kan virke hindrende for en effektiv vareutveksling.
4. Gjennomgå internasjonale handels- og transportpolitiske avtaleverk som kan redusere effektiviteten i internasjonal transport.
5. Gjennomgå utviklingen i transport- og kommunikasjonsteknologi og internasjonalt standardiseringsarbeid med sikte på aktuelle norske tilpasninger.
6. Vurdere aktuelle investeringsplaner i samferdsel utfra utenrikshandelens behov.

De fleste forslag i innstillingen omfatter endringer i de offentlige rammebetingelser. Det gjelder blant annet infrastruktur, konkurransepolitikk, internasjonalt samarbeid samt forskning og utvikling. Utredningen inneholder ingen forslag om dramatiske omlegginger av den offentlige politikk. Derimot foreslås tilpasninger som i sum vil bidra til å styrke næringslivets internasjonale konkurranseevne.

Transportmarkedets effektivitet og kvalitet påvirkes primært av aktørene. Utredningen omfatter vurderinger av tiltak både blant transportutøverne og blant transportbrukerne. Innstillingen er imidlertid ingen oppskriftsbok for konkrete bedriftstilpasninger, men rettet mot økt bevissthet i næringslivet om transport og leveringservice som konkurranseelement.

Norges internasjonale godstransporter er ikke tidligere blitt kartlagt. Ved siden av å foreslå tiltak for større effektivitet og bedre leveringservice har det derfor også blitt lagt vekt på å få frem statistiske og andre kunnskaper om vare- og transportstrømmer, samt materialadministrative kostnader i utenrikshandelen.

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER
Effektiv transport og god leveringservice -
reduerte kostnader og økte inntekter

Effektiv transport og leveringservice får økende betydning som konkurransefaktor i internasjonal handel. Norges utadvendte økonomi og store avhengighet av utenlandske markeder både ved kjøp og salg understreker betydningen av effektive internasjonale transportere. De lange avstandene til våre viktigste markeder forsterker behovet for effektive løsninger.

Varehandel og transport er uløselig knyttet sammen. Det gjelder innen det enkelte land såvel som i internasjonalt samkvem. På tross av denne

selvfølgelige sammenheng, er det blant mange produsenter, eksportører og importører, og blant myndigheter fortsatt en tendens til å vurdere og behandle handelstransaksjoner og varetransport som atskilte virksomheter.

Effektiv materialadministrasjon (MA) eller logistikk, frigjør kapital og gir økt lønnsomhet. Ved en systematisk planlegging og koordinering av material- og varestrømmene fra råvarekilde til endelig bruker, kan en oppnå en helhetlig vareflyt med lavere total kostnader og høyere leveringsservice. Noe høyere transportkostnader kan således være lønnsomt hvis det ved blant annet bedre leveringsservice, gir økte inntekter.

Kapittel SAMMENDRAG
 UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 Eksportlogistisk system

(Figur utelatt)

Selv om det er en nær sammenheng mellom innkjøp, produksjon, lagerhold, salg og transportoppleggene, blir det i næringslivet generelt sett ikke lagt tilstrekkelig vekt på å avstemme disse funksjoner mot hverandre slik at en oppnår en størst mulig grad av rasjonell markedsføring og distribusjon.

En mer effektiv materialadministrasjon krever omlegging av tilvante systemer i bedriftenes administrasjon og markedsføring. Intertransutvalget har inntrykk av at forståelsen for dette er forskjellig blant norske bedrifter som produserer varer for eksport. En sterkere organisatorisk sammenkobling av markedsføring, leveringsservice og transport er særlig viktig for små og mellomstore bedrifter som ønsker å satse på eksport.

Kapittel SAMMENDRAG
 UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 Behov for ny vekst i Fastlands-Norges
 tradisjonelle utenrikshandel

Utenrikshandelen er av avgjørende betydning for å sikre velferd og sysselsettingen i Norge.

Fastlands-Norge har over lengre tid hatt et stigende underskudd i utenriksøkonomien. De vareproduserende næringers andel av bruttonasjonalproduktet (BNP) har vært i tilbakegang over en årrekke. I gjennomsnitt utgjør verdiskapningen i konkurranseutsatte næringer nå omlag 20 prosent av BNP. Mange forhold har bidratt til en sammenhengende svekkelse av konkurranseevnen i denne del av næringslivet.

Eksport av tradisjonelle varer utgjorde lenge omlag 60 prosent av vareimporten. I midten av 80-årene økte vareimporten kraftig, mens eksporten stagnerte. Tradisjonelle vareslag utgjorde i 1987 rundt 40 prosent av Norges samlede eksport av varer og tjenester.

Kapittel SAMMENDRAG
 UTFORDRINGER OG PROBLEMER

Utenriksregnskap 1982-87

(Figur utelatt)

En omfattende eksport av olje og gass har likevel sikret et solid overskudd i norsk utenriksøkonomi. Utviklingen i valutakurser og prisnedgang på olje og gass de siste årene, har imidlertid vist hvor usikker denne hjørnestein i varebyttet med utlandet kan være.

I lys av en relativt svekket betydning av olje og gassvirksomheten i årene fremover, er behovet for å gjenskape konkurransekraften i Fastlands-Norges næringsliv sterkt understreket både av myndighetene og av næringslivet.

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 EF er vårt viktigste markedsområde

Den geografiske fordeling av vår utenriks varehandel har holdt seg stabil over tid, og lite tyder på at det vil bli noen radikale forskyvninger de nærmeste årene. EF, Sverige og Finland står til sammen for rundt 75 prosent av Norges varehandel med utlandet. Denne andelen forventes å øke i årene fremover. Det legges opp til redusert vekst i importen.

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 Relativ fordeling av import og eksport
 (1985)

	NORDEN	EF AMERIKA	NORD- LAND	ANDRE LAND	I ALT
IMPORT FRA					
verdi	23	51	9	17	100
mengde	25	45	5	25	100
EKSPORT TIL					
verdi	19	51	10	19	100
mengde	18	65	4	13	100

Både næringsliv og myndigheter arbeider for å få til en omstilling i vareproduksjonen til eksport av produkter med høyere grad av videreforedling. Dette krever stor innsats fordi en meget betydelig del av norsk vareeksport går til markeder med relativt svak vekst, og fordi økningen i verdenshandelen særlig angår produkter som hittil har hatt en beskjeden plass i Norges utenrikshandel. Utfordringene består i å komme inn på vekstkræftige markeder med nye produkter. Dette forutsetter blant annet effektive markedsførings- og distribusjonsapparater, som vil kunne medføre noe høyere MA-kostnader, men som mer enn oppveies av økte inntekter.

Fortsatt økonomisk vekst og økt internasjonal arbeidsdeling vil bidra til større vareutveksling over landegrensene. Videre vil omstilling til mer bearbejdede varer stille sterkere krav til transportkvaliteten og annen leveringsservice.

Kapittel SAMMENDRAG
 UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 MA-kostnader i vare-eksporten fra
 Fastlands-Norge 1985. Fordeling på
 komponenter

(Figur utelatt)

Kapittel SAMMENDRAG
 UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 MA-kostnadene i vareeksporten utgjør minst
 20 prosent av vareverdien

De materialadministrative kostnader (MA-kostnadene) i vareeksporten fra Fastlands-Norge utgjør minst 20 prosent av eksportverdien. Dette tilsvarte 11 milliarder kroner i 1985. Dette er en nedre grense for MA-kostnadenes omfang, da utvalgets analyser ikke fanger opp alle MA-kostnader for hele det eksportrettede næringsliv. Lagerkostnadene gjelder for eksempel kun industrisektoren. Det har heller ikke vært mulig å fange opp transportkostnadene i forbindelse med innkjøp av innsatsvarer innenlands.

Transportkostnadene er den viktigste komponent, og utgjør opp mot 60 prosent av MA-kostnadene, mens lagerkostnadene utgjør rundt 1/3. Andre kostnader, som f.eks. forsikring, transportemballasje og kapitalkostnader for varer under transport har relativt mindre betydning.

