



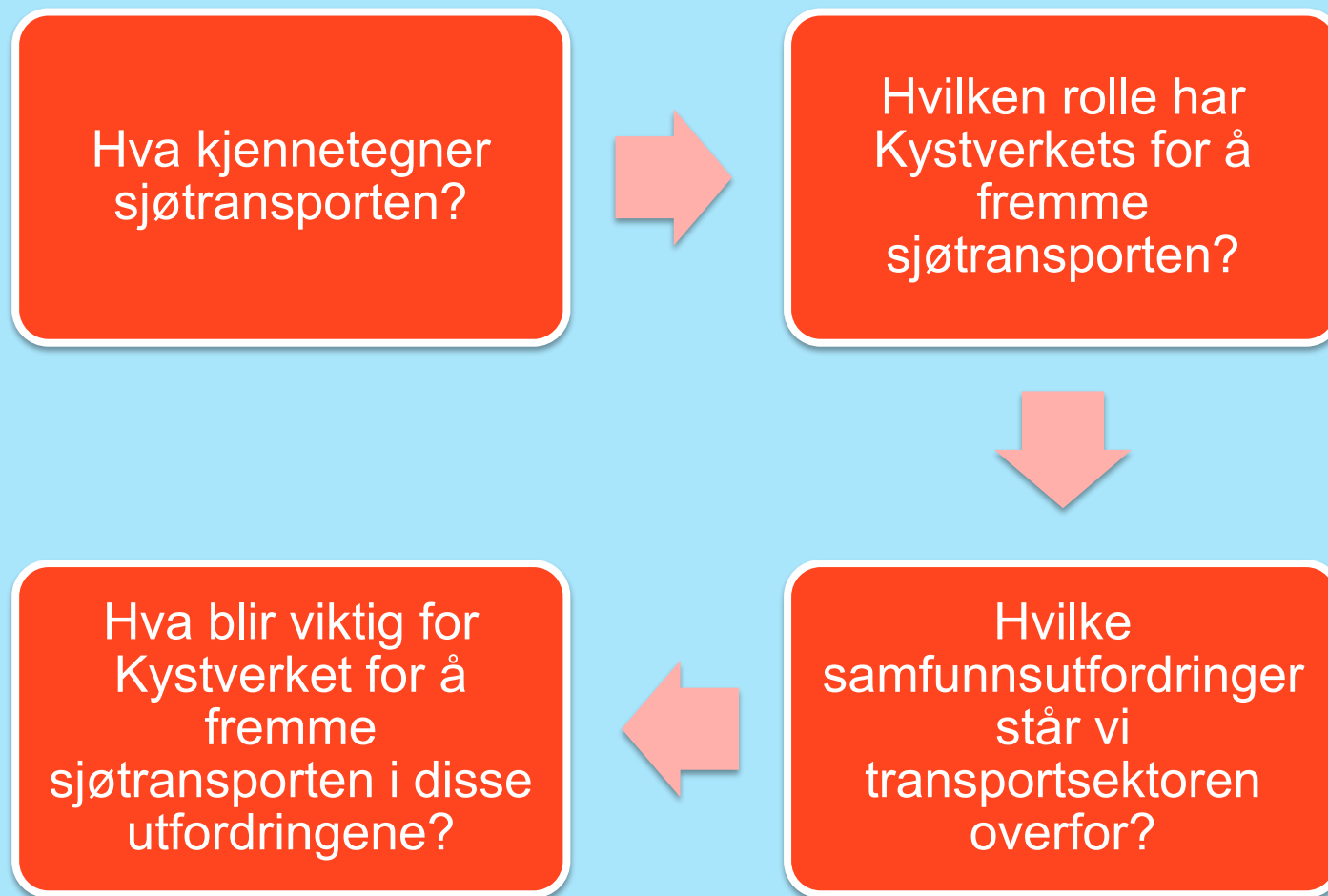
KYSTVERKET

Sjøtransportens utvikling i nord

Kyst- og havnekonferansen 2022



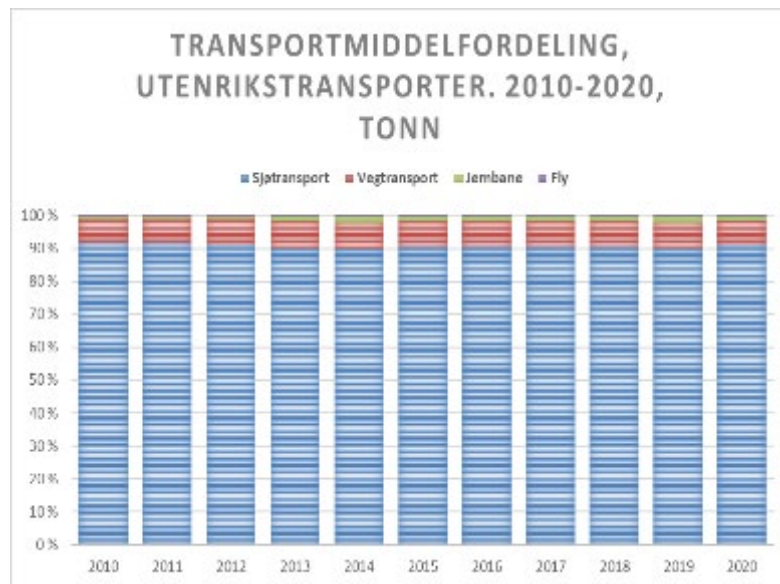
