

NEW WAYS
TO A GREEN HORIZON



Evaluering av Marco Polo-ordningen i Norge



MARCO POLO
NEW WAYS TO A GREEN HORIZON

<http://ec.europa.eu/marcopolo>



Bilde fra et norsk Marco Polo-prosjekt: MS Foss på vei til Sunndalsøra for å hente aluminium for Hydro AS.

Oversikt

Tittel:	Evaluering av Marco Polo-ordningen i Norge
Undertittel:	Resultater av Norges engasjement i Marco Polo
Oppdragsgiver:	Samferdselsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet
Prosjektperiode:	Juni - august 2013
Forfatter:	Hans Kristian Haram, Shortsea Promotion Centre Norge
Kontakt:	shortsea@shortseashipping.no Tel: +47 9056 2994
Kort sammendrag:	Denne evaluering gir oversikt over resultater av norske Marco Polo-prosjekter sammenlignet med andre Marco Polo-prosjekter.
Hovedkonklusjon:	Norske søknader har en høy godkjenningsprosess. Det er gjort avtaler med 12 prosjekter med norsk last og/eller deltagelse. Det avtalte tilskudd er betydelig større enn Norges støtte til Marco Polo. Forventet godsoverføring og utbetalt støtte er generelt sett lave i forhold til avtalt for alle Marco Polo-prosjekter og noe lavere enn gjennomsnitt for norske prosjekter. Norske aktører er ikke fornøyd med Marco Polo og anbefaler at det etableres en egen norsk ordning. En slik ordning er skissert i denne evaluering.

Innholdsfortegnelse

1. Sammendrag	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Hovedkonklusjoner	6
1.3 Anbefalinger	6
2. Introduksjon	7
2.1 Hva er Marco Polo?	7
2.2 Marco Polo i Norge	7
2.3 Marco Polo-programmet i fremtiden	8
2.4 Hvorfor en evaluering av Marco Polo i Norge?	8
2.5 Om Shortsea Services AS	8
2.6 Metodikk	9
3. Generelle erfaringer fra Marco Polo	9
3.1 Godkjenningsandel	9
3.2 Tildelingsandel	9
3.3 Utbetalingsandel	9
3.4 Overføringsandel	10
3.5 Overføringseffektivitet	10
3.6 Unødig støtte	11
3.7 Levedyktighet	11
3.8 Konkurransen	11
3.9 Administrasjon	12
3.10 Konklusjon	12
4. Resultater av Marco Polo i Europa	12
4.1 Marco Polo prosjekter	12
4.2 Overført last	14
4.3 Miljøgevinst	15
4.4 Konklusjon	16
5. Norske prosjekter	17
5.1 Tilskuddstype	17
5.2 Transportmiddel	17
6. Medlemskontingent fra Norge	18
7. Søknader, avtaler og norsk andel	19
7.1 Oversikt over søknader og avtaler	19
7.2 Norsk godskjenning	19
7.3 Norske søknader som ikke har blitt godkjent	19
7.4 Norske avtaler	20
8. Avtalte norske prosjekter	20
8.1 Oversikt	20
8.2 Norsk relevans for norske prosjekt	22
9. Resultater for de norske prosjekter	22

9.1 Utbetalingsandel	22
9.2 Overført gods	23
10. Hensiktsmessighet for norske aktører	24
10.1 Lave norske transportvolumer	24
10.2 Konkurransesituasjonen	24
10.3 Dokumentasjon	25
11. Tilbakemelding fra norske aktører	25
11.1 Søkeprosessen	25
11.2 Rapporteringsarbeidet	26
11.3 Fordeler med Marco Polo	26
11.4 Ulemper med Marco Polo	26
11.5 Eget program for Norge	27
12. Fullføringsevne for norske prosjekter	27
12.1 Terminerte prosjekter	27
13. Levedyktighet for norske prosjekter	27
13.1 Levedyktige prosjekter	28
14. Evaluering om videre deltagelse	28
14.1 Lavere volumkrav	28
14.2 Forenklet administrasjon	28
14.3 Konkurransesituasjonen	29
15. Anbefalinger for norsk incentive-ordning	29
15.1 Anbefalinger fra Europe Economics	29
15.2 Anbefalinger for norsk incentivordning	29
Vedlegg 1: Kildehenvisning og lenker	31
Vedlegg 2: Oversikt over norske prosjekter som har fått Marco Polo avtale	32
Vedlegg 3: Spørsmål og svar fra intervjuene	38

Tabeller

Tabell 1. Oversikt over norske resultater av Marco Polo 2004-2012.....	6
Tabell 2. Tildelte midler avtalt i kontrakt og faktisk utbetalte midler.....	10
Tabell 3. Overført transportarbeid.....	10
Tabell 4. Overføringseffektivitet for Marco Polo	11
Tabell 5. Klager på konkurransevridding i perioden 2007-2010	11
Tabell 6. Marco Polo søknader og avtaler.....	13
Tabell 7. Forventet overført transportarbeid.....	14
Tabell 8. Forventet miljøgevinst.....	15
Tabell 9. Marco Polo innbetalinger fra Norge	18
Tabell 10. Norske søknader og avtaler i forhold til totalt antall for Marco Polo	19
Tabell 11. Ikke godkjente norske søknader.....	19
Tabell 12. Norske Marco Polo avtaler	21
Tabell 13. Norsk andel av norske prosjekter	22
Tabell 14: Utbetaling for norske Marco Polo prosjekter.....	23
Tabell 15: Overført gods for norske prosjekter.....	24
Tabell 16. Årsak til terminering av norske prosjekter	27
Tabell 17. Terminering og levedyktighet for norske prosjekter.....	28

Figurer

Figur 1. Fordeling av Marco Polo II midler etter transportmiddel	13
Figur 2. Fordeling av Marco Polo midler etter tilskuddstype.....	14
Figur 3. Illustrasjon: Marco Polo resultater.....	16
Figur 4. Fordeling etter tilskuddstype for norske prosjekt og totalt	17
Figur 5. Fordeling av tilskudd fra Marco Polo II etter transportmiddel for norske prosjekt og totalt ..	18

1. Sammendrag

1.1 Bakgrunn

Marco Polo er et EU-program som gir støtte til overføring av gods fra vei til sjø, bane og elv. Norge har deltatt i Marco Polo siden 2004. Siste avtalte utlysningår er 2013. Det er usikkert om Norge får anledning til å delta i neste runde av Marco Polo. Norge må i så fall ta stilling til videre deltagelse eller en eventuell etablering av egen ordning.

1.2 Hovedkonklusjoner

Her er en oversikt over de resultater som forventes oppnådd for Marco Polo I og II i prosjektperioden for prosjektene:

- € 200 million i utbetalt støtte til 225 prosjekter
- 72 milliard tonn-km overført last = 4 million billaster
- € 1,5 milliard i samfunnsmessig miljøgevinst (8 ganger utbetalt støtte)
- 5 million tonn redusert CO₂-utslipp
- 84 færre drepte i trafikken

Norske prosjekter er definert som prosjekter som har norske deltagere eller som omfatter norsk last. I tabellen nedenfor sammenlignes norske prosjekter med totalen for Marco Polo.

Tabell 1. Oversikt over norske resultater av Marco Polo 2004-2012

	Norske	Totalt
Antall søknader	21	541
Antall prosjekter med avtaler	12	185
Avtalt tilskuddsbeløp (€ mill.)	26,6	336,5
Norsk avtaleandel	8 %	
Støtte fra Norge/Europa totalt (€ mill.)	5,1	336,5
Norsk støtteandel	1,5 %	
Forventet utbetaling/avtalt	44 %	50 %
Forventet overføring/avtalt (tonn-km)	42 %	43 %

De 12 norske prosjekter har ulikt norsk andel. Vi anslår at den veiede gjennomsnittlige norske relevans er omtrent 50 %. I så fall er det omtrent balanse mellom Norges støtte til Marco Polo og de forventede utbetalinger.