Det er hovedsakelig på områdene transport og lager, og i tilpasningene dem i mellom, at effektiviseringstiltak vil kunne få betydning.

Det er store variasjoner mellom ulike bransjers MA-kostnader avhengig av forskjeller i vareverdi, krav til transportmiddel og avstand til markedene. Disse variasjoner gir seg også utslag i fordelingen av kostnadene på ulike komponenter. Et par eksempler: Eksporten av fersk oppdrettsfisk forutsetter en "lagerfri" omsetning. Her dominerer transportkostnadene. Emballasjekostnader utgjør også en relativt stor andel. I treforedling derimot er det en jevnere fordeling mellom transport og lagerkostnader.

Høyere MA-kostnader enn land vi konkurrerer med?

Det er indikasjoner på at norsk eksportrettet næringsliv har høyere MA-kostnader enn sammenlignbare bransjer i andre land. Avstandene til våre viktigste markeder er en grunnleggende kostnadmessig ulempe. Kostnadsprobleme bunner også i bosettingsmønsteret, næringsstrukturen og et generelt høyt kostnadsnivå. Dårligere transportstandard, høyere avgifter og en svakere utnytting av transportmidlene enn i viktige konkurrentland har også stor betydning.

Tiltak for reduserte MA-kostnader vil gi betydelige gevinster.

Det er anslått at en 10 prosents reduksjon av eksportnæringsers kostnader

til transport og kommunikasjon vil medføre en oppgang i driftsresultatene på i gjennomsnitt 20 prosent. Nå svinger imidlertid driftsresultatet i eksportnæringene i takt med konjunktorene på verdensmarkedene, slik at virkningen for lønnsomheten ett år ikke trenger gi noe godt bilde. En slik reduksjon kan imidlertid sammenlignes med effekten av en nedgang i lønnskostnadene på rundt 2,5 prosent.

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 Vekst i transportstrømmene: skjerpet
 markedskamp og utvikling av nye
 transportsystemer

Fastlands-Norges produksjonsliv er i stor grad sjøkantlokalisert, og våre viktigste handelspartnere omkranser Nordsjøbassenget. Denne strukturen gjør sjøen til en naturlig og dominerende fremføringsveg. 80 prosent av de samlede import- og eksportmengder transporteres på skip.

For å få et tilfredsstillende bilde av de enkelte transportmidlers betydning i utenrikshandelen må det imidlertid skilles mellom masse gods og mer bearbeidet stykk gods. Masse godset har over dobbelt så stort omfang som stykk godset målt i mengder. Stykk godset er imidlertid tre og en halv gang mer verdt enn masse godset.

På stykk godsmarkedet er vegtransportene nå en meget sterk konkurrent til sjøfarten målt både i mengder og verdi.

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER
 Transportmiddelfordeling i eksport av
 massevarer og stykk gods 1985

(Figur utelatt)

Vel 25 prosent av stykk godsmengdene inn og ut av Norge går på lastebil. Dette utgjør mellom 40-45 prosent av verdien på alt stykk gods som importeres og eksporteres. Jernbanen har en beskjeden del av utenrikstransportene og brukes hovedsakelig til import av stykk gods.

Økende innslag av høyverdivarer gir lastebilen økt betydning.

Lastebilen har vært den store vinner av markedskampen i 1980-årene. Det gjelder både stykk gods og masse gods. Veksten har vært hele 10 prosentpoeng i import av stykk gods, noe lavere på eksportsiden. Lastebilen blir i økende grad attraktiv for alle typer varer: fra kjøletransport av fisk, frukt og grønnsaker, via bearbejdede komponenter i industriell produksjon til bulktransporter av kjemikalier.

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER

Endring i transportmidlenes markedsandeler
1980-85. Import - Eksport

(Figur utelatt)

Sjøfarten har tapt markedsandeler både i import og eksport. Særlig kraftig har tilbakegangen vært i importen av stykkgoods. Markedsandelen er redusert med 8 prosentpoeng fra 1980 til 1985. Jernbanens markedsandel har vært relativt stabil.

Selv om det fraktes beskjedne mengder med fly, får flyfrakten økende betydning i utenrikshandelen. Fly har feks nå hånd om en større andel av eksportverdiene enn jernbanen har. Tyngden av flyfrakten går med passasjerfly. Intertransutvalget gikk i en særuttalelse inn for oppheving av en rekke reguleringsordninger for flyfrakten. Disse er gjennomført.

Omlegginger og internasjonalisering av næringslivet vil påvirke transportsystemene på forskjellige måter.

Teknologisk og handelspolitisk utvikling peker i retning av fortsatt internasjonal arbeidsdeling og vekst i det samlede transport- og kommunikasjonsbehov. Endringer i varesammensetningen vil endre transportmiddelfordelingen.

Innenfor en tidshorisont på 10-15 år er det imidlertid klart at eksporten fortsatt i stor grad vil være preget av masseforsendelser fra sjøkantlokaliserte produksjonsanlegg, og dermed opprettholde sjøfarten som den viktigste transportmåte målt i tonn.

På det ekspanderende stykkgodsmarkedet vil det imidlertid bli en skjerpet kamp mellom transportmidler og -systemer. Omlegginger i industri og næringsliv til ordrestyrt produksjon av bearbejdede varer i mindre serier med hyppige sendinger og redusert lagerhold, vil vri etterspørselen i økende grad mot dør-til-dør-transporter med høye frekvenser og stor regularitet.

Vegtransportene i sterk vekst mot år 2000

Disse endringene vil bidra til en fortsatt vekst i de direkte lastebiltransportene. En modifisert trendforlengelse gir lastebilen en samlet markedsandel ved århundreskiftet på ca 23 prosent, og en andel på bortimot 40 prosent av importerte og eksporterte stykkgodsmengder, mot henholdsvis 16 prosent og 27 prosent i dag.

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER
Transportmidlenes andeler av import/eksport
i tre prognosealternativer

Relativ fordeling (prosent)

(Figur utelatt)

Kapittel SAMMENDRAG
UTFORDRINGER OG PROBLEMER
Transportmidlenes andeler av

stykkegodsmarkedet til/fra Norge i tre prognosealternativer.

Relativ fordeling (prosent)

(Figur utelatt)

Vegtransportene har alltid hatt en sterk stilling i importen av ferdigvarer og annet stykk gods. I årene fremover er det grunn til å vente en betydelig økt andel i eksporten av stykk gods.

Vekst i kombitrafikk veg/bane?

Sterke politiske krav om å begrense biltrafikken utfra miljømessige hensyn, vil kunne bidra til å dempe veksten i vegtransportene noe.

Kombinerte løsninger bil/bane som kan tilby konkurransedyktige opplegg mht hurtighet, regularitet og pris vil kunne bidra til dempet vekst i den direkte lastebiltrafikken, og gi jernbanen økte markedsandeler. I den såkalte SCANLINK-planen er det feks regnet med at jernbanen i et kombinert opplegg skulle kunne oppnå en samlet markedsandel i trafikken mellom Norden og Kontinentet på rundt 20 prosent i år 2000.

Endringer i lokaliserings- og produksjonsmønster, varesammensetning, organisering og teknologi, samt takten i nødvendige investeringer har erfaringsmessig et vesentlig slakere tempo enn det som forutsettes for en såvidt betydelig omlegging til kombinerte transporter bil/bane. Dessuten er tradisjonelle kombiløsninger bil-båt allerede i markedet og vil være en sterk konkurrent til kombitrafikk bil/bane.

Kapittel SAMMENDRAG

KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

Tilpasning av offentlige rammebetingelser:

Fri handel og fri transport

Fri handel forutsetter fri flyt av varer på tvers av landegrensene. Transportpolitikken må derfor bygge på de samme prinsipper som internasjonal handel. Fri handel og et sterkt regulert transportmarked vil i lengden føre til svekket effektivitet og redusert konkurransekraft i næringslivet. Ønsker om å beskytte enkelte næringer og nasjonale markeder må sees i lys av slike overgripende virkninger.

