

Málþing um samræmda samgönguáætlun

Hótel Loftleiðum 25.03.2002

Samskip hf, Pálmar Óli Magnússon framkvæmdastjór rekstrarsviðs

Flutningar innanlands hafa breyst mikið á síðastliðnum áratug. Þrátt fyrir fólksfækkun á landbyggðinni hafa vöruflutningar innanlands aukist. Á sama tíma hefur hallað nokkuð á hlut sjóflutninga.

Flutningakerfi Samskipa innanlands hefur breyst í samræmi við þessa þróun. Árið 1992 ráku Samskip þrjú skip í áætlanasiglingum á ströndinni, skipunum fækkaði í eitt samhliða því sem landflutningar jukust. Í dag sinna Samskip öllum flutningum til og frá landsbyggðinni á landi.

En hvað veldur þessari þróun? Krafan um betri þjónustu og aukna hagkvæmni í flutningum hefur leitt til þess að fyrirtækin hafa horft til nýrrar tækni og þeirra umbóta sem orðið hafa í samgöngukerfunum.

Á meðan Samskip ráku strandferðaskip sigldi það gjarnan með tóma frystigáma frá Reykjavík og fulla frystigáma til baka. Á sama tíma óku vel lestaðir flutningabílar frá Reykjavík með varning út á land en snéru tómir eða illa nýttir til baka.

Sameining kerfanna í eitt stærra kerfi hefur stuðlað að bættri nýtingu, auknum sveigjanleika og betri þjónustu.

Í dag búa verðslanir á Akureyri til dæmis við það að vara sem þeir panta í Reykjavík fyrir kl. 16:00 er komin í verðslanir þeirra fyrir kl. 07:00 daginn eftir. Kerfið gerir fyrirtækjum á landsbyggðinni nú ekki aðeins mögulegt að bjóða upp á sömu þjónustu og vöruúrval og fyrirtæki í Reykjavík heldur opnar það einnig möguleikar þeirra á að draga úr birgðarhaldi og lækka þannig heildarkostnað sinn við öflun aðfanga, birgðarhald og dreifingu. Með þessari þróun hefur höfuðborgarsvæðið færst nær landsbyggðinni og samkeppnisstað landsbyggðarinnar batnað.

Þróunin sem orðið hefur í innanlandsflutningum er hringrás sem drifin er áfram af kröfum um bætt þjónustu, hagkvæmni og arðsemin. Hlutverk stjórnvalda í þessari hringrás er að skapa umgjörð sem stuðlar að hagkvæmustu þróuninni fyrir þjóðfélagið í heild sinni og sem styrkir samkeppnisstöðu Íslands.

Sú stefnumörkun sem birtist í nýrri samgönguáætlun með skilgreiningu grunnnetsins og samræmdri uppbyggingu samgögnumannvirkja er skynsamleg og líkleg til þess að skila aukinni hagkvæmni. Til þess að svo megi verða er þó mikilvægt að verkefnum í samgönumálum verði forgangsraðað eftir hagkvæmni og óháð samgöngumáta.

Í dag eru hafnir landsins um 70 talsins. Þetta samsvarar einni höfn á hverja 4.000 íbúa. Samkvæmt tillögu stýrihóps um samræmda samgönguáætlun verða hafnir í grunnnetinu 33 talsins. Af þessum 33 höfnum eru 10 hafnir þar sem viðlegukanntur er fullnýttur minna en 18 daga á ári og löndunarrými í minna en 7 daga á ári. - Getur verið að það sé hagkvæmt að fækka höfnum í

grunnnetinu, styrkja innviði þeirra hafna sem eftir standa og bæta vegasamgöngur við þær?

Vegakerfi landsins er um 13.000 km. Þetta samsvara um 180 km á hverja 4.000 íbúa. Burðarþolshönnun vega grunnnetsins í dag miðast við reglur Evrópusambandsins um stærð og þyngd ökutækja. - Getur verið að það sé hagkvæmara að fjárfesta í auknum mæli í breiðari og öryggari vegum og í minna mæli í hafnarmannvirkjum?