1.3 Anbefalinger

Det anbefales at det etableres en egen norsk ordning som etterfølger av Marco Polo II. Denne ordning bør også gjelde innenlandsk gods. Tilskuddet bør betales til transportkjøper og være uavhengig av transportdistanse. Støtten bør gis i begrensede transportkorridorer, som har gode muligheter for overføring av last. Alle transporttjenester som tilfredsstiller gitte kriterier i korridoren bør gis støtte, uavhengig av leverandør.

2. Introduksjon

2.1 Hva er Marco Polo?

Marco Polo¹ er et EU-program som har som hensikt å bidra til at frakt av gods skiftes fra vei til sjø og jernbane. Målet er en mer miljøvennlig transport og avlastning av et sterkt trafikkert veinett i Europa.

Programmet ble lansert i 2003, og frem til og med 2012 har 198 europeiske prosjekter blitt god tatt for oppstartsstøtte fra Marco Polo. De årlige Marco Polo-budsjettene ligger på vel € 60 mill.

Marco Polo II (2007-2013) er inneværende programperiode og har et budsjett på € 450 mill.

Norge deltar gjennom EØS-avtalen og norske aktører kan søke oppstartsstøtte for prosjekter med grensekryssende godstransport.

EU Kommisjonens DG MOVE² (DG = Directorate Generale, Move = Transport and Mobility) er ansvarlig for Marco Polo, som siden 2008 er administrert av Executive Agency for Competitiveness and Innovation³ (EACI).

Marco Polo tilbyr følgende **tilskuddstyper** («actions»):

- **Modal Shift:** Skift av godstransport fra vegtransport til jernbane, elv og sjø. Andelen av totale tildelinger varierer fra år til år, men ligger på om lag 80 %.
- **Motorway of the Seas:** Større overføringsprosjekt som også får støtte gjennom EUs «Motorway of the Seas» ordningen.
- **Catalyst Action:** Innovasjonsrike og nye måter å frakte gods på.
- **Traffic Avoidance:** Omlegging av logistikk-løsninger eller annen endring som medfører at transporten reduseres eller ikke lenger finner sted.
- **Common Learning:** Kunnskapsutveksling som bidrar til mer effektiv transport.

Marco Polo-midlene betales ut som en oppstartsstøtte. Prosjektene som søker om støtte må kvalifisere seg, og rangeres deretter etter hvor effektive de er, målt i antall tonn-km gods som skiftes vekk fra vei. Levedyktigheten til prosjektet vektlegges tungt i evalueringen og søkerne må sannsynliggjøre at prosjektet også vil leve videre etter at oppstartsstøtten tar slutt.

For Modal Shift, Motorway of the Seas og Catalyst Action gis støtten i form at et tilskudd for overført last. Fra 2009 ble støtten øket til fra €1 til € 2 per 500 tonn-km netto overført. Dette gjorde ordningen mer attraktiv og populær.

2.2 Marco Polo i Norge

Norge har deltatt i programmet siden 2004, etter at Stortinget besluttet at Norge skulle delta gjennom EØS-avtalen. Den norske deltakelsen finansieres av Fiskeri- og kystdepartementet, Nærings-

¹ <http://ec.europa.eu/marcopolo/>

² <http://ec.europa.eu/transport/>

³ <http://ec.europa.eu/eaci/>

og Handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet med omtrent en tredjedel hver. Samferdselsdepartementet har koordineringsansvaret.

Norge har hatt flere gode søkere til Marco Polo. Faktisk har et norsk prosjekt vært rangert som det beste av samtlige søknader ett av årene.

Enkelte norske aktører har opplyst at de oppfatter søknadsprosessen som omstendelig og omfattende. Norske prosjekter rangeres i enkelte tilfeller lavt på listen som en følge av lave estimat på antallet overførte tonn-km gods. Selv om norske prosjekter som en hovedregel innebærer lange strekninger, blir ofte volumene for små sammenlignet med andre europeiske prosjekter. Dette gjør det vanskelig å nå de minimumsverdier som er satt for de ulike tilskuddstyper.

2.3 Marco Polo-programmet i fremtiden

Marco Polo II avsluttes i 2013. Fra 1. januar 2014 vil det ikke eksistere en Marco Polo-ordning lik den som finnes i dag. EU har nylig bekreftet at den nye Marco Polo-ordningen legges under «TEN-T»⁴ og finansieringsordningen «Connecting Europe Facility»⁵ (CEF).

Konkret innhold i den nye Marco Polo-ordningen er ukjent. Det råder også usikkerhet om hvorvidt Norge vil ha anledning til å delta, da CEF ikke er EØS-relevant.

Intensjonen er at denne evalueringen av Marco Polo-ordning for norske aktører skal peke på sterke og svake sider ved ordningen.

Evalueringen vil fungere som et faglig grunnlag for å vurdere en eventuell videre deltakelse i EU-programmet eller en eventuell nasjonal incentivordning tilsvarende Marco Polo.

2.4 Hvorfor en evaluering av Marco Polo i Norge?

Uansett utfall av problemstillingen nevnt over i 2.3, er det behov for å gjennomføre en evaluering av ordningen i Norge nå. Dersom EU skulle lande på en form for videreføring av programmet der Norge gis anledning til å delta, bør vi ha klart for oss hvorvidt dette er noe vi ønsker å delta i.

Siden Marco Polo II er inne i sitt siste år, er det ønskelig å vurdere hvor vellykket ordningen har vært, sett med norske øyne. Funnene i evalueringen vil kunne bidra til hvordan en eventuell løsning som skal erstatte dagens Marco Polo-ordning kan utformes.

Evalueringen skal avslutningsvis også peke på viktige elementer i en nasjonal incentivordning som kan fungere som en eventuell erstatning for Marco Polo.

2.5 Om SPC Norge

Shortsea Promotion Center Norge⁶ (SPC Norge) har vært ansvarlig for markedsføring av Marco Polo i Norge og har dermed opparbeidet mye erfaring med programmet.

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/>

⁵ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/cef_brochure.pdf

⁶ <http://www.shortseashipping.no>

2.6 Metodikk

DG Move har gitt tilgang til de sist rapportert om status for Marco Polo. Formatet på informasjonen bygger på en ekstern evaluering gjort i 2010⁷. I tillegg har vi lastet ned data om alle godkjente prosjekter fra Marco Polos web sider⁸. Disse data har blitt organisert i regneark for egen analyse. Fra dette regneark har vi trukket ut informasjon fra prosjekter som har norsk relevans. I tillegg har vi også mottatt informasjon fra DG Move om norske prosjekter som ikke har lyktes.

For å få en dypgående innsikt fra et norsk perspektiv har vi intervjuet fire norske prosjekter som har fått tilskudd, ett prosjekt som ble terminert av søker i forhandlingsfasen og ett prosjekt som ikke har blitt godkjent etter to søknader. Intervjuet ble gjennomført ved hjelp av web skjema⁹ og telefon. To av disse prosjektene var allerede intervjuet av Samferdselsdepartementet.

3. Generelle erfaringer fra Marco Polo

En god ordning for overføring av last gir et høyt overført transportarbeid (tonn-km) i forhold til utbetalt tilskudd. Andelen godkjente prosjekter bør være høyest mulig for å minimere søke- og evalueringsarbeidet. Det årlige budsjettet bør i størst mulig grad bli tildelt og for utvalgte prosjekter bør det avtalte tilskuddet i størst mulig grad bli utbetalt. I dette kapittel gir vi en evaluering av programmet etter disse kriterier.