Kapittel SAMMENDRAG

KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

Adgang til EFs felles transportmarked er den viktigste transport-politiske tilpasning.

Det Europeiske Fellesskap (EF) er det viktigste markedsområde i norsk utenrikshandel. EFs indre marked skal være fullført innen 1993, inklusive et felles transportmarked med fri konkurranse på mest mulig like vilkår. De største omlegginger skjer på vegtransportområdet.

EF arbeider langs to hovedlinjer for å etablere et felles

vegtransportmarked: Dels liberalisering av markedsadgangen, dels harmonisering av konkurransevilkårene. Oppmykingen av markedsadgangen og nedbygging av de strenge reguleringer av internasjonale transport, er det primære mål for å skape et felles transportmarked. Harmonisering av konkurransebetingelsene, dvs. kjøretøyenes beskatning, tillatte vektor og dimensjoner, samt sjåførenes kjøre- og hviletider, er viktige og nødvendige, men skaper som sådanne ikke noe felles transportmarked.

Liberaliseringen foregår hovedsakelig gjennom årlige økninger av EF-tillatelsene til å drive tredjelandskjøring. Behovsprøving for adgang til transportyrket skal erstattes av kvalifikasjonskriterier. Det frie markedet skal gjennomføres selv om man ikke makter å foreta en parallell harmonisering av vegtrafikkavgiftene. Dette skyldes antagelig at EF har konstatert at vegtrafikkavgiftene ikke har så stor relativ betydning som tidligere antatt.

EFs felles transportmarked vil lede til økt konkurranse, et mer mangesidig transporttilbud, bedre utnyttelse av transportmidlene, og lavere transportkostnader.

Norsk næringslivs konkurrenter i EF kommer til å få en konkurransefordel hvis Norge fortsatt må basere sine internasjonale transport på bilaterale kvoter og andre reguleringer som svekker valgmulighetene og effektiviteten i transportmarkedet. Bedrifter i EF-landene hvor tekniske, fysiske og avgiftsmessige barrierer for fri transport og vareutveksling er fjernet, vil lettere kunne oppfylle skjerpede krav til effektive transport og tilfredsstillende leveringsservice enn bedrifter som står utenfor det indre markedet. Fullføringen av det indre markedet vil også forsterke ulempene ved vår perifere plassering i forhold til markedene på Kontinentet.

Den mest rasjonelle beslutning for å nå transportpolitiske mål ville være å søke medlemskap i EF. Utvalget tar imidlertid til etterretning at dette for tiden ikke er avklart, og har derfor vurdert andre løsninger. Andre løsninger vil neppe gi de samme fordeler og vil kanskje også være vanskeligere å oppnå.

Norske myndigheter må arbeide raskt og offensivt for å få adgang til EFs felles transportmarked.

Deltakelse i det frie transportmarkedet vil bidra til at norsk næringsliv unngår konkurransevridende handels- og transporthindringer i vårt ubetinget viktigste marked. EF er dessuten norsk skipsfarts viktigste marked. En nødvendig internasjonalisering av den norske vegtransportnæringen vil også bli stimulert ved at vi kommer med i EFs felles transportmarked.

Utgangspunktet er godt idet Norge har en av Europas mest liberale samferdselslover for godstransport. Blant annet har vi åpen adgang til transportyrket og fri prisdannelse. Kystfarten er åpen også for utenlandske skip. På flere områder har Norge allerede et transportpolitisk regelverk som EF sikter mot.

Norge må tilpasse seg EFs regler slik at man kan utføre transport i hverandres områder på samme vilkår. Tilpasningene må foretas uansett om Norge får adgang til det indre markedet eller ikke. Ensidige norske tilpasninger er imidlertid i seg selv ingen tilstrekkelig betingelse for å oppnå adgang til EFs transportmarked.

På områder hvor enighet ikke er oppnådd i EF, må en søke å påvirke utformingen av de bestemmelser som er under diskusjon.

Norge bør fremme sine interesser overfor EF i samarbeid med de andre nordiske land.

Dette forutsetter en fortsatt harmonisering av relevante deler av de nordiske lands transportpolitikk og felles tilpasning til EFs bestemmelser.

Strategien vil være forskjellig for de enkelte transportgrener. På landtransportområdet ligger det særlig til rette for felles fremstøt fra Sverige, Finland og Norge. I luftfartspolitikken er Norge og Sverige gjennom det skandinaviske luftfartssamarbeid og Danmarks medlemskap i EF allerede involvert i den luftfartspolitiske utvikling, mens Finland her står i en annen stilling. På det skipsfartspolitiske område bør Norge inntil videre fortsette utviklingen av sine bilaterale forbindelser med EF.

Det bør arbeides for samarbeidsavtaler på landtransportområdet mellom EF og Sverige, Finland og Norge.

Slike samarbeidsavtaler kan danne basis for ordninger som i sin tur åpner adgang for deltakelse i EFs felles transport-marked.

Det bør arbeides for etablering av et felles nordisk vegtransportmarked.

Det bør etableres et fritt vegtransportmarked i Norden som åpnes for EF-landene på samme betingelser som Norge, Sverige og Finland får i EFs indre marked. Norden ligger på flere områder lenger fremme enn EF-landene i dag. Blant annet er det fri tosidig trafikk mellom de nordiske land. Norge og Sverige praktiserer også en liberal holdning til tredjelandskjøring. Finland er i ferd med å myke opp sine bestemmelser.

Den nordiske vegtransportavtalen av 1971 og de nordiske transportministres erklæring i november i 1987 bør danne basis for et nordisk transportmarked. Dette arbeidet bør forseres og minst ligge på linje med det som foregår i Europa.

Kapittel SAMMENDRAG

KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

Konkurransetilstandene i internasjonal vegtransport må harmoniseres.

En effektiv gjennomføring av et felles transportmarked forutsetter en rimelig grad av parallellitet mellom liberalisering av markedsadgangen og harmonisering av de konkurransevilkår transportørene opererer under.

Norsk lastebiltransport vil også i fremtiden være konkurransedyktig med utenlandske transportører, dersom den får muligheten til å konkurrere på like vilkår. På samme måte som skipsfarten bør norsk lastebilnæring behandles som en konkurranseutsatt næring.

Beskatningen av internasjonale lastebiltransporter

Man er kommet relativt kort med harmonisering av beskatningen av lastebiler i internasjonal transport. Både i de nordiske land og i EF-landene er det utviklet forskjellige systemer og nivåer for beskatning av lastebiltrafikken.

Norske kjøretøyer beskattes hardere enn kjøretøyer i andre land.

I internasjonal vegtrafikk skilles det mellom to beskatningsprinsipper. For det første nasjonalitetsprinsippet som innebærer at kjøretøyene bare beskattes i hjemlandet, og for det andre territorialprinsippet som innebærer at kjøretøyet beskattes i det land hvor det anvendes og forårsaker vegslitasje m.v. Norge og Sverige er av de få land i Europa som hittil har praktisert beskatning etter territorialprinsippet gjennom en kilometeravgift. De fleste EF-land har et system med årsavgifter og drivstoffavgifter, hvor årsavgiften er hovedkomponenten. Flere av landene har i de senere år også tatt i bruk bompenger.

Drivstoffavgifter og bompenger diskriminerer ikke mellom nasjonale og utenlandske kjøretøyer og er en form for territoriell beskatning. Det er uklarhet om EFs fremtidige avgiftssystem. En del land frykter at harmonisering av avgiftene vil ta form av en reduksjon av avgiftene ned mot nivået i de land som idag har de laveste avgiftene. For flere land vil dette kunne bety en vridning vekk fra en rimelig dekning av de vegholdskostnader som kan tilskrives lastebiltransportene. Andre land kan frykte en heving av avgiftene som virer vegtransportens konkurranseevne i forhold til andre transportmidler.

Etter Intertransutvalgets vurdering er den mest nærliggende oppgaven å komme frem til et mest mulig likeartet avgiftssystem i Europa. Nordisk harmonisering kan være et viktig steg på veien.