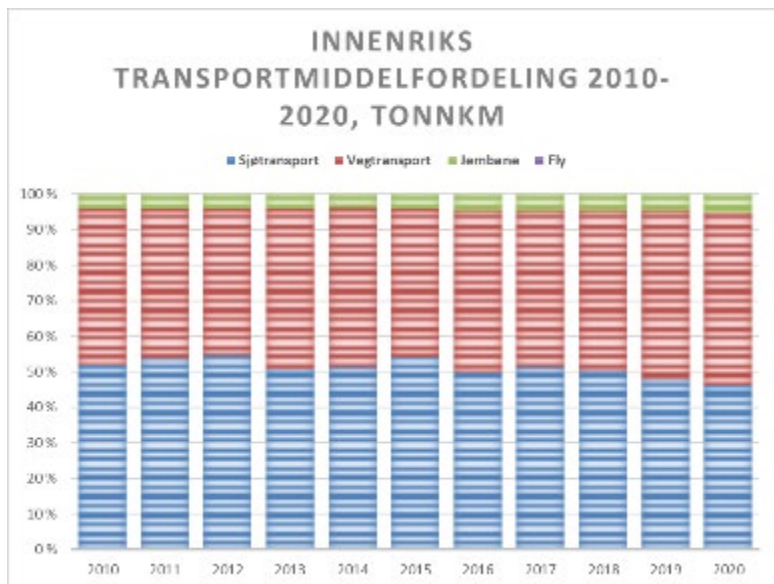
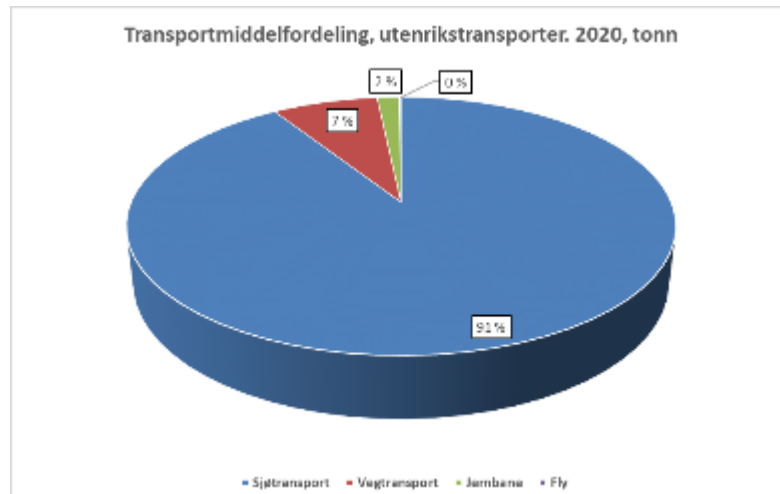
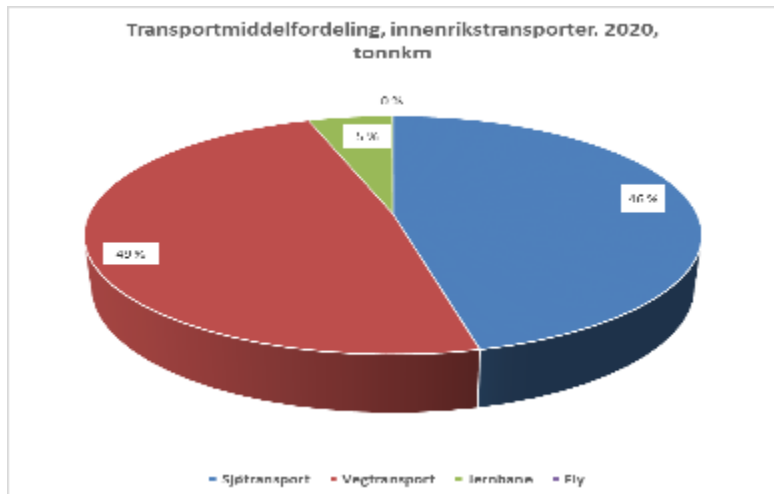
Innhold