3.1 Godkjenningsandel

I perioden 2003 til 2012 er det gjort 198 avtaler på basis av 641 søknader¹⁰. Det gir en godkjenningsandel på 31 %. Arbeidet med å utforme og å evaluere søknader er omfattende. En lav godskjenningsandel som dette er derfor ikke gunstig.

3.2 Tildelingsandel

I perioden 2003 til 2012 er det tildelt € 350 million⁸. Summen av EUs årlig budsjett for tildeling var i samme periode € 470 million. Dette gir en tildelingsandel i forhold til budsjett på 74 %. Programmet klarer med andre ord ikke å tildele alle tilgjengelige midler gjennom søknadsprosessen, på tross av en stor søkemasse.

3.3 Utbetalingsandel

Noen av de prosjekter det blir inngått kontrakt for termineres og ikke alle prosjekter klarer å oppnå sin målsetning. Dermed utbetales bare en andel av det avtalte beløp i kontraktene. Følgende tabell gir oversikt over de faktiske utbetalinger.

⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2011_marco-polo-programme-2003-2010.pdf

⁸ <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo>

⁹ https://docs.google.com/forms/d/1-nwoBkd95S-j1iMniL-P4MMxrd2h2AuntMWwgAnZM_M/viewform

¹⁰ Kilde - se Vedlegg 1: 8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] - Table 1 med nye data for 2012

Tabell 2. Tildelte midler avtalt i kontrakt og faktisk utbetalte midler

Program	Kontrakt € mill.	Utbetalt € mill.	Utbetalings- andel	Forventet Utbetalt € mill.	Forventet Utbetalings- andel
Marco Polo I	74	42	57 %	42	57 %
Marco Polo II (2007-2012)	276	64	23 %	132	48 %
Totalt	350	106	30 %	174	50 %

Kilde – se Vedlegg 1: 8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] – Table 1 oppdater med nye data for 2012

For Marco Polo I er utbetalingen lik forventet utbetaling da alle prosjektene er avsluttet. For Marco Polo II er dette status i november 2012. Utbetalingene fortsetter så lenge prosjektene er pågående. Forventet utbetalingsandel for Marco Polo II er 48 %, altså noe lavere enn for Marco Polo I. Totalt sett utbetales altså bare omtrent halvparten av tildelte midler. Tar man også hensyn til en tildelingsandel på 74 % blir utbetalt andel i forhold til EUs budsjett for Marco Polo omtrent 37 %. Dette er svakt i forhold til andre ordninger hvor hele budsjettet tildeles og utbetales.

3.4 Overføringsandel

Neste tabell viser hvor mye last som totalt overføres i Marco Polo-perioden til hvert prosjekt. Kontraktskolonnen viser det transportarbeid som er avtalt i kontrakt for prosjekter det er gjort avtale for. Neste kolonne viser hva som er oppnådd (november 2012). Forventet tonn-km er lik oppnådd for Marco Polo I. For Marco Polo II fortsetter prosjektene og det vil også gjøres nye avtale i 2013. Vi har beregnet forventet verdi på basis av forventet overført antall kjøringer¹¹.

Tabell 3. Overført transportarbeid

	Kontrakt milliard tonn-km	Oppnådd milliard tonn-km	Oppnådd / Kontrakt	Forventet milliard tonn-km	Forventet / Kontrakt
Marco Polo I 2003-2007	47,7	21,9	46 %	21,9	46 %
Marco Polo II 2008-2011	87,7	19,5	22 %	37,0	42 %
Total	135,4	41,4		58,9	43 %

Kilde: Vedlegg 1: 8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] – Table 2 og 3

3.5 Overføringseffektivitet

En hovedmålsetning er å overføre mest mulig last i forhold til tilskuddet (tonn-km/€). Fra og med utlysningen i 2009 ble tilskuddet øket fra € 1/ 500 tonn-km til € 2/ 500 tonn-km. Dette tilsvarer en effektivitet i bruk av offentlige midler på henholdsvis 500 tonn-km/€ og 250 tonn-km/€. Ikke all last som overføres får støtte. Dermed er avtalt effektivitet høyere enn disse tall. Følgende tabell viser overføringseffektivitet for prosjekter i henhold til kontrakt og for faktisk oppnådd overføring i forhold til faktisk betalt støtte.

¹¹ Kilde: 4 million lastebiler iht Figur 3. Illustrasjon: Marco Polo resultater

Tabell 4. Overføringseffektivitet for Marco Polo

Program	Kontrakt €/tonn-km	Oppnådd €/tonn-km
Marco Polo I	743	597
Marco Polo II	438	ikke klart

Kilde: Vedlegg 1: 8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] – Table 5 and 6

Tallene for Marco Polo II er ikke klare siden prosjektene er pågående. Tallene for Marco Polo I viser at oppnådd overføringseffektiv er lavere enn det som er avtalt i kontrakt. Dette er også forventet i Marco Polo II. Økningen i tilskuddet fra 2009 påvirker overføringseffektiviteten mye. For utlysningssårene 2009-2011 utgjør avtalt overføring 340 tonn-km/€. Dersom faktisk overføring i forhold til avtalt er tilsvarende som i Marco Polo I vil overføringseffektiviteten etter 2009 falle til 200 tonn-km/€.

3.6 Unødig støtte

Et interessant spørsmål er hvor mange prosjekt ville bli gjennomført uten Marco Polo tilskudd. Dersom dette tallet er høyt brukes offentlig midler unødig. En spørreundersøkelse i forbindelse med evalueringen av Marco Polo¹² i 2010 gir svar. Her har 33 prosjekter svart. Av disse ville 42 % blitt gjennomført uten Marco Polo-støtte. Europe Economics, som gjennomførte undersøkelsen, konkluderer at tallet antagelig er høyere.

3.7 Levedyktighet

Av 33 prosjekter i samme spørreundersøkelser vil 72 % av prosjektene fortsette eller forventes å fortsette. Dette indikerer en høy levedyktighet for igangsatte prosjekter.

3.8 Konkurransen

Flere har klaget på at Marco Polo er konkurransevridende i forhold til eksisterende tjenester. Neste tabell viser antall klager i første del av Marco Polo II.

Tabell 5. Klager på konkurransevridning i perioden 2007-2010

Sektor	Antall klager	Involverte prosjekt
Maritim	6	10
Bane	3	2
Maritim/Bane	1	2

Kilde - Vedlegg 1: 5. Evaluation of the Marco Polo Programme 2003 – 2010, Europe Economics, April 2011 – Table 1.6

EACI har konkludert at klagen ikke godfunderte. Ingen klager har foreløpig medført nedleggelse eller omlegging av prosjekter. Klagen reduserer imidlertid programmets troverdighet.

¹² Kilde- Vedlegg 1:5. Evaluation of the Marco Polo Programme 2003 – 2010, Europe Economics, April 2011

3.9 Administrasjon

Marco Polo-programmer har siden 2008 blitt administrert av EACI. Dette har medført bedre markedsføring, økt antall prosjekter, raskere utbetalinger og raskere responstid. Baksiden er økt stab og høyere administrative kostnader.

Spørreundersøkelsen gjort av Europe Economics viser at søkere stort sett er fornøyd med søkeprosessen og rapporteringsarbeidet. Den administrative kostnad for mottagere av støtte ligger stort sett under 10 % av støttebeløpet.

Den eksterne evaluering av programmet viser at det ikke er samsvar mellom poeng gitt i evaluering av et prosjekt og prosjektets resultater. Faktisk viser prosjekter med lav rangering en bedre utvikling i forhold til høyt rangerte. Evalueringen gir derfor ikke et korrekt bilde av prosjektene.