Harmonisering av beskatningsnivået vil måtte ses i et lengre

tidsperspektiv. Den samlede bilbeskatningen er integrert i det totale beskatningssystem i landene, og provenyet er viktig for statens samlede inntekter.

Det er betydelige forskjeller i vegholdskostnader mellom de ulike land i Europa. I prinsippet bør slike forskjeller gjenspeiles i avgiftene. For biler i grensekryssende trafikk kan dette vanskelig praktiseres uten å anvende territorialprinsippet.

Norge bør fortsatt gå inn for territorialprinsippet, men finne frem til ordninger hvor en unngår oppkreving av avgifter på utenlandske kjøretøyer ved grensepasseringen.

Et system med faste avgifter kombinert med drivstoffavgifter kan være et nærliggende alternativ til den nåværende kilometeravgiften. Hvis dette blir alment i EF, må Norge foreta tilsvarende omlegginger. Drivstoffavgiften vil bidra til å sikre konkurranselikhhet mellom transportmidler fra land med ulike avgiftsnivåer. Lastebilene vil da, uavhengig av nasjonalitet, på samme måte bidra til dekning av vegholdskostnadene.

Ved en eventuell omlegging av kilometeravgiftssystemet i Norge, vil det bli opp til Norge selv å fastlegge det samlede beskatningsnivået for norske kjøretøyer. Det kan blant annet tas hensyn til hvordan beskatningen påvirker lastebilnæringens internasjonale konkurransesituasjon.

Det er urealistisk å erstatte den nåværende kilometeravgiften med en tilsvarende høyning av drivstoffavgiften for å opprettholde provenyet til staten. Det anses også urealistisk å erstatte kilometeravgiften med en årsavgift. Omleggingen må være en kombinasjon av årsavgift og drivstoffavgift.

Den særnorske investeringsavgiften på vegtransportmateriell bør fjernes.

Norge er det eneste land blant de vi konkurrerer med som har investeringsavgift. I 1985 utgjorde investeringsavgiften i internasjonal transport ca 40.000 kr pr bil pr år, og ligger høyere enn nivået for årsavgift i alle europeiske land.

Årsavgifter for tunge kjøretøyer i endel europeiske land 1987

Norge ¹	NOK	40.000
Vest-Tyskland	"	33.000
Danmark	"	27.000
Sverige	"	22.000
Nederland	"	11.500
Finland	"	11.100
Frankrike	"	3.500
Italia	"	3.300

1) Investingsavgiften omregnet til årlig beløp over 5 år.

Norsk skipsfart er til sammenligning fritatt for investeringsavgift.

Reglene for kjøre- og hviletid i internasjonal yrkestrafikk.

Det er små reelle forskjeller mellom EFs regler og de internasjonale AETR-reglene for yrkessjåførenes kjøre- og hviletid. Det er ikke hensiktsmessig å ha to forskjellige regelverk i Europa.

Norge bør tilpasse seg til EFs regler for kjøre- og hviletid i internasjonal yrkestrafikk.

Dette vil gi større smidighet og kvalitet i transportene og gi norske utøvere de samme konkurranseforutsetninger som EF-transportørene på dette området. Det vil være en fordel om man kan komme frem til enighet også på nordisk plan om en slik tilpasning.

Tilpasning til EFs regler for arbeids-, kjøre- og hviletider vil ikke få negative konsekvenser for yrkessjåførenes arbeidsforhold. Forskjellene mellom reglene som praktiseres overfor norske yrkessjåførere og EF-reglene er beskjedne. Av denne grunn er det heller ikke grunn til å anta negative konsekvenser for trafikksikkerhets situasjonen som følge av en overgang til EFs regler. En forutsetning for tilslutning til EFs regler er at det både

nasjonalt og gjennom internasjonalt samarbeid blir truffet nødvendige tiltak for at reglene blir overholdt.

Kjøretøyenes tillatte mål og vekter

For å sikre en god transportøkonomi er det viktig at kjøretøyenes tillatte mål og vekter blir utformet slik at deres kapasitet blir best mulig utnyttet. Norske bestemmelser avviker på viktige punkter både i forhold til EFs regler og i forhold til bestemmelser i Sverige og Finland.

Max vekter og dimensjoner i Norge, Sverige og minstebestemmelser i EF 1988

	Norge	Sverige	Finland	EF
Aksellast (tonn)	10	10	10	11,5 3)
Boggilast (tonn, to-akslet)	16	16	16	18
Totalvekt (tonn)	50	51,4	48	44 1)
Max lengde (meter)	18.5/19	24	22	18
Max bredde (meter)	2,52)	2,6	2,6	2,5 2)
Max høyde	(4,5)	(4,5)	4,0	4,0

1) Gjelder semitrailer med 40 fots ISO-container, ellers 40 tonn

2) For termovogner er det vedtatt 2,6 meter

3) Drivende aksel i 5- og 6-akslede vogntog

() I henhold til vegnormalen

Harmoniseringsbehovene er større i forhold til de nordiske land enn overfor EF. Sverige og Finland har planer for økte vekter og dimensjoner i 1990. Dette vil ytterligere øke avstanden til norske bestemmelser.

I en situasjon hvor Norge og de andre nordiske land er kommet med i EFs felles transportmarked, vil nordiske bestemmelser som avviker fra EFs, også måtte gjelde for kjøretøyer fra EF-landene som i fremtiden ønsker å drive trafikk mellom de nordiske land.

(Illustrasjon utelatt)

EFs vekt- og lengdebestemmelser stimulerer til et "kompakt" kjøretøy. I henhold til norske bestemmelser må norske lastebiler være vesentlig lengre enn EFs for å få med seg den maksimale nyttelast. Omvendt er et kompakt EF-kjøretøy med maksimal nyttelast ikke tillatt i Norge etter norske totalvektstabeller.

Myndighetene bør foreta en samlet gjennomgang av tillatte mål og vekter.

En slik gjennomgang er nødvendig for å bringe norske bestemmelser på linje med de endringer som er foretatt eller planlagt både i EF og i de nordiske land. Gjennomgangen må omfatte behov for evt investeringer i veger og broer og en samfunnsøkonomisk vurdering av tiltakene. Det er naturlig at harmoniseringsoppgavene i forhold til Norden og EF blir drøftet i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan for 1990-93.

Eventuelle samfunnsmessige merkostnader som standardforbedringer medfører, må dekkes inn gjennom de avgifter godstransportbilene må betale.

Utvalgets flertall anbefaler at bestemmelsene om max lengde og bredde, som nå er tillatt for spesielle transportere, blir gjort generelle:

Vegnettet åpnes for 22 meters vogntoglengder

En slik økning vil bidra til at vi får mest mulig like lengdebestemmelser i Norden. Det må kunne gjøres unntak for veger som etter vegmyndighetenes vurdering ikke anses forsvarlig for slike kjøretøyer i dag.

2,6 meter bør innføres som generelt tillatt kjøretøybredde.

I takt med nødvendige vegforbedringer bør det gis generell tillatelse til 2,6 m brede kjøretøyer, for å komme på linje med Sverige og Finland som allerede har slik maksimal bredde. EF arbeider også med planer om generelt å tillate 2,6 meters bredde. En slik utvidelse av tillatt bredde kan øke termovognenes lastekapasitet med opptil 20 prosent.

De foreslåtte økninger i tillatte vekter og dimensjoner vil gi positive

gevinster for det næringsliv som er særlig avhengig av mest mulig effektive vegtransporter. Beregninger fra landbruk og skogbruk indikerer besparelser mellom 10 og 20 prosent.

Generelle tillatelser er også administrativt ryddigere. En unngår problemer med omgørelser og dispensasjoner.

Det er ikke påvist negative trafikksikkerhetsmessige effekter av økte dimensjoner. De vil bidra til redusert antall kjøretøyer i trafikken.

Økninger i maksimalbestemmelsene for kjøretøyenes dimensjoner vil kunne påvirke konkurranseforholdene for sjøfarten og jernbanen.

