

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd

v/t Hildur Edwald
skrifstofu Alþingis
150 Reykjavík

Reykjavík, 15. mars 2021

Umsögn varðandi tillögu til þingsályktunar um könnun á hagkvæmni strandflutninga – þingskjal 298-268.mál.

Við er til tölvupósts yðar dags. 2. mars sl. til Eimskips.

Samkvæmt tillögu til þingsályktunar um könnun á hagkvæmni strandflutninga sem hér er til umsagnar er lagt til að fela samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra „að láta kanna hagkvæmni þess að halda úti tveimur strandflutningaskipum til að flytja vörur um landið með það að markmiði að minnka vöruflytninga á þjóðvegum og draga þannig úr sliti á vegakerfinu.“ Markmið með tillögunni er sagt vera að strandflutningar verði skoðaðir sem hagkvæmur og umhverfisvænn kostur í vöruflytningum og þannig verði hægt að flytja þungaflytninga af vegakerfinu.

Eimskip hefur farið yfir greinargerð þá er fylgir með tillögunni og hér að neðan eru okkar ábendingar og athugasemdir.

Núverandi siglingaáætlun Eimskips er með þeim hætti að boðið er upp á vikulega strandflutninga frá Reykjavík til Vestmannaeyja og Reyðarfjarðar. Sú þjónusta hefur verið í boði áratugum saman. Til viðbótar er nú boðið upp á strandsiglingar frá Reykjavík til Ísafjarðar, Sauðárkróks, Akureyrar og Húsavíkur á tveggja vikna fresti í dag, en þessi þjónusta hefur verið í boði hjá Eimskip frá 2013, eftir að hafa að mestu legið niðri frá 2005 til 2013. Um er að ræða þjónustu sem tengist fyrst og fremst inn- og útflutningi til og frá þessum stöðum. Þrátt fyrir að það sé hagkvæmara að flytja ýmsa vöru í gámum eða þungavöru með skipum frá Reykjavík til hafna á landsbyggðinni heldur en með bílum þá hefur ekki verið mikil eftirspurn eftir þeim flutningsmáta vegna of langs flutningstíma.

Eins og staðan er í dag þá eru gámaflutningar á þjóðvegum landsins í lágmarki hjá Eimskip þar sem viðskiptavinir félagsins eru að nýta skipin sem sigla á ströndina mjög vel varðandi inn- og útflutningsvöru, þ.e. sú vara sem hentar að flytja með skipum er þar.

Breytt fyrirkomulag og tíðari siglingar á hafnir á landsbyggðinni mun ekki skila þeim árangri sem stefnt er að í þessari tillögu þar sem önnur vara eins og t.d. öll neysluvara fyrir landsbyggðina kallar á daglegar ferðir (5 daga í viku) til og frá landsbyggðinni. Hluti af byggingarvörum og efni til ýmsra stórframkvæmda á landsbyggðinni fer með skipum í dag ef um er að ræða mikið magn. Önnur hefðbundin byggingarvara er flutt með flutningabílum í daglegu áætlanakerfi Eimskips. Á landsbyggðinni eru engir miðlægir vörulagerar lengur og viðskiptavinir Eimskips sem flytja vörur út á land hafa ekki sýnt áhuga á því að byggja upp slíka lagera á landsbyggðinni. Stóraukinn hluti almennra neysluvara er í dag ferskvara með stuttan líftíma sem kallar á hraða þjónustu og mikla ferðatíðni sem einungis verður náð með landflutningum en ekki með skipum. Það má því segja að í núverandi fyrirkomulagi sé vörulager landsbyggðarinnar í raun á leiðinni þangað um þjóðvegakerfið á degi hverjum.

Á undanförmum árum hefur orðið mikil aukning í fiskeldi víða um land sem kallar á hraða og tíða flutninga, þar sem fiskurinn er annað hvort að fara í veg fyrir útflutningsskip eða þá með flugi. Fiskeldisfyrirtækin hafa byggt upp sína starfsemi með þeim hætti að reyna að stytta tímenn frá slátrun til afhendingar til útflutnings eins og frekast er unnt til að hámarka söluverðmæti vörunnar á erlendum mörkuðum. Miðað er við að fiskurinn fari sem fyrst að lokinni slátrun beint í kæligáma eða kæliflutningavagna á staðnum. Í báðum tilvikum er svo keyrt með fiskinn beint í veg fyrir útflutningsskip eða þá í flug. Eins og staðan er í dag þá eru 6-7 skipabrottfarir frá SV horninu og 2-3 frá Austfjörðum á mismunandi vikudögum í hverri viku sem eru sérhannaðar fyrir ferskan fisk og til viðbótar fer hluti af ferskum fiski og eldislaxi með flugi frá Keflavík. Gert er ráð fyrir því að umsvif í fiskeldi á Íslandi aukist umtalsvert á næstu misserum og að sú vara verði áfram að megninu til flutt landleiðina í veg fyrir útflutning með skipum eða flugi vegna krafna um hraða og tíða þjónustu.