KYSTVERKET

Sjøtransport – den foretrukne transportform



Kilde: SSB
transportytelses-
statistikk

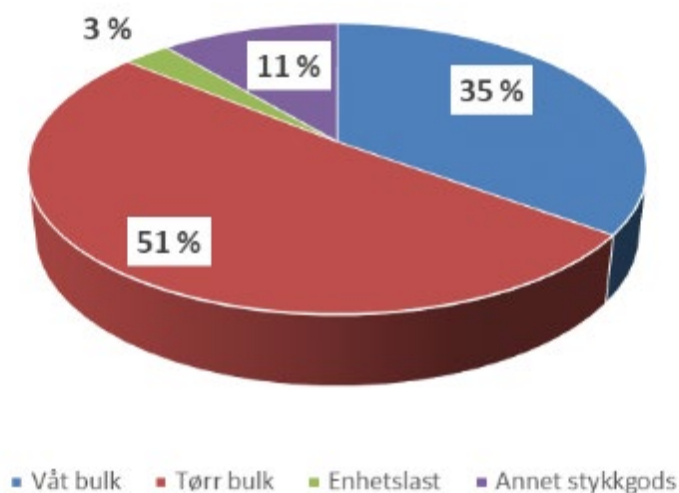
Kilde: SSB
utenrikshandels-
statistikk



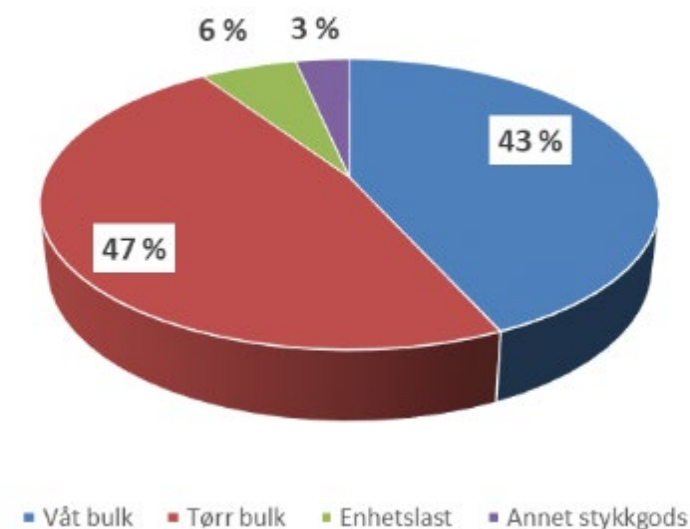
KYSTVERKET

Sjøtransporten betjener i hovedsak industrikunder

Innenrikstrafikk



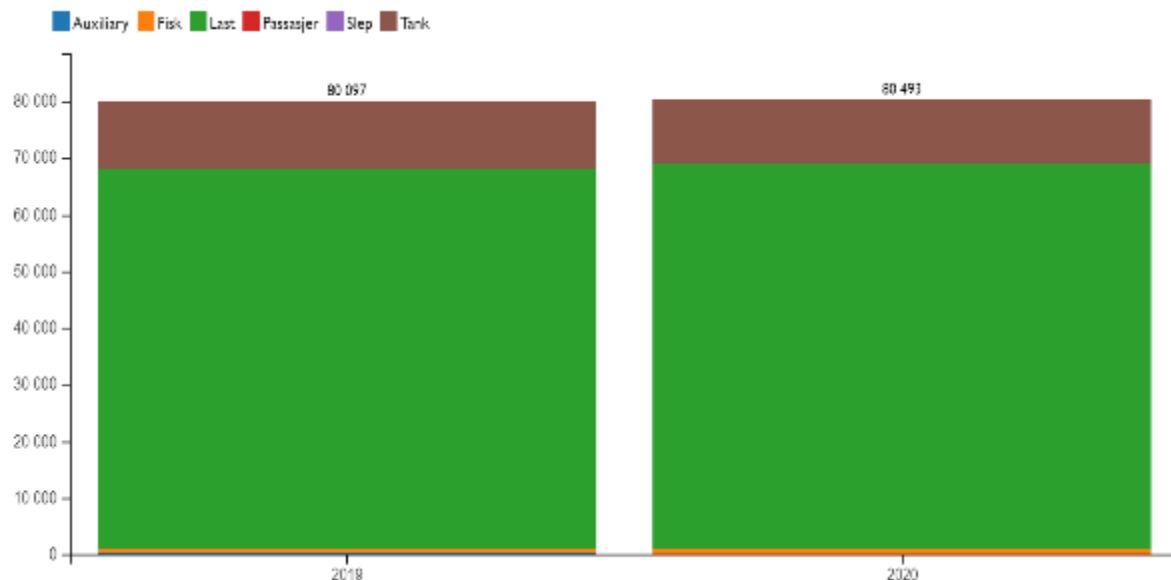
Utenrikstrafikk





KYSTVERKET

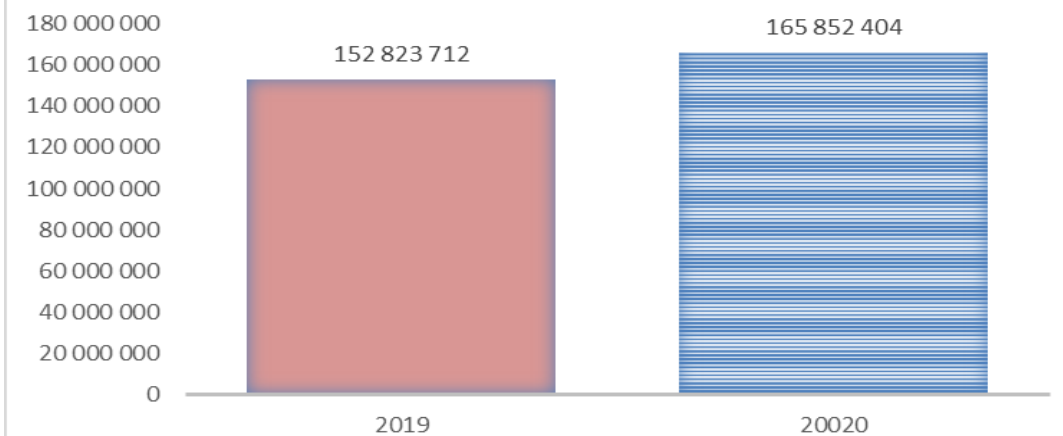
Sjøtransporten er robust



Transporttilbudet:

- Da året 2020 var omme, viste det seg at antall anløp med godsskip var litt *høyere* i 2020 enn i 2019

ÅRLIG UTENRIKSTRANSPORT PÅ SJØ, 2019 OG 2020

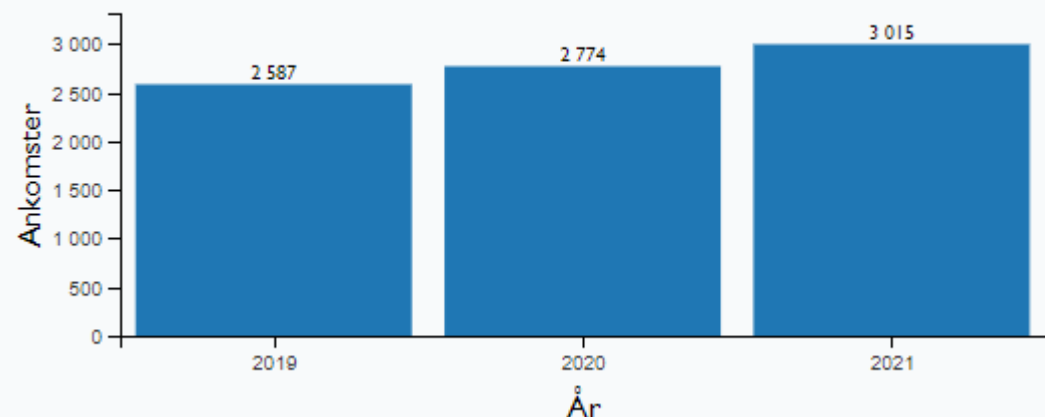


Transporttetterspørselen:

- Godsvolumene på sjø i alle kvartalene i 2020 var høyere enn i alle kvartalene i 2019
- 2020 endte derfor på et høyere nivå enn 2019