Konkurranseflatene er imidlertid begrensede, og bør derfor ikke stille seg i veien for de foreslåtte økninger.

Medlemmene Brannsten, Breilli og Knudsen kan ikke følge flertallets anbefalinger om ytterligere økte kjøretøydimensjoner på norske veier.

Konklusjonen i mindretallets særuttalelse er:

Regelverket for maksimaldimensjonene på norske vogntog er allerede generelt gunstigere enn hovedregelen i Europa. Intertransutvalget har ikke fått materiale som tilsier at Norge bør gå ut over de maksimaldimensjoner som er vanlige i Europa, når hensyn tas til virkningene på veiholdskostnadene, trafikksikkerhet og miljø. Beslutning om ytterligere dimensjonsøkning for tunge godsbiler på norske veier ville etter disse medlemmers syn bare kunne fattes med basis i en grundig faglig analyse som tok opp alle relevante sider ved spørsmålet.

Isolert sett vil økte vogntogdimensjoner ved kjøring innenlands og mellom Norge og Sverige/Finland gi norsk næringsliv og norske importører lavere biltransportkostnader, om avgiftene ikke økes. Men som hele utvalget generelt har lagt til grunn, er transportpriser som er så lave at de ikke dekker kostnadene, generelt også for lave til å gi en effektiv ressursanvendelse i samfunnet.

Større tillatte dimensjoner vil overføre ytterligere gods fra sjø og bane til vei. De indirekte virkninger m.h.t. trafikksikkerhet, energiforbruk, forurensning, trafikkopphopninger, som ikke gjenspeiles i de enkelte transportmidlenes kostnader inkl. avgiftsbelastning, trekker alle i favør av alternativene sjøtransport og jernbane.

Det foreligger ikke transportpolitiske forpliktelser som presser Norge til å tilpasse seg Sverige og Finland. Vi tilpasser oss ikke EFs standarder med de økte dimensjoner som utvalgets flertall går inn for. Fordi Norge allerede på flere punkter overoppyller EF-reglene, betyr tilpasning i retning svensk og finsk regelverk at vi tvert om fjerner oss fra EF-standard. Det er uvisst om dimensjonsøkning ut over EFs standarder vil måtte reverseres dersom Norge skal tilslutte seg det fremtidige felles biltransportmarked i EF.

Utvalgets flertall har på sin side ikke funnet at det i dette utvalgs arbeid er riktig å gå nærmere inn på avgifts- og subsidiespørsmål, konkurranseflater og konkurransevilkår for ulike transportmidler som er mer omfattende og mangesidige enn de momenter som utvalgets mindretall anfører.

Kapittel SAMMENDRAG

KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

Større vekt på lønnsomme investeringer.

Myndighetene bør foreta en samlet gjennomgang av investeringsbehovene i norsk samferdsel utfra behov for å styrke Fastlands-Norges utenrikshandel. Økende internasjonal handel og frie grensekryssende transporter forutsetter en rasjonell infrastruktur med høy standard. En slik gjennomgang må særlig omfatte den videre utvikling av vegnettet og havnestrukturen i Norge.

I Norsk Vegplan for 1990-93 må investeringer i stamveger og flaskehalsar i byområder prioriteres.

Det er særlig behov for sammenhengende stamvegruter av høy standard

mellom landsdeler, og mellom Norge og våre markeder i Europa. Det er behov både for økte midler og en klarere prioritering av de sterkest belastede vegstrekninger. Næringslivet påføres store merkostnader på grunn av vanskelige trafikkforhold blant annet ved og gjennom byer og større tettsteder. Vegnettets utforming gjør særlig Oslo-området til en flaskehals for transportene til og fra utlandet.

(Figur utelatt)

Stamvegnettet er hovedpulsåren for Norges internasjonale vegtransporter.

Det er viktig at utbyggingen av hovedvegnettet i Oslo-området blir gjennomført etter den plan som er lagt fram for Stortinget (St prp nr 96 87/88), og at investeringer i sammenhengende hovedvegruter til/fra viktige grenseoverganger blir gitt høy prioritet i Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1990-93.

Bompengeordninger kan aksepteres som et midlertidig virkemiddel for å få en forsert vegutbygging, men under den forutsetning at de ordinære statlige midler ikke blir redusert. I den senere tid har denne forutsetning sviktet. Dette bør rettes opp i nye vegplaner i årene fremover.

På kort sikt må det gjøres et krafttak for å få løst problemene med nedsatt akseltrykk på de viktigste vegrutene i teleløsningsperiodene. Deler av de internasjonale transportene blir påført ekstra kostnader som følge av redusert akseltrykk på enkelte strekninger.

SCAN-LINK-planen bør behandles som del av den nordiske handlingsplanen for økonomisk vekst og full sysselsetting og bygges inn i eksisterende langtidsplaner.

Med sin perifere beliggenhet i forhold til de sentrale europeiske markeder blir Norge, Sverige og Finland mer og mer avhengig av kapasitetssterke transportårer med få hindringer til og fra disse markeder. Det kreves internasjonalt samarbeid om infrastrukturbygging. Det er viktig at den nordiske handlingsplanen for økonomisk vekst og full sysselsetting, hvor transportene utgjør en viktig sektor, blir gitt større dimensjoner og tilført reelt sett økte midler.

(Figur utelatt)

SCANLINK-planen omfatter forslag om en storstilet veg- og jernbaneutbygging mellom Skandinavia og Kontinentet.

Nordisk Ministerråd bør underkaste Scan-Link planen og den nordiske handlingsplanen en samlet behandling for å se om de kan utfylle hverandre på en formålstjenlig måte, og bli et reelt handlingsprogram for nødvendig opprustning av veg og jernbaneforbindelsene innen og til og fra Norden. Planen bør dessuten bygges inn i vegetatens og jernbanens langtidsplaner.

Kapittel SAMMENDRAG

KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

Opprustning av vegnettet kan forenes med krav til et akseptabelt miljø.

Det er mulig å forene en transportøkonomisk riktig vegutbygging og krav til reduserte forurensninger, støy, ulykker og andre miljømessige ulemper. Bruk av avgifter vil ofte gi en bedre avveining enn forbud/påbud eller andre kvantitative restriksjoner. Mineraloljeavgiften som inneholder elementer proporsjonalt med svovelinnholdet, kan ytterligere utvikles til å styre valg av transportmiddel utfra miljøhensyn.

En effektiv gjennomføring av miljømessige normer og standarder vil imidlertid i mange tilfelle forutsette direkte reguleringer som supplement til økonomiske virkemidler.

Gode og varige løsninger forutsetter internasjonalt samarbeid. Samferdsels- og miljøvernmyndighetene må ta aktiv del i det internasjonale arbeid som angår miljøspørsmål i transportsektoren. Blant de mange oppgaver en står overfor på dette område, fremstår arbeidet med å begrense forurensende utslipp fra biler og fartøyer som særlig viktig.

Kapittel SAMMENDRAG

KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

Konsentrasjon av havnemønsteret.

Sammenlignet med andre land har Norge et stort antall trafikkhavner i forhold til landets transportvolum. Det spredte bosettingsmønsteret kan tilsi relativt mange havner. Dagens havnemønster er imidlertid ikke godt tilpasset utenrikshandelens krav.

Nye fartøy får stadig større transportkapasitet og anløper færre havner for lastning og lossing. Denne utviklingen gjør seg gjeldende både i Nordsjø- og oversjøisk trafikk. Utviklingen innebærer at nordiske havner mister anløp av skip i oversjøisk trafikk, som blir erstattet av transporter til og fra Kontinentet. Dette kan øke trafikken til og fra norske havner, forutsatt at man ruster opp et antall attraktive sentrale havner som har en utrustning og organisering som gir rask og effektiv transport.

(Illustrasjon utelatt)

Travlere på sekstitallet? Det tyve år gamle bildet øvert gir inntrykk av stor aktivitet. Men "roen" på det nedre bildet fra 1988 bedrar: Med økt effektivitet i godshåndteringen, på havnesiden og skipssiden, håndteres i dag flere ganger så mye gods over denne kaien som i 1960-årene.