Ferskur fiskur (annað en eldisfiskur) sem er að fara í vinnslu á ýmsum stöðum á landsbyggðinni er uppistaðan í landflutningum sem kallar á daglega þjónustu 5-7 daga vikunnar. Til að skýra þetta aðeins betur þá er fyrirkomulagið með þeim hætti að allur fiskur sem er landað í höfnum víðs vegar á landsbyggðinni og flytja á til vinnslu á Suðvesturhorninu, Norðurlandi, Austurlandi eða á Vestfjörðum þarf að vera kominn á staðinn áður en vinna í fiskvinnslum hefst að morgni næsta dags. Fiskurinn er síðan fluttur aftur ferskur frá fiskvinnslunum í veg fyrir útflutningsskip eða flug. Þjóðvegakerfið gegnir því mjög mikilvægu hlutverki í verðmætasköpun sjávarafurða og þess vegna er afar mikilvægt að styrkja það og bæta til þess að það getið þjónað betur þessum mikilvægu þörfum heldur en það gerir í dag.

Til að geta uppfyllt þessar þarfir leggja flutningabílar af stað frá landsbyggðinni seinni part dags, koma til Reykjavíkur að nóttu til og losa farminn í fiskdreifingarmiðstöð og hann fer síðan í beinu framhaldi með dreifingarbílum til viðskiptavina víðs vegar á SV-horni landsins.

Að mati Eimskips myndi óverulegur hluti af því magni sem er nú í landflutningakerfi félagsins færast af þjóðvegum í þau strandflutningaskip sem fjallað er um í tillöggunni. Meginástæðan fyrir því er að fyrirtæki og einstaklingar á landsbyggðinni krefjast hraðari þjónustu og hærra þjónustustigs en hægt er að ná með skipaflutningum. Með því að þvinga vöruflutninga af vegum landsins yfir í skip væri að okkar mati verið að fara aftur til fortíðar, minnka lífsgæði og lífsskilyrði fólks á landsbyggðinni og takmarka möguleika fyrirtækja þar til að geta keppt við fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu og í nágrenni þess.

Ekki liggja fyrir á þessu stigi neinar upplýsingar eða forsendur til að meta hvaða áhrif sú þjónusta sem lýst er í tillöggunni hefur á kolefnisfótspor en það er augljóslega m.a. háð því hvaða magn færi í þessi skip af þeirri vöru sem nú er flutt landleiðina og eins hvaða áhrif það hefði á nýtingu til og frá landsbyggðinni í þeim landflutningakerfum sem eftir stæðu, þ.e. hvaða breytingar yrðu á heildarfjölda ekinna kílómetra á þjóðvegunum. Umhverfsvænni flutningabílar sem örugglega eru að koma á næstu árum munu hafa veruleg áhrif til minnkunar á losun koltvísýrings frá landflutningum.

Eimskip hefur ekki forsendur til að meta heildarumfang flutningaþarfa á sorpi frá landsbyggðinni til höfuðborgarsvæðisins en telur rétt að benda á að þann hluta sorps sem þarf að flytja út frá landinu væri hægt að nálgast með núverandi strandflutningaþjónustu frá ákveðnum lykilhöfnum á landsbyggðinni á hagkvæman hátt. Eins þyrfti að skoða hvort það gæti verið hagkvæmara og umhverfsvænna að fjölga sorpbrennslustöðvum sem uppfylla umhverfiskröfur á völdum stöðum á landsbyggðinni frekar en þurfa að flytja sorpið langar leiðir til förgunar á einum stað fyrir allt landið.