3.10 Konklusjon

Europe Economics konkluderer i sin evaluering av Marco Polo at programmet ikke klarer å nå sine målsetninger. Det forventes heller ingen forbedring. Konkurransesituasjonen er en konkret utfordring som reduserer programmets troverdighet. Programmets fortrinn er at det er åpent og at det er lett å måle resultater i form av overført gods. Bare prosjekter som lykkes får betaling og dermed oppnås en høy effektivitet i bruk av offentlige midler.

Tallene i dette kapitel viser at programmet er ikke i stand til å tildele alle budsjetterte midler hvert år. En liten andel av søknadene får støtte og en for liten andel av tildelte midler blir faktisk utbetalt. Årsaken er at midlene blir låst til gitte prosjekter. Når disse ikke når sine målsetninger forblir midlene ubrukt.

4. Resultater av Marco Polo i Europa

I dette kapitel vil vi se på hvilke samfunnsgevinster Marco Polo har gitt Europa i form av mindre trafikk og mindre miljøutslipp.

4.1 Marco Polo prosjekter

Følgende tabell gir en oversikt over antall søknader og avtaler som er gjort. I perioden frem til 2013 har 198 prosjekter inngått avtaler om Marco Polo-støtte med en total avtaleverdi på € 350 million.

Tabell 6. Marco Polo søknader og avtaler

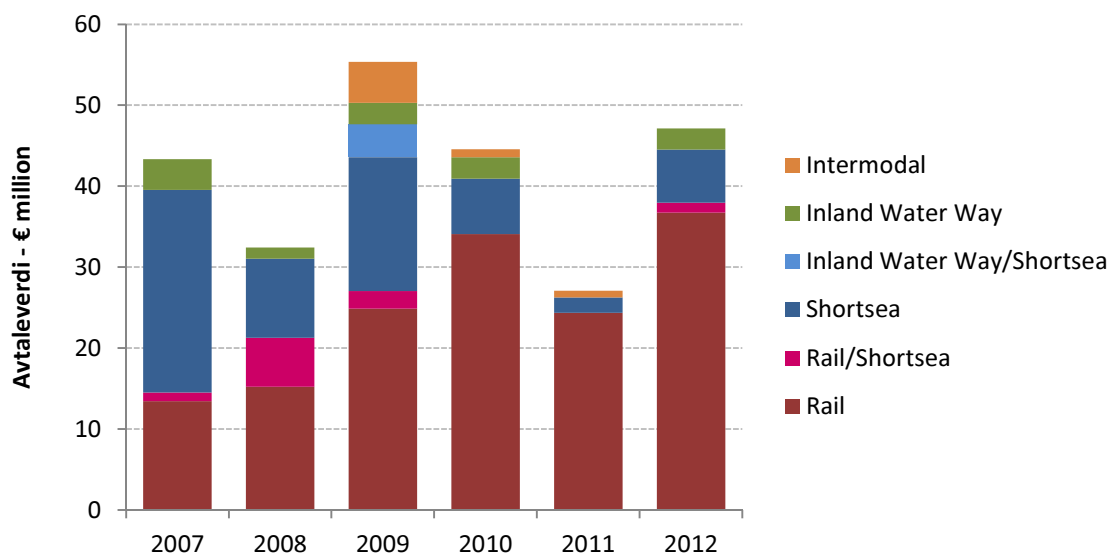
År	Søknader	Avtaler	Budsjett € mill.	Avtaleverdi € mill.	Avtaleverdi/ Budsjett	Utbetalt € mill.	Utbetalt/ Avtaleverdi
2003	92	13	15,0	13,0	87 %	7,3	56 %
2004	62	12	20,4	20,4	100 %	12,3	60 %
2005	63	15	30,7	21,4	70 %	12,8	60 %
2006	48	15	35,7	18,9	53 %	9,4	50 %
2007	55	20	58,0	45,4	78 %	19,9	44 %
2008	46	28	59,0	34,4	58 %	11,5	33 %
2009	70	21	66,3	61,9	93 %	18,0	29 %
2010	101	30	64,0	52,2	82 %	14,3	27 %
2011	50	18	56,9	33,6	59 %	n.a.	
2012	54	26	64,6	48,3	75 %	n.a.	
Sum	641	198	470,6	349,5	74 %	105,5	

Kilde- Vedlegg 1:8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] – Table 1 oppdatert med data for 2012.

I tillegg gjenstår 2013 før Marco Polo II avsluttes. Økningen i antall søknader i 2009 og 2010 skyldes økningen i tilskuddet til € 2/ 500 tonn-km. I de to siste år har antall søknader og tildelinger falt betraktelig. Dette skyldes antagelig finanskrisen. Gjennomsnittlig avtaleverdi per prosjekt er € 1,8 million.

Neste figur viser fordelingen av støtten etter transportmiddel for Marco Polo II. Jernbane er dominerende med 63 % av kontraktsverdien, sjøtransport har 29 % og elvetransport 6 %. Jernbanens andel har vært sterkt økende de siste årene på bekostning av sjøtransport.

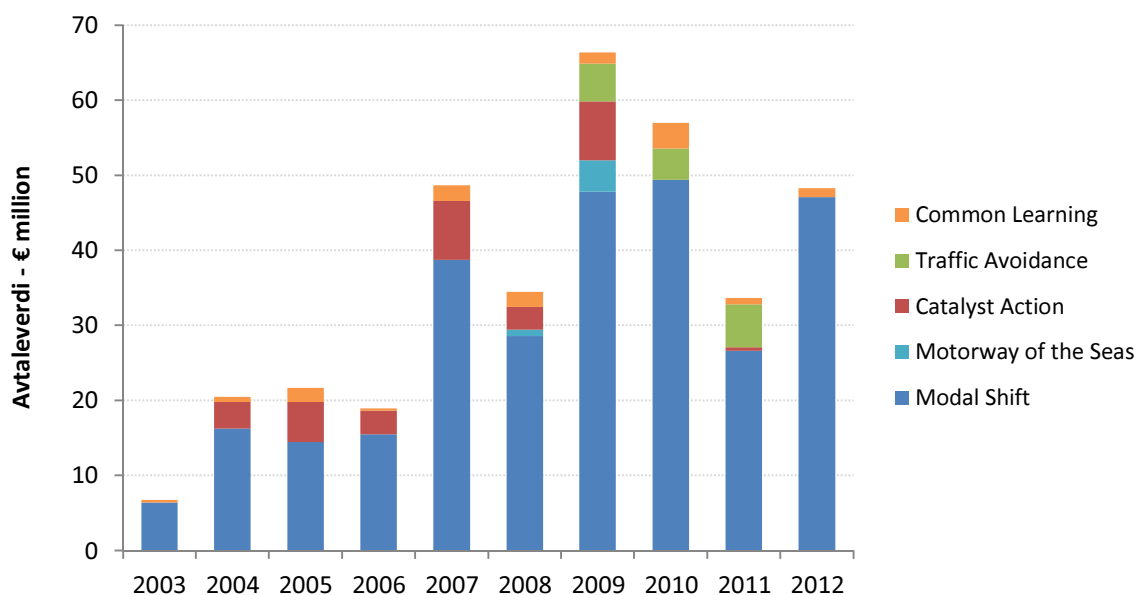
Figur 1. Fordeling av Marco Polo II midler etter transportmiddel



Kilde: Utviklet på basis av årlige oversikter over Marco Polo prosjekter

Neste figur viser fordeling av tilskuddet etter tilskuddstype («action»). Modal Shift er dominerende. I årene 2003-2012 utgjør støtten til Modal Shift 82 % av total støtte etterfulgt av Catalyst Action med 9 %. Traffic Avoidance fikk 4 % og Motorway of the Seas 1 %. For Common Learning har 19 prosjekter mottatt 4 % av støtten.