De største trafikkhavnene bør videreutvikles slik at de danner hovedstammen i det fremtidige havnemønster.

I utredningen om Norsk Havneplan (NOU 1987:19) ble det foreslått å etablere et nett av havner langs kysten som er i stand til å møte kravene til et rasjonelt og effektivt sjøverts transportsystem, og være knutepunkt mellom de enkelte transportgrener.

De syv havnene som er av særlig betydning for utenrikstransportene er Oslo, Kristiansand, Stavanger/Sandnes, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø. Modernisering og opprustning av disse havnene vil skape et trafikkgrunnlag for bedre direkte sjøverts betjening til og fra Norge. Havneutrustningene er idag mange steder av eldre dato og lite tilpasset moderne fartøyer og deres krav til godshåndtering, lagring og trafikkarealer. Det kan oppnås betydelige rasjonaliseringsgevinster ved en bedre samordning av funksjoner, personell og materiell i den enkelte havn.

Oslo havn må gis muligheter til å fylle sine nasjonale og regionale funksjoner.

Oslo havn er landets største, og tjener hele landet i tillegg til den landsdel som har hovedtyngden av landets industri- og handelsvirksomhet. Men med lokalisering i en gammel bykjerne har havnen betydelige ekspansjons- og tilgjengelighetsproblemer.

Det har stor betydning for næringslivets transportkostnader at man i Norge kan ha en havn med status som basishavn. Det innebærer at gods i oversjøisk linjetrafikk kan transporteres til og fra Norge til samme fraktrater som til kontinentale havner. Det er sannsynligvis bare Oslo havn som i Norge har mulighet til å bygge opp et godsunderlag som kan sikre Norge denne fordel.

Utvikling av et mer rasjonelt havnemønster og en bedre samordning med annen samferdsel kan stimuleres på flere måter. Det er blant annet behov for sterkere innflytelse fra statens side, selv om havneutbyggingen er et kommunalt ansvar. Dette kan blant annet skje ved at:

Stortinget slutter seg til den foreslåtte klassifisering av havnene, og at staten knytter fordeling av lån og garantier til denne inndeling.
 Havneplanleggingen knyttes nærmere til fylkenes øvrige samferdselsplanlegging, hvor også statlige retningslinjer og organer inngår i samarbeidet.
 Kyst- og havneforvaltningen overføres til den sentrale samferdselsadministrasjon.
 Hindre for effektiv fordeling av arbeidskraften til de tider da skipene trenger betjening fjernes.

Med den store økonomiske betydning det har ikke å forsinke skipene i havn, bør forholdene legges til rette for et døgnkontinuerlig laste- og lossetilbud i norske trafikkhavner, så langt transportørene er beredt til å betale hva det koster. Problemene med korte åpningstider er et alment problem ved terminaldrift i Norge. I andre land er terminaler stort sett åpne døgnet rundt.

Kapittel SAMMENDRAG
KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER
 Administrative forenklinger i
 grensekryssende transporter.

Automatisering av prosedyrene i internasjonal handel og transport kan redusere dokumentasjonskostnadene med 20 prosent.

Den transporttekniske utvikling har ledet til rask og rasjonell fysisk transport og varehåndtering. De tilhørende informasjonsstrømmer er imidlertid blitt hengende etter, og gjør det vanskelig å legge opp rasjonelle og pålitelige logistikksystemer over landegrensene. Forenklinger vil kunne bety store direkte og indirekte kostnadsbesparelser, både i næringslivet og blant offentlige etater.

De viktigste effektiviseringstiltak ligger på området elektronisk overføring av handels- og transportdata mellom alle parter som har befattning med sendingene. Overgang til datakommunikasjon vil kunne gi opptil 20 prosents besparelse i dokumentasjonskostnader. Det vil tilsvare rundt 500 millioner kroner på årsbasis.

Elektroniske informasjonssystemer vil dessuten kunne bli en inntektsgenererende faktor. Tilslutning til slike systemer vil bli et standardkrav som må oppfylles for å kvalifisere som leverandør innenfor bestemte bransjer, og for å sikre fordelaktige innkjøp.

(Figur utelatt)

I løpet av få år vil elektronisk informasjonsoverføring erstatte papirbaserte dokumenter i internasjonal handel og transport.

Det er viktig for norsk næringsliv å ligge langt fremme internasjonalt på dette området for å kunne yte rask og effektiv leveringsservice. Det vil bidra til å redusere vårt avstandsproblem. Det foregår et omfattende internasjonalt utviklingsarbeid. EF er på mange måter drivkraften i dette, samtidig som EF har en organisasjon som sikrer en rask gjennomføring. Kombinert med nedbyggingen av de fysiske hindringer for effektiv transport, vil dette forsterke EFs konkurranseposisjon.

Norske bedrifter og myndigheter bør forsterke sitt engasjement i det internasjonale samarbeidet om elektronisk overføring av informasjon og dokumenter i handel og transport.

Deltakelse i utviklingsprosjekter er viktig både for å bygge opp kompetanse, for å komme med i produktutvikling, og for at import og eksport skal kunne avvikles mest mulig rasjonelt. Myndigheter og næringsliv må komme frem til en hensiktsmessig organisering og finansiering av denne medvirkning. Handelsprosedyreutvalget NORPRO synes å være et naturlig utgangspunkt for en slik forsterket satsing. Det positive samarbeidet mellom Tollvesenet og næringslivet bør videreutvikles. Det er dessuten behov for en forsterket informasjonsvirksomhet overfor næringslivet om nødvendigheten av omlegginger i bedriftene på dette området.

Det bør gjennomføres en nærmere kartlegging av prosedyrekostnadenes omfang og virkningene av å erstatte dokumentbaserte rutiner med elektronisk datautveksling.

Slike kunnskaper er et nødvendig supplement til det teknologiske utviklingsarbeid som pågår, og vil hjelpe bedriftene ved beslutning om innføring av moderne informasjonssystemer.

Forenkling av tollbehandling og grensekontroller.

Generelt er tollbehandling og grensekryssende kontroller et forsinkende og kostnadskrevende element i vareflyten. Norske kontrollopplegg faller imidlertid ikke spesielt ugunstig ut. Myndighetene arbeider med tiltak for effektivisering av rutiner og kontroller.

Intertransutvalget er i sitt arbeid blitt orientert om eksempler på rigorøse bestemmelser og tidkrevende behandling ved grensekontroller i enkelte andre land. Dette understreker behov for internasjonalt samarbeid på linje med det tollsamarbeid som er etablert i Norden.

Det er viktig at Tollvesenet i størst mulig grad er representert der godset er: i foretakene og ved viktige terminaler. Det er også behov for en mest mulig fleksibel tjenesteyting.

I bestrebelsene på å rasjonalisere tollvesenets virksomhet må det derfor finnes en rimelig balanse mellom behovet for utgiftsreduksjoner på den ene side og vareeierens og transportørernes behov for effektiv og god service på den annen. Det er viktig å unngå unødig byråkratiske ordninger som virker som handelshindringer.

Behov for et samordnet og forenklet regelverk for transport av farlig gods.

Handel og transport med farlige varer vokser raskere enn den generelle varehandel og transportutvikling. Transportene reguleres gjennom omfattende og detaljerte regelverk for de enkelte transportmidler. Endel variasjoner mellom regelverkene er ikke til å unngå på grunn av transportmidlenes ulike egenskaper. Det er imidlertid behov for et enklere og mer samordnet regelverk både for å øke sikkerheten og effektiviteten i transportene.

Reglene for transport av farlig gods bør så langt som mulig være de samme for alle transportmidler. De bør være så enkle at de lar seg overholde og ikke påfører næringsliv og myndigheter unødige kostnader.

Samferdselsdepartementet bør initiere en samlet gjennomgang av regelverkene for transport av farlig gods med sikte på forenkling og harmonisering.