Skipsanløp i Nord-Norge gjennom coronatiden

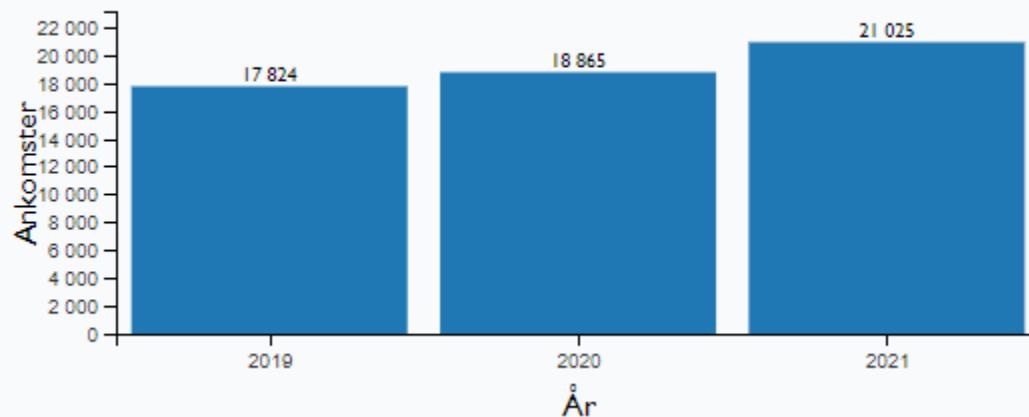
Ankomster per år Fiskebåter



Anløp til 125
SSN-lokasjoner

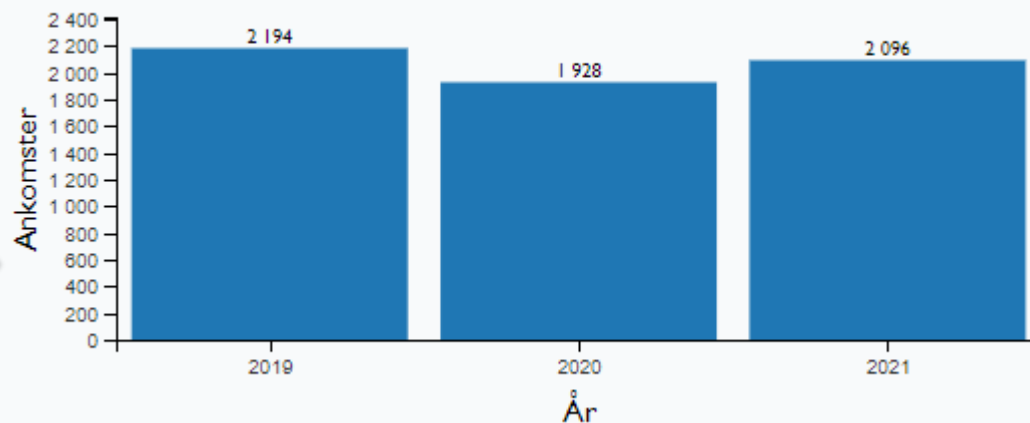
Anløp til 167
SSN-lokasjoner

Ankomster per år Lasteskip



Anløp til 254
SSN-lokasjoner

Ankomster per år Tankskip



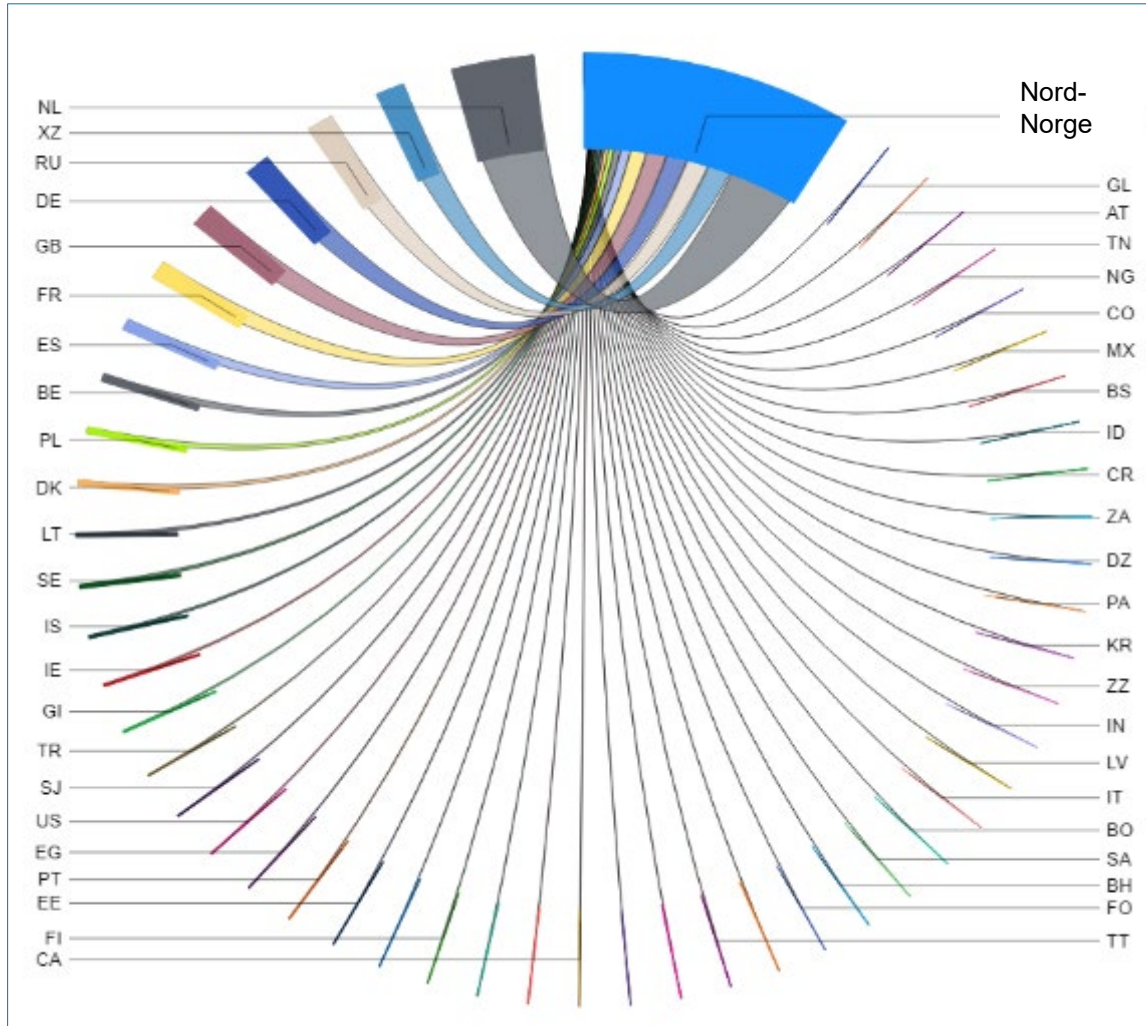


KYSTVERKET

Sjøtransportens desentraliserte havnestruktur

- Ønsket om en mer sentralisert havnestruktur vs det observerte, desentraliserte anløpsmønsteret
- Et desentralisert anløpsmønster gjør sjøtransporten mer tilgjengelig for transportkjøperne
- .. og mindre innhenting og distribusjon på veg, og oppfyller dermed transportpolitiske mål

En havn er ikke bare et tilbud til lokalt næringsliv, men en portal til et globalt marked.