Figur 2. Fordeling av Marco Polo midler etter tilskuddstype



Kilde: Utviklet på basis av årlige oversikter over Marco Polo prosjekter

4.2 Overført last

Neste tabell viser forventet overført last i tonn-km. Forventet reduksjon i antall lastebilkjøringer er 4 million på basis av en gjennomsnittlig lastmengde på 18 tonn per bil og en kjøredistanse på 1000 km. Dette tilsvarer 72 milliard tonn-km.

Tabell 7. Forventet overført transportarbeid

	Kontrakt milliard tonn-km	Oppnådd milliard tonn-km	Forventet milliard tonn-km	Forventet reduksjon i antall bilturer (million)
Marco Polo I	48	22	22	1,2
Marco Polo II	88	20	50	2,8
Total	135	41	72	4,0

Kilde: Vedlegg 1: 8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] – Table 2 og 3 samt 13. Marco Polo: The results

Til sammenligning utgjorde alt lastebilarbeid 1756 tonn-km i EU-27 i 2010¹³. Herav utgjorde internasjonal transport 579 tonn-km. For Norge utgjorde internasjonal transport 17 milliard tonn-km, i følge samme kilde.

Tallene for Marco Polo er for prosjektperioden, som normalt sett er 3 år. Det årlige overførte volum utgjør derfor bare en tredjedel, altså 24 milliard tonn-km. Dersom vi antar at all overføring på grunn av Marco Polo er varig utgjør dette 4 % av alt internasjonalt transportarbeid med lastebil i EU-27 i 2010 og også mer enn det totale norske internasjonale transportarbeid.

¹³ Kilde – Vedlegg 1: 14. EU Transport in figures - StatiStical pocketbook 2012 - Table 2.2.4b page 39

4.3 Miljøgevinst

Forventet miljøgevinst i prosjektperioden for hvert prosjekt er € 1,5 milliard, som vist i neste tabell. Miljøgevinsten er beregnet på basis av Marco Polo kalkulatoren som brukes i evalueringen av prosjektene. Gevinsten utgjør omtrent € 0,02/tonn-km. Kalkylen for CO2-utslippet og antall dødsfall er gjort av EACI. Reduksjon av CO2-utslippet tilsvarer omtrent 70 gram CO2/tonn-km. Reduksjon i antall dødsfall tilsvarer 1,2 dødsfall/milliard trailer-km.

Tabell 8. Forventet miljøgevinst

	Oppnådd miljøgevinst € mill.	Forventet miljøgevinst € mill.	Forventet reduksjon i CO2-utslipp (mill. tonn)	Forventet reduksjon i antall døde i trafikkulykker
Marco Polo I	435	435	1,5	25
Marco Polo II	405	1024	3,4	59
Total	840	1 459	4,9	84

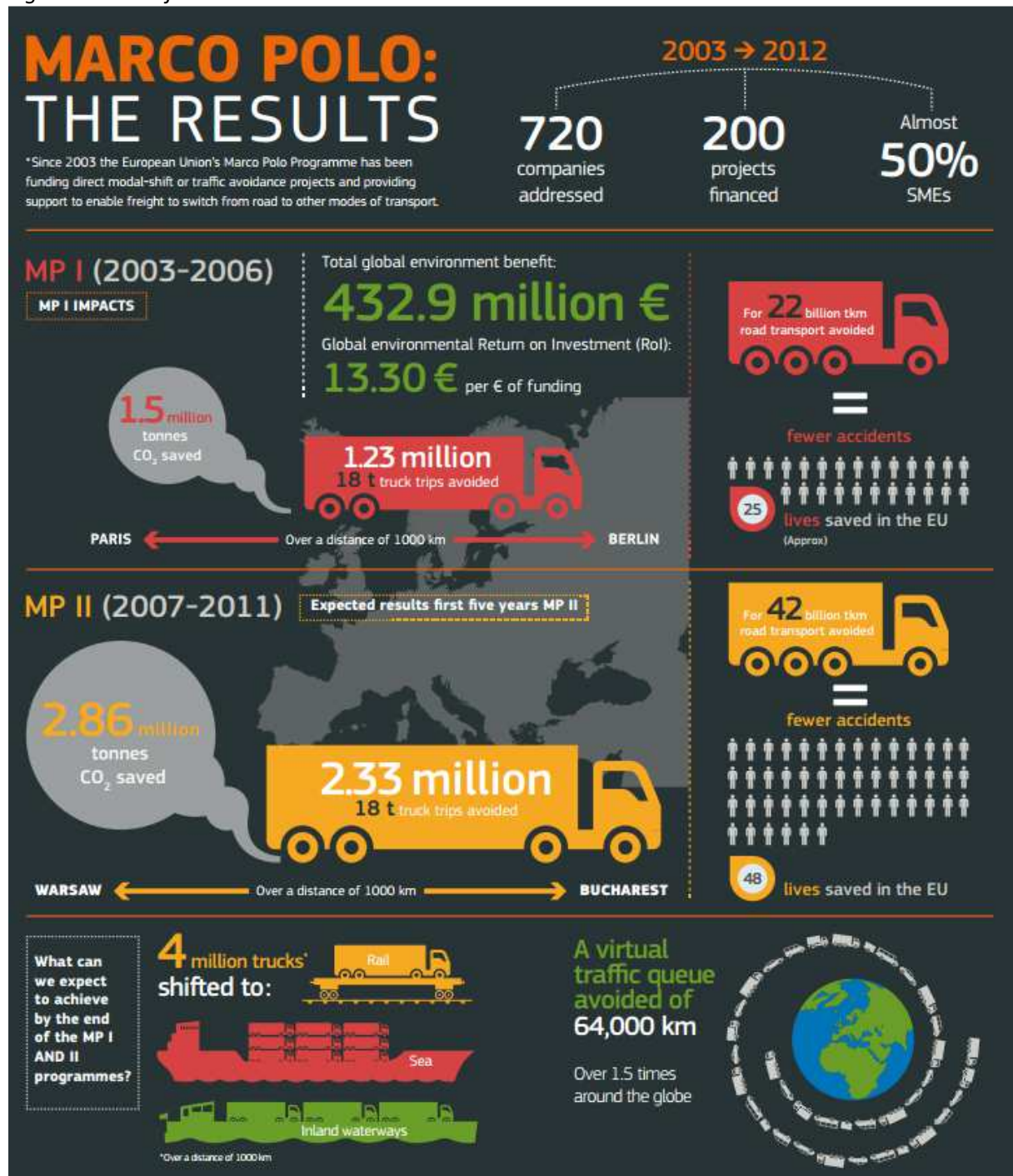
Kilde: Vedlegg 1: 8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] – Table 2 og 3 samt 13. Marco Polo: The results

Prosjektene vil fortsette etter at Marco Polo støtten stoppes. Miljøgevinsten tilsvarer en varig årlig gevinst på € 500 million dersom man tar hensyn til at gjennomsnittlig prosjekt periode er tre år. For de fleste prosjekter vil volumene øke etterpå. Vi kan derfor anta at årlig miljøgevinsten og reduksjonen i antall dødsfall blir varig. Avkastningen på den samfunnsmessige investering i Marco Polo er derfor betydelig.

4.4 Konklusjon

EACI har oppsummert sine resultater i neste figur.