Selv om endringer i regelverket i stor grad er avhengig av internasjonalt samarbeid, kan det på nasjonalt plan likevel foretas selvstendige tilpasninger og øves internasjonalt påtrykk.

En samlet gjennomgang bør bl a inneholde en strategi for forsterket internasjonal samordning, tiltak for en styrking av det koordinerende apparatet i Norge, standardisering av tekniske bestemmelser og en plan for bedre informasjon og opplæring.

SAMMENDRAG
 KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER
 Produksjonsbedriftenes
 materialadministrative styring,
 leveringsservice og transporter.

Norske bedrifter som konkurrerer internasjonalt, må i økende grad tilpasse sine transportløsninger i forhold til den samlede materialstrøm og krav om bedre leveringsservice. Foretakene må være konkurransedyktige ikke bare på varenes kvalitet og pris, men også med hensyn til leveringsservice og transport. Disse kravene forsterkes ved omlegging til ordrestyrt produksjon og redusert lagerhold. Varene skal være på riktig sted, til riktig tid, og i riktig mengde.

(Illustrasjon utelatt)

Elopak har 12 produksjonsanlegg i en rekke europeiske land, supplert med salgs- og serviceapparat over hele Europa og i Midt-Østen.

Noen bedrifter er sterkt bevisste på dette området, mens andre har liten oversikt og dårlig utviklet organisasjon. Generelt er det behov for styrket oppmerksomhet i bedriftene når det gjelder materialadministrative styringsformer. Det forutsetter blant annet en omlegging av regnskapsoppleggene slik at bedriftene får bedre oversikt over sine logistikkostnader. Bedriftene bør videre gjennomgå sin organisasjon for å avklare hvorvidt transport og MA-funksjonene har en hensiktsmessig utforming og plassering i forhold til deres betydning.

Bedre styringsformer inkluderer videre en utvidet bruk av databaserte informasjonssystemer, samt en markedsføringsvirksomhet som også omfatter transportservice. Forbedringer på dette området krever at bedriftene anvender ressurser til nødvendig opplæring av sine medarbeidere.

Norske bedrifter er jevnt over små i internasjonal sammenheng med begrensede ressurser til eksportmarkedsføring. Særlig små og mellomstore bedrifter vil kunne styrke sin konkurransekraft overfor internasjonale markeder dersom de tradisjonelle rollene som avskiper, transportør, speditør og kommersielle støttefunksjoner brytes ned. Etablering av samarbeidsformer mellom bedrifter i samme bransje eller mellom en eksportør og en profesjonell transportør/organisator kan bidra til et sikrere utenlandsengasjement. Transportører og speditører har ofte omfattende kontaktnett som kan anvendes i markedsføringen av norske produkter.

Hovedansvaret for nødvendige tiltak ligger selvsagt hos næringslivet selv. På den annen side driver myndigheter og halvoffentlige organisasjoner et omfattende eksportfremmende arbeid. Norsk transport- og leveringsservice hører med i dette, og bør i større grad tas med i presentasjonen av norsk næringsliv og produkter utenlands.

Det bør gjennomføres en "kampanje" om transportkvalitet og leveringsservice som et fortrinn ved norske varer.

En slik kampanje bør foregå i Norges Eksportråds navn og gjennomføres i samarbeid med myndigheter, bedrifter og organisasjoner.

Det vil styrke internasjonaliseringen av norsk næringsliv om Norges Eksportråds virkefelt på mer permanent basis ble utvidet til også å omfatte internasjonal transport og distribusjon som en integrert del av rådets rådgivnings- og markedsføringsoppgaver. Dette vil kunne bli et nyttig supplement til det arbeid som rådet allerede er involvert i når det gjelder handelsprosedyrer og datakommunikasjon.

Kapittel SAMMENDRAG
KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER
 Forbedringer i transporttilbudet:
 reorganisering, standardisering,
 automatisering og internasjonalisering.

Deltakelse i internasjonalt standardiseringsarbeid

Norge er i hovedsak avhengig av den internasjonale transporttekniske utvikling. Vi har ikke egen produksjon bortsett fra mindre, spesialiserte skipstyper og skipsutstyr, samt jernbanemateriell.

Det er viktig for Norge å ta del i nordisk og annet internasjonalt standardiseringsarbeid om lastbærere. Det må etableres et best mulig samarbeid mellom veg- og andre transportmyndigheter og det standardiseringsarbeid som pågår, slik at det blir mulig å utnytte moderne teknologi best mulig.

Bredt og mangesidig transporttilbud til/fra Norge.

Det er et bredt og mangesidig tilbud i transportene til og fra Norge. Utfordringene fremover for norske transportnæringer vil særlig være knyttet til økt konkurranse fra utenlandske tilbud og en økt internasjonalisering. Dette gjelder i første rekke vegtransportørene og speditørbransjen. Utviklingen vil sannsynligvis kreve en betydelig omstrukturering og konsentrasjon i større enheter.

Skipsfarten

Sjøfart er tradisjonelt en fri næring. Myndighetenes rammebetingelser hindrer ikke at den høyest mulige effektivitet kan oppnås i skipsfarten. Det kan likevel reises spørsmål ved om effektiviteten er høy nok. Særlig er det behov for en sterkere organisatorisk sammenkobling av sjøtransporten med tilbringertransportene i land.

De selvetablerte konkurransebegrensede ordninger ("linjekonferansene") må også vurderes i effektivitetsmessig sammenheng. Det er ikke linjekonferanse-innflytelse på skipsfart mellom Norge og europeiske markeder. Dette viser at linjefart kan drives uten konkurransebegrensende avtaler.

(Illustrasjon utelatt)

Moderne avisopapir-lastning for Nordsjø- og Østersjøfart. Trucken håndterer ballene med skånsomme klemmer. Heiser i skipssiden tar godset til lasterommet, der det stues med andre trucker. Overdekkingen ved skipssiden tillater lastning/lossing i regnvær. M/S Trans Fennia tilhørende I/S Seatrans, Bergen, kan håndtere 500 tonn i timen og laste i alt 5.300 tonn.

Det er liten grunn til myndighetsinngripen i markedets måte å fungere på. Økende tendenser til flaggdiskriminering og andre proteksjonistiske tiltak, som bidrar til urasjonelle transportopplegg, må imidlertid motarbeides. Myndighetene må fortsette arbeidet for å sikre fri konkurranse i internasjonal skipsfart.

Lastebilnæringen

Norsk lastebilnæring har idag en moderne kjøretøyflåte som transporterer gods til og fra de fleste land i Europa. I motsetning til skipsfart og luftfart finnes det ikke selvetablerte konkurranseregulerende avtaler i internasjonal lastebiltransport.

(Illustrasjon utelatt)

Blant annet den omfattende fiskeeksporten fra Norge krever moderne termovogner og selskaper med tilstrekkelig kapasitet.

En nasjonal transportnæring er viktig for å sikre et nært samarbeid

mellom de vareeksporterende bedrifter og transportørene. Dør-til-dør transportene med bil gjør transportøren til et viktig ansikt utad for vareeksportøren. Det er også viktig å ha en nasjonal transportnæring for å sikre et stabilt tilbud, uavhengig av fluktuasjoner i det internasjonale markedet. I tillegg økes verdiskapningen i Norge om de internasjonale transportene går på norske kjøretøyer.

Adgang til EFs felles transportmarked vil bidra til modernisering og internasjonalisering av lastebilnæringen.

Jernbanen

Økt konkurransekraft for internasjonal jernbanetransport forutsetter tiltak på en rekke områder. Behovet for et langt bedre internasjonalt samarbeid, både organisatorisk og kommersielt, fremstår som særlig viktig.

Trafikken må konsentreres om et lite antall terminaler med raske forbindelser til og fra sentrale steder i utlandet. Transporttilbudene må legges opp som kombinerte bil/banetransport fra dør til dør, der brukeren får en garantert transporttid og en pris.

En slik konsentrasjon og markedsprofilering forutsetter at NSB tilpasser sin organisasjon til markedsmulighetene.