Utenrikstransport mellom Nord-Norge og 426 lokasjoner i 51 utland

... og innenrikstransport mellom 269 lokasjoner i Nord-Norge og 645 lokasjoner i hele Norge (inkludert Nord-Norge)



Kystverkets rolle i sjøtransporten



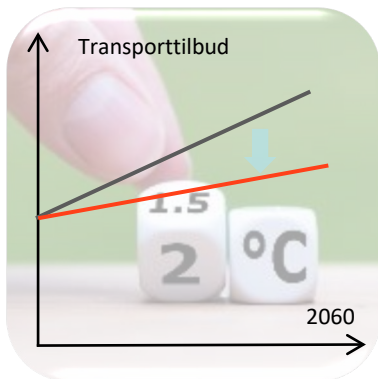
KYSTVERKET

- Fremme sjøtransport som transportform
- Legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann
- Bygge opp under et konkurransedyktig næringsliv

Sjøtransporten og fiskerinæringen er særlig viktig i Nord-Norge

Fra tildelingsbrevet til Kystverket for 2022

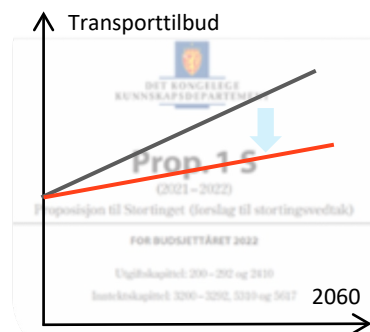
Hvilke endringer står vi overfor?



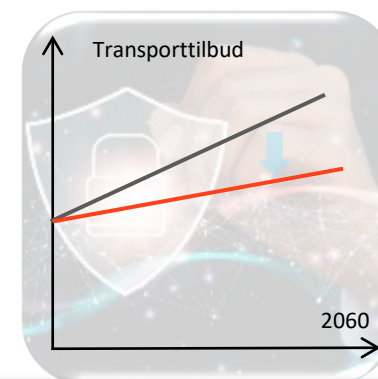
Overgangsrisiko



Etterspørselsrisiko

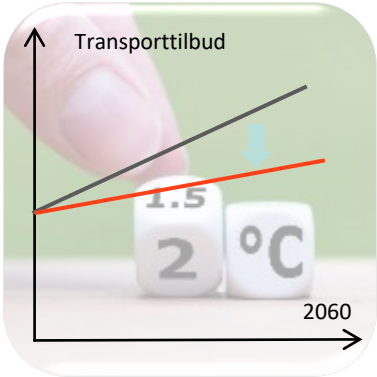


Økonomisk
handlingsrom



Samfunnssikkerhet

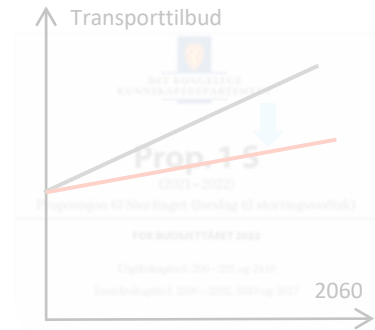
Overgangsrisiko – følger for transportsektoren i overgangen til et mer bærekraftig samfunn



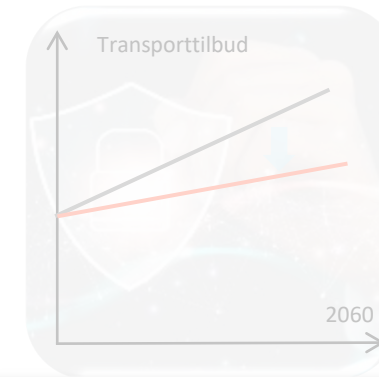
Overgangsrisiko



Etterspørselsrisiko



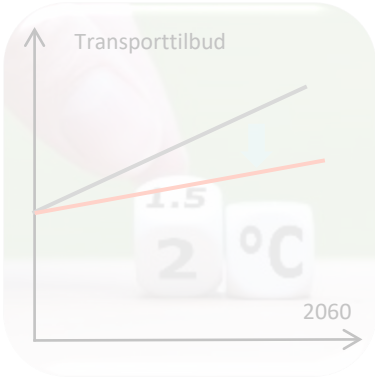
Økonomisk
handlingsrom



Samfunnssikkerhet

- Overgangen til et mer bærekraftig samfunn gir dyrere (særlig fossil) energi og strengere rammer rundt arealbruk
- Økte kostnader ved å utvikle fysisk infrastruktur
- Usikkerhet rundt fremtidig vektlegging av naturhensyn

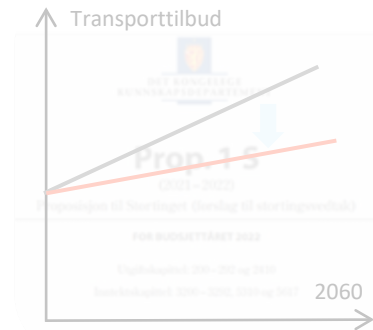
Etterspørselsrisiko – endringer i etterspørsel for person- og godstransport



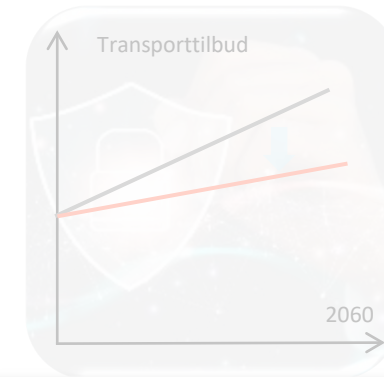
Overgangsrisiko



Etterspørselsrisiko



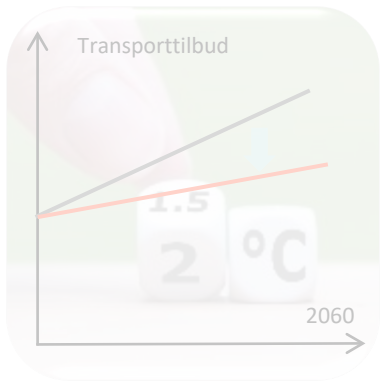
Økonomisk
handlingsrom



Samfunnssikkerhet

- Fortsatt vekst i befolkning og inntekt trekker i retning av økt transportetterspørsel, men andre trender trekker i retning av redusert og endret etterspørsel
- Usikkerhet rundt import/eksport har stor betydning for godstransportmønstrene
- Økt miljøbevissthet – mulig redusert transportetterspørsel, men også vridning mot mer miljøvennlige transportformer