Figur 3. Illustrasjon: Marco Polo resultater



Kilde - Vedlegg 1: 13. Marco Polo: The results

Basert på de nøkkeltall og forholdstall som er presentert over kan vi forvente følgende resultater for Marco Polo I & II inklusiv 2012 og 2013:

- € 400 million samlet avtaleverdi
- € 200 million utbetalt

- 8 x samfunnsmessig miljøgevinst i forhold til utbetalt verdi i prosjektenes Marco Polo periode
- 378 tonn-km overført/€ utbetalt

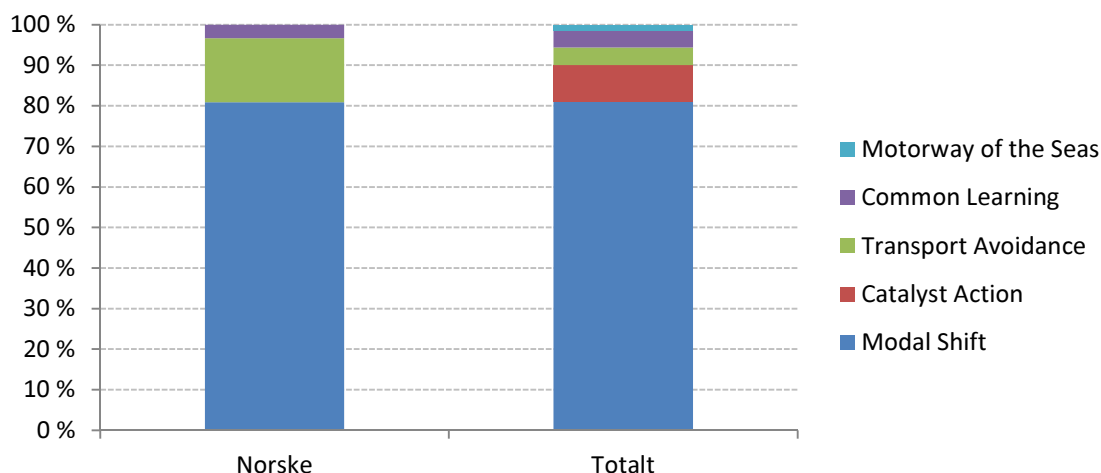
5. Norske prosjekter

Vi har definert norske prosjekter som alle prosjekter som inkluderer minst en norsk aktør eller som vedrører transport til og fra Norge. I begrepet norsk aktør har vi også inkludert norske datterselskap i utlandet. Vi også inkludert prosjekter som ikke bare har last til eller fra Norge men også mellom andre land. Med disse kriterier har vi identifisert 12 norske prosjekter (se mer detaljer om disse i kapittel 8).

5.1 Tilskuddstype

Neste graf viser fordelinger av de norske prosjekter. Andelen Model Shift er omtrent den samme som for alle Marco Polo prosjekter. Et av prosjektene er et Transport Avoidance prosjekt. I tillegg finnes et Common Learning prosjekt.

Figur 4. Fordeling etter tilskuddstype for norske prosjekt og totalt

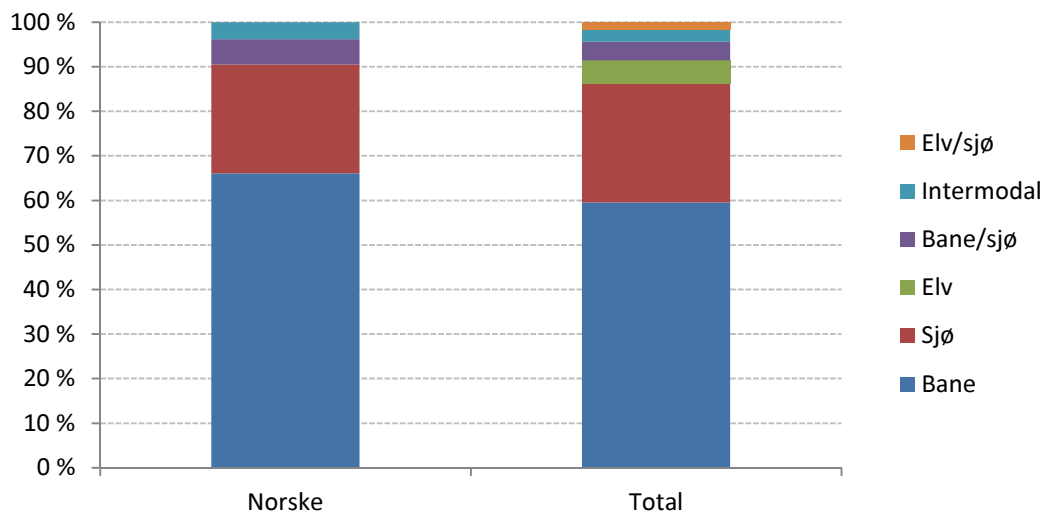


Kilde: Utviklet på basis av årlige oversikter over Marco Polo prosjekter

5.2 Transportmiddel

Neste graf viser fordeling av norske prosjekt etter transportmiddel. Jernbaneandelen er noe større enn for Marco Polo totalt. Sjøtransportandelen er omtrent som for hele Europa. Dette er overraskende da Norge er godt egnet for sjøtransport.

Figur 5. Fordeling av tilskudd fra Marco Polo II etter transportmiddel for norske prosjekt og totalt



Kilde: Utviklet på basis av årlige oversikter over Marco Polo prosjekter

6. Medlemskontingent fra Norge

Total har Norge i årene 2004-2012 utbetalt kr 40,8 million (omtrent € 5 million) i støtte til Marco Polo. Dette er vist i neste tabell. Norges bidrag utgjør omtrent 1,5 % av samlet avtaleverdi for Marco Polo. Tallet er regnet om til € med en vekslingskurs på kr 8/€ for alle år. I tillegg forventes en betaling på omtrent € 1,0 million i 2013.

Tabell 9. Marco Polo innbetalinger fra Norge

År	Avtaleverdi € mill.	Norges bidrag € mill.	Norsk andel
2004	20,4	0,35	1,7%
2005	21,4	0,47	2,2%
2006	18,9	0,36	1,9%
2007	45,4	0,39	0,9%
2008	34,4	0,54	1,6%
2009	61,9	1,23	2,0%
2010	52,2	0,61	1,2%
2011	33,6	0,65	1,9%
2012	48,3	0,47	1,0%
Sum	336,5	5,07	1,5%

Kilde: Samferdselsdepartementet

7. Søknader, avtaler og norsk andel

7.1 Oversikt over søknader og avtaler

Den neste tabell gir en oversikt over antall norske søknader og avtaler i den periode Norge har deltatt i Marco Polo (fra 2004). Vi har fått god oversikt over alle norske avtaler. Vi er litt usikker på antall norske søknader som ikke er godkjent¹⁴. Det kan finnes noen få søknader som vi ikke har fått kjennskap til. Avviket kan imidlertid ikke være stort, siden Samferdselsdepartementet og SPC Norge har vært rådgiver for søkere og dermed har fått kjennskap til de aller fleste prosjekter.

Tabell 10. Norske søknader og avtaler i forhold til totalt antall for Marco Polo

År	Søknader totalt	Søknader norske	Antall avtaler totalt	Antall avtaler norske	Norsk godkjenningsandel	Avtaleverdi € mill.	Norsk avtaleverdi € mill.	Norsk andel av avtaleverdi
2004	62		12			20,4		
2005	63	1	15	1	100 %	21,4	0,9	4 %
2006	48		15			18,9		
2007	55		20			45,4		
2008	46	2	28			34,4		
2009	70	6	21	3	50 %	61,9	9,8	16 %
2010	101	4	30	3	75 %	52,2	8,1	15 %
2011	50	4	18	2	50 %	33,6	1,9	6 %
2012	54	4	26	3	75 %	48,3	5,9	12 %
Sum	549	21	185	12	57 %	336,5	26,6	8 %

Kilde- Vedlegg 1:8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174] – Table 1 oppdatert med data for 2012 samt egen oversikt over alle prosjekter herunder også de norske.