Samferdselsdepartementet og NSB bør aktivt arbeide for at beslutningsprosessene mellom jernbaneforvaltningene i Europa gjøres raskere og enklere. Dette innebærer blant annet at det blir tatt i bruk felles systemer for elektronisk informasjonsoverføring og styring av transportene på tvers av landegrensene, og etablering av forenklede og felles prisberegningssystemer. Intertransutvalget har gjennom sitt arbeid også konstatert behov for mer gjennomgripende organisatoriske nydannelser.

Det bør tas initiativ for å vurdere mulighetene for etablering av et eget nordisk container/kombiselskap med fullt kommersielt ansvar.

Dette vil være en viktig forutsetning for oppfølging av ScanLinks planer om kombitransporter mellom Norden og kontinentet. Det vil bidra til et konkurransedyktig tilbud og gi positive miljømessige virkninger.

(Illustrasjon utelatt)

Kombinerte transporter vogntog/løstrailer på ro-ro-skip og den mer passive variant: vogntog på passasjerfergene til og fra Norge, har et betydelig omfang.

Spedisjonsbransjen

Det kan forventes en fortsatt utvikling fra formidlerfunksjon til produksjon og salg av transportløsninger. Markedet for slike tjenester vokser, bl.a. som følge av tendenser til mindre lagerhold.

(Illustrasjon utelatt)

Speditøren tilbyr mange forskjellige tjenester, som for eksempel integrerte transporter dør-til-dør, klarering og fortolling, lagring og prosjektoppdrag. EDB-systemer er nødvendige for effektiv tjenesteyting.

Den konsentrasjon i færre og større enheter vi nå ser innenfor industri og handel, nødvendiggjør en tilsvarende utvikling også innen tjenesteytende næringer som spedisjon. Krav om økt kompetanse og kapasitet innenfor logistikk samt innføring av elektroniske støttesystemer, forutsetter ressurskonsentrasjon i bedrifter med tilstrekkelig organisatorisk og finansiell styrke. Det er behov for norske spedisjonsforetak som kan følge norsk næringsliv på utemarkedene, på samme måte som bank/forsikring gjør. En nødvendig internasjonalisering av bransjen vil ikke være mulig uten at vi får selskaper med tilstrekkelig tyngde i hjemmemarkedet.

Liberaliseringen av EFs transportpolitikk vil neppe ha særlige virkninger for speditørbransjens utvikling da dette tradisjonelt er en fri næring. På den annen side er det viktig å legge forholdene til rette for en balansert utvikling mellom norske og utenlandske foretak. Utenlandske foretak kan gi viktige positive impulser til internasjonalisering av en norsk spedisjonsnæring.

Kapittel SAMMENDRAG
KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER
Forskning, statistikk, opplæring og andre tiltak.

Norsk transportforskning har i liten grad beskjeftiget seg med internasjonale transportere på tross av at Norge er sterkt avhengig av gode utenriks forbindelser. Dette har bidratt til at kunnskapsnivået på feltet internasjonal transport og materialadministrasjon er lavt i Norge i forhold til viktige konkurrentland.

Myndigheter og forskningsråd bør stille ressurser til rådighet for oppbygging av handlingsrettet kunnskap om effektiv internasjonal transport og logistikk.

Utvalget foreslår en konsentrert FoU-innsats over 3-4 år med en samlet budsjettamme på 4 mill. kroner. Programmet må gis et bredt innhold som gjenspeiler samspillet mellom transport og handel. Det er derfor naturlig at programmet finansieres av ulike myndigheter og forskningsråd.

En vesentlig del av programmet bør søkes ivarettatt gjennom deltakelse i internasjonalt organisert transportforskning.

Det bør tas initiativ for å bringe utdanning i transport, lager og spedisjon inn i skoleverket.

Det gjelder både i den videregående skolen og forsterkede tilbud ved høyskoler og universitet. Krav til internasjonal transport og leveringsservice må få en tilfredsstillende plass i utdanningstilbudene.

Det er behov for bedre kunnskaper og kompetanse, fordi de ulike oppgavene i transportyrket blir mer kompliserte og stiller sterkere krav til kvalitet. Det gjelder ikke minst i de internasjonale transportene.

Offentlig statistikk må forbedres slik at den mer direkte kan anvendes for effektivisering av internasjonale transportere og materialadministrasjon.

Statistikk over Norges internasjonale transportere er svakt utbygd. Hovedproblemet er at det ikke er mulig å få data om hele transportkjeden som varene følger. Statistikken gir også dårlige opplysninger om fraktkostnader, lagerhold, osv.

Det må foretas tilpasninger både i samferdselstatistikken og i offentlig statistikk som har andre primære økt formål enn transport (feks industri- og utenrikshandelstatistikken).

Kapittel SAMMENDRAG
KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER
Forslag til oppfølging av innstillingen.

Det er gode tradisjoner for et nært samarbeid mellom myndigheter, transportbrukere og transportutøverne i transportpolitiske spørsmål. Tilpasningen til EFs felles transportmarked forutsetter drøftelser og størst mulig samordning av synspunkter fra berørte norske miljøer.

Samferdselsdepartementet bør etablere et kontaktutvalg om Norges tilpasning til EFs felles transportmarked.

Et kontaktutvalg vil bidra til å fremme saklig og faglig rådgivning, dels til organisasjoner og bedrifter i samferdselssektoren som danner opinionen, og dels til Samferdselsdepartementet og andre myndigheter som skal forhandle på Norges vegne.

Norske organisasjoner er ofte representert i internasjonale sammenslutninger. Det gir grunnlag for en bred informasjonsutveksling, og nyttige premisser til myndighetene.

Norske utenriksstasjoners arbeid med transportspørsmål må forsterkes.

Dette gjelder i første rekke i Bryssel for best mulig å ivareta norske interesser i den transportpolitiske utvikling i EF. Her bør det stasjoneres en transportråd. Det bør sikres en best mulig forbindelse mellom det foreslåtte kontaktutvalget og fagfolk som for kortere eller lengre tid oppholder seg i Bryssel.

Kapittel SAMMENDRAG

ØKONOMISK-ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Intertransutvalgets anbefalinger vil bidra til betydelige samfunnsøkonomiske gevinster.

Innstillingen inneholder ikke forslag til investeringer som går utover nåværende investeringsrammer, men vektlegger lønnsomme investeringsprosjekter.

Utvalget foreslår at det satses vesentlig større summer på forskning og utviklingsarbeid om Norges internasjonale transporten enn det som hittil har vært vanlig innenfor norsk transportforskning. Beløpene er imidlertid beskjedne i forhold til de verdier som skapes i utenriks varehandel eller i forhold til de MA-kostnader som er forbundet med utenrikshandelen.

Utvalgets anbefalinger til rasjonaliseringstiltak og automatisering av offentlige prosedyrer og oppgaver trekker i retning av redusert personellbehov. Tollvesenet har anslått besparelser på opp mot 150 årsverk.

Utvalget har lagt vekt på at transportpolitikken må utformes slik at en unngår direkte eller indirekte subsidiering. Forbedringer i infrastruktur og bestemmelser skal dekkes inn gjennom de priser og avgifter brukerne skal betale. Utvalget foreslår omlegginger i avgiftssystemer, i hovedsak under forutsetning av at statens inntekter forblir på nåværende nivå.

Utvalgets forslag vil ikke i vesentlig grad påvirke de samlede offentlige utgifter og inntekter i transportsektoren. Gjennomføringen av utvalgets forslag vil imidlertid gi næringslivet reduserte transportkostnader og øke dets inntjeningsevne. I sum vil tiltakene gi positive samfunnsøkonomiske gevinster. Tiltakene spenner over et vidt område og det har ikke vært mulig å gi et samlet anslag på besparelsene. Omlegging av veginvesteringene til mer lønnsomme prosjekter kan imidlertid tas som et eksempel. Her kan det oppnåes besparelser i transportkostnader på 20-30 prosent i forhold til dagens nivå.