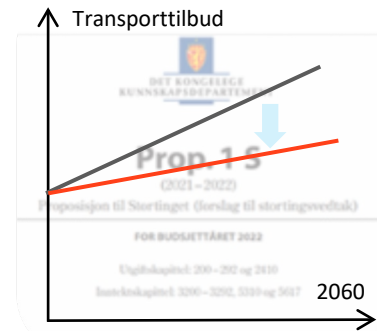
Økonomisk handlingsrom – handlingsrommet for det offentlige i å utvikle transporttilbudet



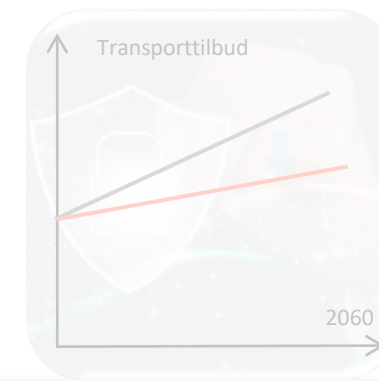
Overgangsrisiko



Etterspørselsrisiko



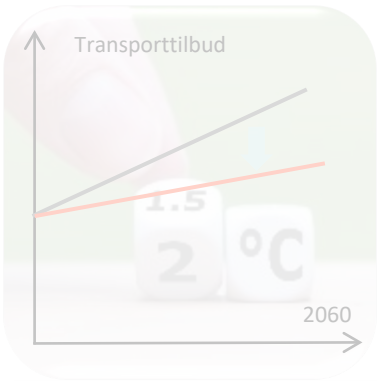
Økonomisk handlingsrom



Samfunnssikkerhet

- Perspektivmeldingen 2021 anslår en handlingsrommet for nye prioriteringer reduseres
- Dette betyr også at en forventer reduksjon i det økonomiske grunnlaget for å utvikle transporttilbudet
- Viktig å vurdere samfunnsproblem sektoren skal løse og at tiltakene er som planlegges er kostnadseffektive

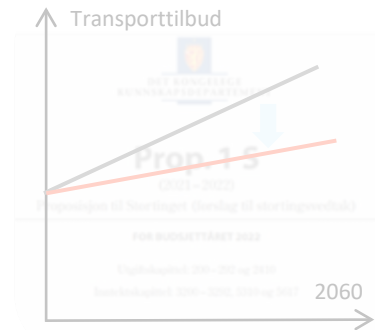
Samfunnssikkerhet - risiko for uønskede hendelser



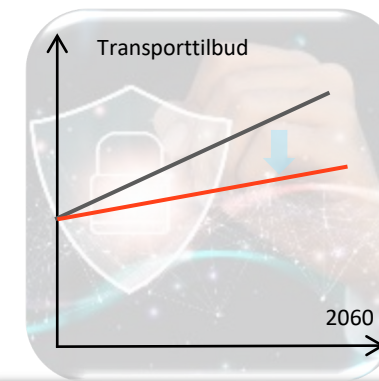
Overgangsrisiko



Etterspørselsrisiko



Økonomisk
handlingsrom



Samfunnssikkerhet

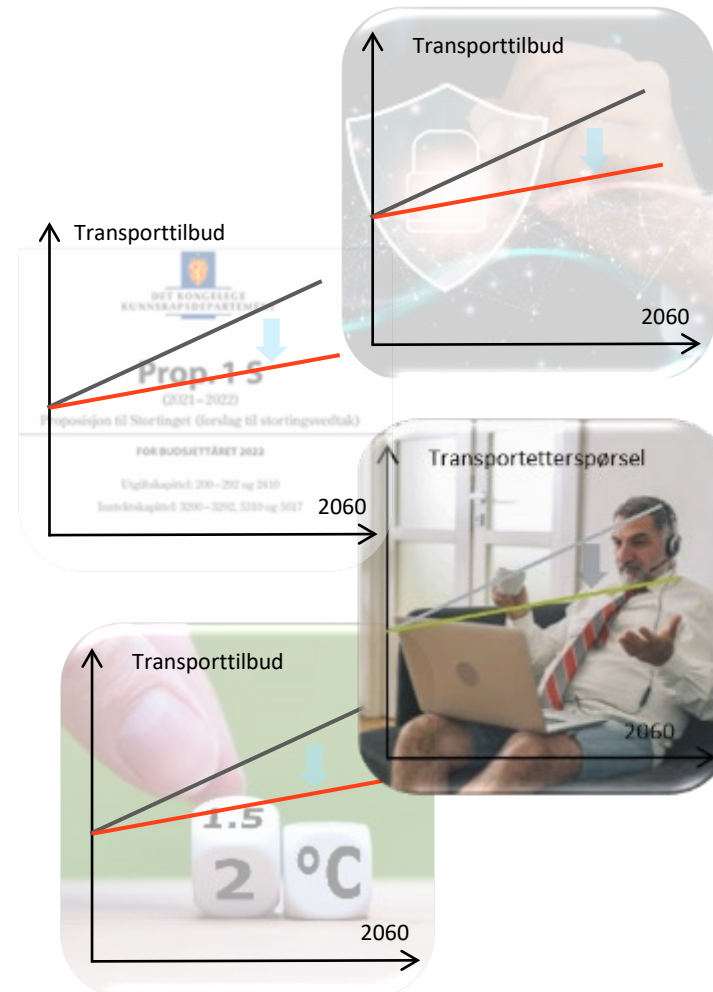
- Perspektivet omfatter (økt) risiko for uønskede hendelser, særlig grunnet naturfare og sikkerhetstruende virksomhet.
- Økt risiko for uønskede hendelser trekker i retning av økte kostnader for sikring av ny og eksisterende transportinfrastruktur, og for implementering av digitale løsninger.
- Økt risikoen kan øke behovet for investeringer i samfunnskritisk transportinfrastruktur



KYSTVERKET

Hva betyr dette når vi skal fremme sjøtransporten?