7.2 Norsk godskjenningssandel

Tabellen over viser at godskjenningssandelen for norske prosjekter etter stor sannsynlighet er høyere enn 50 %. Dette er vesentlig bedre enn gjennomsnittet på 31 % (se Tabell 6. Marco Polo søknader og avtaler).

7.3 Norske søknader som ikke har blitt godkjent

Følgende tabell gir en oversikt over norske prosjekter som ikke er blitt godkjent. Oversikten er ikke fullstendig da vi ikke har fått tilgang til oversikt over alle søknader. Nøyaktig årstall kan også være usikkert.

Tabell 11. Ikke godkjente norske søknader

År	Hovedpartner	Beskrivelse
2008	NorStella	IntermodalXML. Common Learning. Elektronisk standard for intermodal transport.

¹⁴ EACI har ikke gitt oss tilgang til alle søknader, da søker må gi godkjenning at informasjonen blir distribuert. Arbeidet med dette ble for omfattende i forhold til verdien.

2008	John White, Shetland	NORSHUKON. Modal shift. Transport av fersk fisk fra Hitra/Frøya til Zeebrucke, Belgia.
2009	John White, Shetland	NORSHUKON. 2. søknad
2009	Maritimt Forum	eFreight. Common Learning. Effektivisering av forretningsprosesser for transport og logistikk.
2009	New Corridor	ACE Green. Modal shift. Transport av fersk fisk fra Nord-Norge. Prosjektet ble godkjent året etter.
2010	Shorsea Services	Schedule. Common Learning. Felles rutebeskrivelse for ulike transportformer.
2011	SINTEF	Vi mangler kunnskap om detaljer og faktisk år. Det er mulig at SINTEF søkte sammen med Marlo.
2011	Marlo	Common Learning. eFreight. Bruk av standarder for effektivisering av forretningsprosess. Prosjektet kom på ventelisten, men ble aldri endelig godkjent.
2012	Nor Lines	Environship. Modal shift. Overføring av gods til neste generasjon skip som er under bygging for Nor Lines. Prosjektet ble godkjent, men terminert av søker i forhandlingsfasen.

Kilde: EACI, Samferdselsdepartementet og SPC Norge

Vi ser at andelen av Common Learning prosjekter er stor. Generelt sett har ikke denne tilskuddstypen blitt prioritert. Et av prosjektene, Environship fra Nor Lines, ble godkjent, men senere trukket av Nor Lines i forhandlingsfasen.

7.4 Norske avtaler

Tabell 10 viser at det er inngått 12 avtaler som involverer norske aktører eller transport til og fra Norge. Dette utgjør 6 % av antall avtaler. Avtaleverdien for de norske prosjekter er € 26,6 million. Dette utgjør 8 % av den totale avtaleverdi i samme periode. Avtaleverdien er betydelig større enn Norges bidrag til Marco Polo på € 5,1 million i samme periode.

8. Avtalte norske prosjekter

8.1 Oversikt

En fullstendig beskrivelse av de norske prosjekter med avtale finnes i *Vedlegg 2: Oversikt over norske prosjekter som har fått Marco Polo avtale*. Neste tabell gir en begrenset oversikt.

Tabell 12. Norske Marco Polo avtaler

Søke- år	Type	Trans- port- middel	Navn	Hoved- partner	Norske relevans	Avtalt støtte € mill.	Kort beskrivelse
2005	cla	SSS	Shortsea XML	NorStella	Mange partnere	0,9	Meldingsstander for nærskipfart
2009	mod	RAIL	ARCON	TX Logistik	Posten Norge	4,3	Fersk fisk fra Østlandet til BeNeLux og Frankrike
2009	mod	RAIL	BFI	TX Logistik	Bring Frigoscandia	4,1	Temperert last mellom Italia og Danmark/Sverige.
2009	mod	SSS	DanNed	Sea-Cargo	Hovedpartner	1,3	Trailere mellom Danmark og Nederland
2010	mod	RAIL	ACE Green	Nordisk Transport Rail	Norsk last	2,9	Fersk fisk fra Nord-Norge til Polen og Russland
2010	tav	INTER	LCC	Kraft Foods	Kraft Foods Norway	4,2	Redusert transport for Kraft Foods i hele Europa
2010	mod	RAIL	PALCARGO	Benders Sverige	Norsk last	1,0	Palle og bulklast i container mellom Stockholm og Oslo
2011	mod	INTER	NORDIX	Borre- gaard	Hovedpartner, norsk last	0,8	Distribusjon av biokjemikalier fra Norge
2011	mod	SSS	ScanBalt	Lorentzen Skibs	Hovedpartner, norsk last	1,1	Eksport av aluminium for Hydro fra Norge til Polen med returlast
2012	mod	RAIL	NORITA	TX Logistik	Norsk last	1,9	Gods mellom Oslo/Halden og Verona, Italia
2012	mod	SSS	OPTI- CARGO I	UECC Portugal	Norsk hoved- eier	2,8	Tunglast mellom Iberia og Nord-Europa
2012	mod	RAIL/ SSS	Slovak Shuttle	Metrans	Noe norsk last	1,2	Bane fra Slovakia til Rotterdam og videre med sjøtransport
Sum						26,6	

Kilde - Vedlegg 1: 12. Marco Polo beneficiaries

Kommentar: cla = Common Learning, mod = Modal Shift, tav = Transport Avoidance, RAIL = Jernbane, SSS = Short Sea Shipping = Nærtransport, INTER = Intermodalt

De fleste prosjekter har stort norsk engasjement i form av last og/eller prosjekteierskap. LCC og Slovak Shuttle er to unntak til dette. Tilskuddet for disse utgjør til sammen \$ 5,2 million.

Av de avtalte prosjekter kunne fire vært realisert uten norsk bidra til Marco Polo: BFI, LCC, OPTICARGO I og Slovak Shuttle. Summen av tilskuddet for disse prosjekter er € 8,2 million. For LCC og Slovak Shuttle utgjør den norske andel av lasten så lite at de allikevel kunne vært godkjent. For BFI og OPTICARGO I er søknaden gjort av et utenlandsk datterselskap av et norsk firma og ville derfor kunne vært godkjent uansett, siden prosjektet ikke involverer norsk last.

Bare fire prosjekter har norsk direkte hovedpartner. Disse er: Norstella, Sea-Cargo, Borregaard og Lorentzen Skips.

8.2 Norsk relevans for norske prosjekt

Ikke alle prosjekter har samme norsk relevans. Vi har forsøkt å kompensere for dette i neste tabell. Det veiede gjennomsnitt viser at den norske relevans utgjør omtrent 50 %.

Tabell 13. Norsk andel av norske prosjekter

Prosjekt	Norsk relevans	Avtalebeløp	Norsk relevans %
Shortsea XML	Norsk prosjekteier og mange deltagere	€ 0,9	70 %
ARCON	Norsk prosjekteier og last	€ 4,3	75 %
BFI	Datterselskap av norsk selskap	€ 4,1	50 %
DanNed	Norsk prosjekteier	€ 1,3	50 %
ACE Green	Norsk hoveddeltager og last	€ 2,9	50 %
LCC	Norsk deltager og noe norsk last	€ 4,2	5 %
PALCARGO	Norsk last	€ 1,0	50 %
NORDIX	Norske deltagere og last	€ 0,8	100 %
ScanBalt	Norske prosjekteier og last	€ 1,1	100 %
NORITA	Norsk last	€ 1,9	50 %
OPTICARGO I	Datterselskap av norsk selskap	€ 2,8	50 %
Slovak Shuttle	Noe norsk last	€ 1,2	10 %
Total		€ 26,6	49 %

Kilde: Egen skjønnsmessig vurdering på basis av prosjektbeskrivelse

9. Resultater for de norske prosjekter

9.1 Utbetalingsandel

Oversikt over utbetaling for norske prosjekter er vist i neste tabell. For nylig godkjente prosjekter har vi antatt en forventet utbetalingsandel på 50 %.