Ég ætlast ekki til þess að fá svar við þessum spurningum hér. Ég bendi hins vegar á að sú togstreita sem ríkir bæði á milli ríkis og sveitarfélaga og innbyrðis á milli samgöngustofnana varðandi fjármagn til framkvæmda og forgangsröðun verkefna kallar á vetvang fyrir hlutlaust mat á því hvað sé hagkvæmt. - Fróðlegt væri að fá svör við því frá stýrihópnum á hvaða vetvangi menn sjái fyrir sér að spurningum sem þessum verði svarað miðað við núverandi skipan samgöngumála?

Annar mikilvægur punktur sem kemur fram í tillögum stýrihópsins varðar breyttar áherslur í gjaldtöku fyrir afnot af samgöngumannvirkjum og tenging gjaldtökunnar við jaðarkostnað við rekstri mannvirkjanna. Þessi stefnumörkun er einn af athyglisverðustu þáttunum í samgönguáætluninni að mínu mati enda mun hún hafa afgerandi áhrif - ekki aðeins á þróun samgöngumála í framtíðinni - heldur á uppbyggingu atvinnulífs og þróun búsetu á landinu.

Ef litið er til núverandi skattlagningar samgöngukerfa innanlands kemur í ljós að sjóflutningar greiða aðeins um 40 – 60% af þeim opinberu gjöldum sem lögð eru á landflutninga. Með niðurfellingu á sérstökum vörugjöldum mun þetta hlutfall lækka í 35 – 50% á næsta ári. Umræðan undanfarið um samkeppnisstöðu sjó- og landflutninga ber nokkurn keim varnarbaráttu hafnarsjóða landsins fyrir tilvist sinni.

Sú skattlagning sem nú er við líði hvetur hreint ekki til bættrar nýtingar vegakerfi landsins. Í dag nema skattar á landflutninga um þriðjungi kostnaðar við flutningana. Þar vegur þungaskattur lang þyngst, eða um 92%.

Í skýrslu stýrihópsins er fjallað um áherslur á aukna sjóflutninga á styttri leiðum innan Evrópu.

Í því samhengi er mikilvægt að átta sig á því að með styttri leiðum er hér átt við leiðir sem eru lengri en 3 – 500 km. Fróðlegt er að skoða þessar áherslur í samhengi við fjarlægðir á Íslandi.

Aðstæður í Evrópu eru á margan hátt ólíkar okkar aðstæðum. Í Evrópu er gríðarlegt álag á vegakerfið, landrymi er dýrt og staðbundin loftmengun er víða vandamál. Þar er flutningsmagn einnig nægjanlega mikið til að réttlæta tíðar skipaferði auk þess sem fleiri flutningsmátar eru í boði svo sem lestar og vatnsvegir.

Á Íslandi búum við hins vegar yfir vannýttu vegakerfi, litlu flutningsmagni sem réttlætir hvorki mörg skip né háa ferðatíðni skipa. Siglingaleiðir milli staða innanlands eru hér tiltölulega langar og oft erfiðar.

Það er ekki sjálfgefið að það sem hagkvæmt þykir í Evrópu sé einnig hagkvæmt á Íslandi.

Samkvæmt samræmdri samgönguáætlun má búast við því að árið 2006 liggi fyrir kostnaðargreining á uppbyggingu, þjónustu og rekstri samgöngumannvirkja á Íslandi. Fróðlegt verður að sjá hver niðurstaða þeirrar greiningar verður og hvaða áhrif hún muni hafa á gjaldtöku og þróun samgangna í framtíðinni og hvernig byggðarstefna stjórnvalda fléttast inn í þá mynd.

Samgöngur eru okkur Íslendingum mjög mikilvægar og forsenda þess að við nýtum okkur gæði landsins alls. Þróun samgangna innanlands er drifin áfram af kröfum um hraða, sveigjanleika og hagkvæmni. Hlutverk stjórnvalda er að skapa þá umgjörð um samgöngumálin að þróun þeirra sé þjóðhagslega hagkvæm og styrki samkeppnisstöðu Íslands. Þær áherslur sem boðaðar eru í samræmdri samgönguáætlun eru spor í rétta átt.

Takk fyrir.