- Fremme de riktige tiltakene
- Møte de stadig høyere kravene til gode utredninger
- Synliggjøre koblingene mellom samfunnsmål og virkemiddel
- Brukerinvolvering er og blir viktig
- Synliggjøre virkninger – både kostnad og nytte
- Fremme gode beslutningsgrunnlag

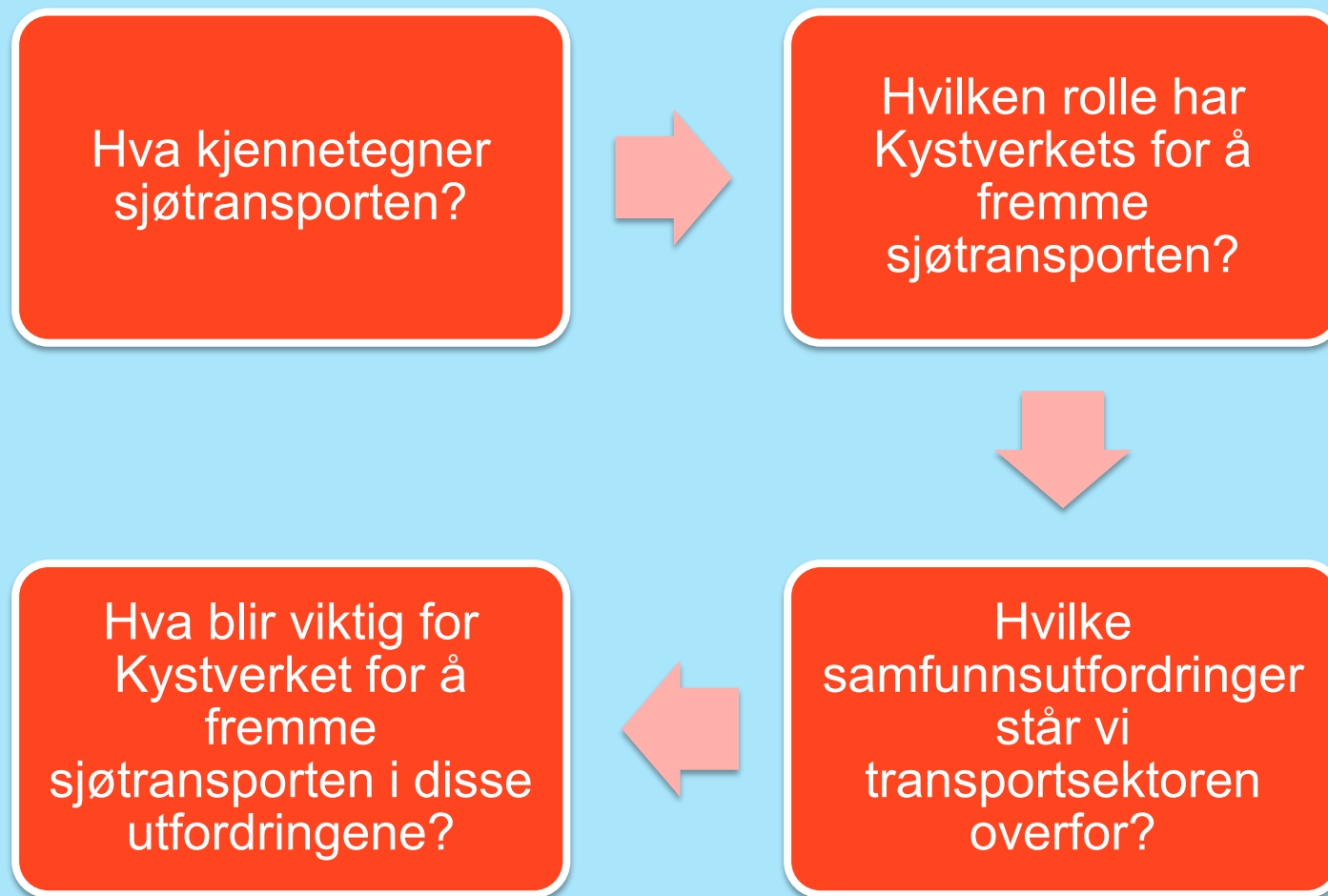


Hva er vi gode på, og hva jobber vi med

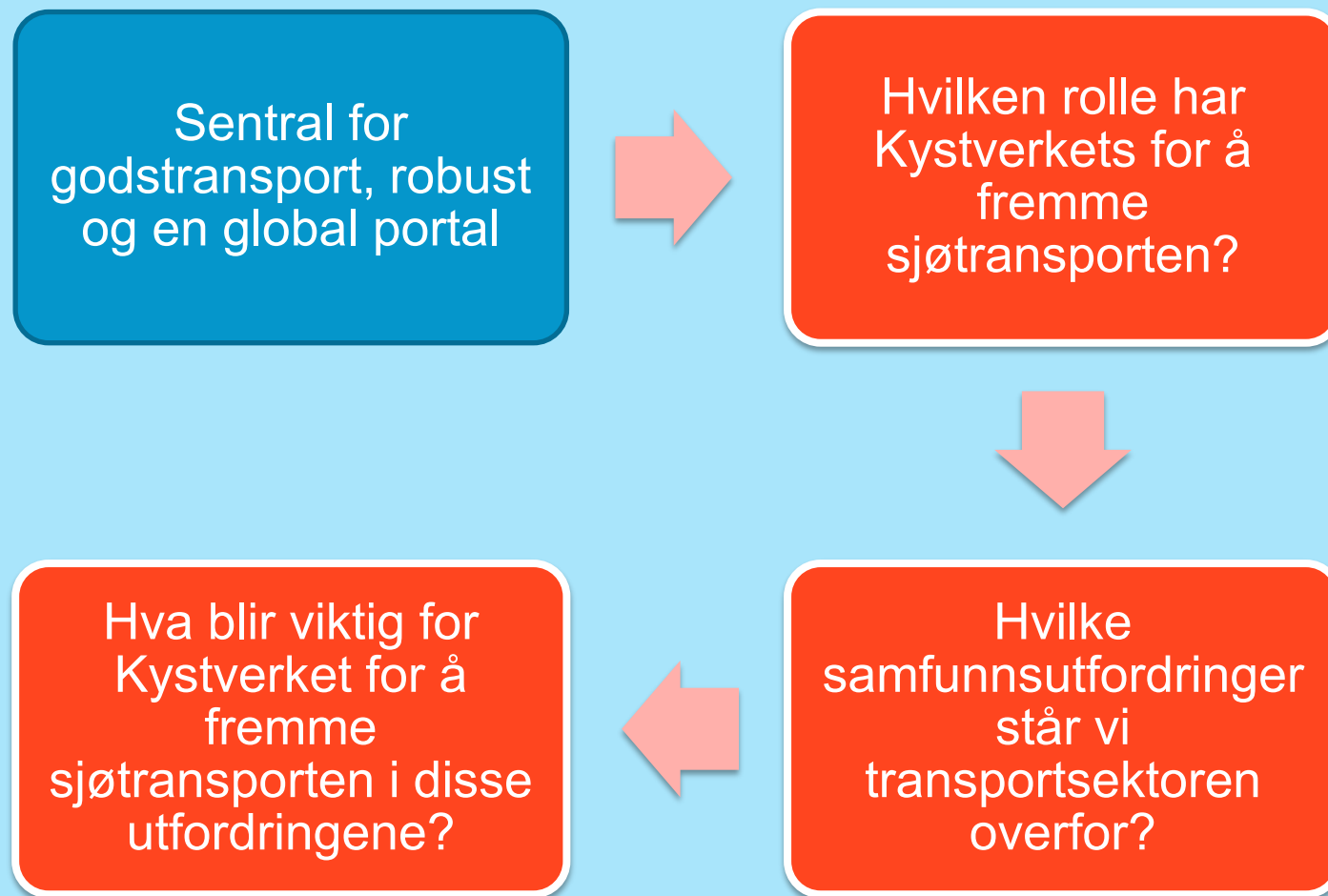
- + Tilstedeværelse og god kontakt med brukere og næringen
- + Strekningsvise farledsvurderinger er innarbeidet og gir godt kunnskapsgrunnlag
- + Metodeutvikling innen samfunnsøkonomiske analyser gjør at vi stadig blir mer presise i våre analyser
- + Styrket utredningskapasitet
- + Tilgjengelige data øker og gir bedre grunnlag for våre analyser