Varðandi eldsneytiseyðslu og kolefnisfótspor frá landflutningum er rétt að nefna að skv. upplýsingum sem Eimskip hefur frá bílaframleiðendum er væntanlega stutt í það að stærri flutningabíla verði hægt að fá þannig útbúna að þeir verði mjög umhverfsvænir og hætt verði að nota jarðefnaeldsneyti til að knýja þá áfram. Enn eru eitthvað mismunandi skoðanir á milli bílaframleiðenda um nákvæmlega hvaða lausnir og orkugjafar verði ofan á þeim efnum, en ýmsir halda því fram að ekki sé ólíklegt að stærstu flutningabílar framtíðarinnar verði rafmagnsbílar t.d. knúnir vetni. Ef vetni yrði framtíðarorkugjafinn til að nota á flutningabíla sem keyra á lengri leiðum þá vantar að koma á fót vetnisframleiðslu og byggja upp innviðakerfi landið um kring til að hægt væri að nota slíka bíla hvar sem er á landinu. Bílaframleiðendur eru sannfærðir um að innan fárra ári fari af stað hröð þróun varðandi sendi- og flutningabíla hvað varðar umhverfsvænni tæki svipað og þegar hefur raungerst varðandi fólksbíla og önnur smærri ökutæki. Það virðist því vera að Íslensk stjórnvöld standi frammi fyrir stórum áskorunum á næstu misserum varðandi innviðaupbyggingu til að styðja við bakið á umhverfsvænni flutningum og afar mikilvægt er að huga vel að þeim verkefnum í tíma og tryggja að innviðirnir séu tilbúnir í tíma og styðji þannig við umhverfsvænar lausnir sem draga úr mengun og skapa þar með hreina og betra umhverfi landi og þjóð til hagsbóta.

Það er einnig bráðnauðsynlegt og jafnframt þjóðhagslega hagkvæmt að styrkja og endurbæta vegakerfið sem er í raun komið að fótum fram og þolir engan veginn það álag sem á því er sbr. nýlega útgefna innviðaskýrslu SA og FRV þar sem vakin er athygli á því að það vantar að bæta verulega í varðandi fjárfestingar í uppbyggingu vegakerfisins hér á landi. Í áður nefndri skýrslu SA og FRV er talað um að uppsöfnuð fjárfestingaþörf í vegakerfi landsins sé í heild um 110 milljarðar króna. Ástand vegakerfisins í dag er engan veginn viðunandi og því miður er nokkuð um það að Vegagerðin neyðist til að setja á verulegar þungatakmörkanir á helstu flutningaleiðum með litlum fyrirvara t.d. til Vestfjarða og Norðurlands vegna ófullnægjandi ástands vegakerfisins sem undirstrikar mikilvægi þess að veita sem allra fyrst auknið fjármagn

til þess að bæta úr og gera vegakerfið þannig úr garði að það þoli það álag frá umferðinni sem er á vegunum. Einnig er rétt að benda á að ákveðnir vegir grunnþjóðvegakerfisins eru allt of mjóir sem skapar mikla hættu m.t.t. umferðaröryggis.

Í greinargerð með tillöggunni er talað um að það þurfi „sérstaklega að skoða hafnargjöld við rekstur strandferðaskipa, en nú eru þau langt umfram þann kostnað sem Landflutningar greiða“. Rétt er að benda á að vörugjöld eru einnig lögð á skipaflutninga auk þess sem hafnir innheimta lestar- og bryggjugjöld auk annarra þjónustugjalda. Ekki er skýrt í greinargerðinni hvað er innifalið í hafnargjöldum í þessu samhengi. Einnig er rétt að benda á að landflutningar greiða þegar stórar fjárhæðir til ríkisins í formi skatta á eldsneyti auk sérstaks þungaskatts.

SAMANTEKT:

Að mati Eimskips er ekki líklegt að auknir sjóflutningar í strandflutningi hefðu jákvæð sparnaðaráhrif varðandi flutningskostnað þegar á heildina er litið.

Það er nauðsynlegt að meta raunverulegan ávinning af strandflutningum með tilliti til allra þeirra þátta sem hafa áhrif. Meta þarf raunverulega eftirspurn eftir strandflutningum og hvaða magn færist af vegum landsins yfir í strandskip.

Að okkar mati er óverulegt magn sem hentar inn í strandflutninga til viðbótar við það magn sem nú þegar er flutt sjóleiðina og niðurstaðan á heildina litið myndi lítið breytast og áfram yrði svipaður fjöldi flutningabíla á vegum landsins.

Mikilvægt er að hafa í huga að til að draga úr umferð flutningabíla á vegum landsins þá þarf flutningsmagn bæði út á land og frá landsbyggðinni að fara í strandskip.

Stór hluti af núverandi landflutningakerfum snýst um flutninga á ferskum afurðum frá landsbyggðinni og neysluvörum út á land, sem kallar á daglega þjónustu.

Lykilatriðið er að meta raunhæft hvaða magn sem núna er í bílum gæti farið með skipum. Að mati Eimskips mun sú vinna væntanlega leiða í ljós að auknir strandflutningar séu óraunhæfur og óhagkvæmur kostur.

Fyrir hönd Eimskipafélags Íslands hf.,



Guðmundur Nikulásson

Framkvæmdastjóri Innanlandssviðs Eimskips