- Kort tid for innspill til neste NTP gjør at vi må ta noen retningsvalg for våre analyser
- Fiskerihavner er en ny, men likevel kjent utfordring
- Det kan være et behov for et noe forskjellig beslutningsgrunnlag for fiskerihavner enn for strekningsvise tiltak
- Noe blir klart til kommende rullering, men årlige porteføljeprioriteringer blir viktige

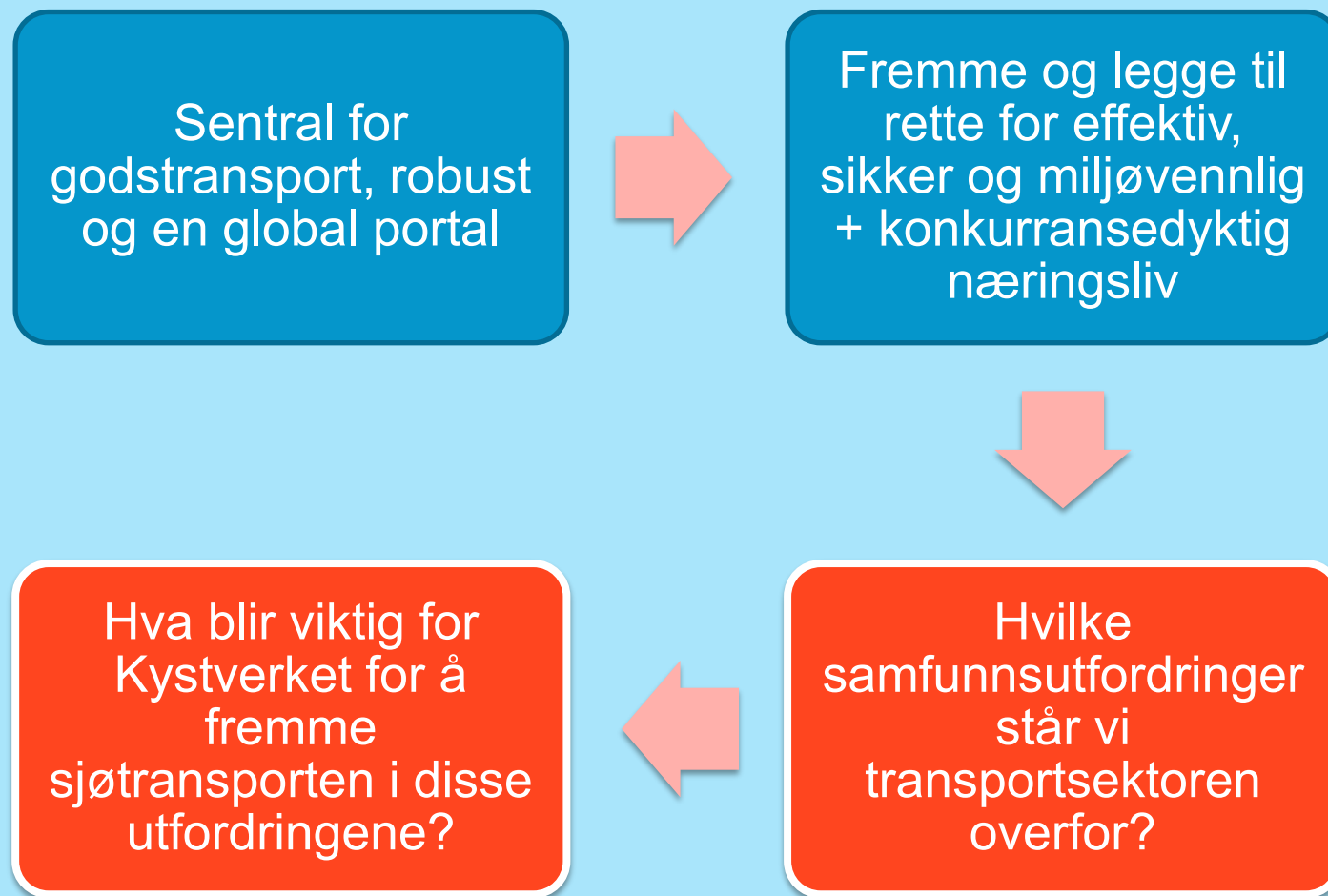
Oppsummering



Oppsummering



Oppsummering



Oppsummering



Oppsummering