Tabell 14: Utbetaling for norske Marco Polo prosjekter

Søke- år	Navn	Hovedpartner/Norsk relevans	Avtalt støtte € mill.	Ut- betalt € mill.	Forv. utbet. € mill.	Forv. utbet.- andel
2005	Shortsea XML	NorStella	0,9	0,9	0,9	100 %
2009	ARCON	TX Logistik/ Posten Norge	4,3	0,7	0,7	17 %
2009	BFI	TX Logistik/ Bring	4,1	3,3	3,3	80 %
2009	DanNed	Sea-Cargo	1,3	0,1	0,2	12 %
2010	ACE Green	Nordisk Transport Rail/ Last	2,9	0,0	0,0	0 %
2010	LCC	Kraft Foods/ Norsk last	4,2	0,2	2,1	50 %
2010	PALCARGO	Benders Sverige/ Last	1,0	0,5	0,7	75 %
2011	NORDIX	Borregaard	0,8	0,0	0,4	50 %
2011	ScanBalt	Lorentzen Skibs	1,1	0,0	0,4	36 %
2012	NORITA	TX Logistik/ Last	1,9		0,9	50 %
2012	OPTI-CARGO I	UECC Portugal/ UECC	2,8		1,4	50 %
2012	Slovak	Metrans/ Last	1,2		0,6	50 %
Sum			26,6	5,8	11,7	44 %

Kilde - Vedlegg 1: 12. Marco Polo beneficiaries og 15. Results & stats MP Programme Committee February 2013 og intervjuer med utvalgte prosjekter om forventninger.

Forventet utbetalingsandel er noe lavere enn for Marco Polo totalt (se kapitel 3.3). Dette skyldes at bår ARCON og ACE Green er stoppet i en tidlig fase og at DanNed og ScanBalt sliter med å nå sine målsetninger.

9.2 Overført gods

Neste tabell viser overførte volumer norske prosjekter. Antall tonn-km er beregnet på basis av avtalt utbetaling og et tilskuddsbeløp på € 2/ 500 tonn-km. For avsluttede og stoppede prosjekt har vi brukt tall fra EACI. For DanNed, Nordix og ScanBalt er tallene basert på forventninger oppgitt i intervjuer. For prosjekter som ikke er startet har vi antatt en forventet overføring på 50 %.

Tabell 15: Overført gods for norske prosjekter

Søke- år	Navn	Hovedpartner/Norsk relevans	Avtalt tonn- km	Oppnådd tonn- km	Forv. tonn- km	Forv. andel
2009	ARCON	TX Logistik/ Posten Norge	1,08	0,18	0,18	17 %
2009	BFI	TX Logistik/ Bring	1,03	0,83	0,83	80 %
2009	DanNed	Sea-Cargo	0,33	0,02	0,04	12 %
2010	ACE Green	Nordisk Transport Rail/ Last	0,78	0,00	0,00	0 %
2010	LCC	Kraft Food/ Norsk last	1,05	0,06	0,52	50 %
2010	PALCARGO	Benders Sverige/ Last	0,31	0,15	0,23	75 %
2011	NORDIX	Borregaard	0,20	0,00	0,10	50 %
2011	ScanBalt	Lorentzen Skibs	0,28	0,00	0,10	36 %
2012	NORITA	TX Logistik/ Last	0,46		0,23	50 %
2012	OPTI-CARGO I	UECC Portugal/ UECC	0,70		0,35	50 %
2012	Slovak	Metrans/ Last	0,31		0,15	50 %
Sum			6,54	1,24	2,75	42 %

Kilde - Vedlegg 1: 12. Marco Polo beneficiaries og 15. Results & stats MP Programme Committee February 2013 og intervjuer med utvalgte prosjekter om forventninger.

Norske prosjekter ligger litt under gjennomsnittet i Europa når det gjelder forventet overført andel (se 3.4). Spesielt har prosjekter med stort norsk engasjement, så som BFI, DanNed, ACE Green, og ScanBalt en lav forventet overføringsandel.

10. Hensiktsmessighet for norske aktører

I dette kapittel gir vi en vurdering om hvorvidt ordningen er hensiktsmessig å bruke for norske aktører, og eventuelt hvilke vurderingskriterier som gjør det vanskelig for norske aktører å nå frem i søknadsprosessen. Informasjonen er basert på intervjuer og erfaringer gjort i bistand med norske søknader.

10.1 Lave norske transportvolumer

Marco Polo stiller krav til minimumsvolumer for overført last. Prosjekter med høyere volumer rangeres høyere. Norske transportvolumer av overførbart gods er relativt små. Mye av industrigodset går allerede på skip. Det har derfor vært vanskelig å finne muligheter med tilstrekkelig store volumer, på tross av høye transportdistanser.

Også prosjekter som har blitt godkjent har hatt problemer med volumene. De fleste har ikke klart å nå minimumsvolumene fra Marco Polo.

10.2 Konkurransesituasjonen

Et godt utbygd nettverk av transport til og fra Norge gjør det vanskelig å definere prosjekter som ikke konkurrerer med eksisterende transport og som tilfredsstill minimum volumkrav.

Norske transportører bruker i mindre grad jernbane til utlandet. Det var derfor lettere å etablere jernbaneprosjekter uten direkte konkurranse. For ARCON-toget til Bring mellom Oslo og Rotterdam oppstod det imidlertid klager fra sjøtransport, siden toget tok returlast som kunne tatt sjøveien.

10.3 Dokumentasjon

Tildeling- og utbetalingsløsningen for Marco Polo krever mye dokumentasjon. Søkere bruker mye tid på å utarbeide søknadene. Det stilles store krav til dokumentasjon av volumer og transportdistanser. Dokumentasjonsarbeidet foregår fortsatt i stor grad på papir. Web løsninger er ikke utarbeidet, som i Norge. Dette øker administrasjonsarbeidet og er spesielt dyrt i Norge, som har høye timelønner. Noen aktører har derfor avstått fra å søke og Nor Lines trakk sitt prosjekt i forhandlingsfasen på grunn av dokumentasjonsarbeidet.

11. Tilbakemelding fra norske aktører

I dette kapittel gir vi vurderinger basert på dybdeintervju med et utvalg norske aktører som både har lyktes og ikke lyktes med sine Marco Polo-søknader. Vi gir her et mer detaljert og nyansert bilde av hvordan ordningen har fungert på godt og vondt i Norge. Også søkeprosessen er vurdert. Se *Vedlegg 3: Spørsmål og svar fra intervjuene* for mer detaljer. Syv personer er intervjuet.

11.1 Søkeprosessen

Noen av prosjekter har relativt enkelt fått godkjent sine søknader på første forsøk, så som DanNed (Sea-Cargo) og ScanBalt (Lorentzen Skibs). Andre prosjekter, for eksempel NOSHUKON for overføring av ferskfisk, har gjennomført flere søkerunder uten å lykkes.

Her er noen tilbakemeldinger for søkeprosessen, inklusiv forhandlingsprosessen:

- For mye og detaljert informasjon er påkrevet. Spesielt synes det unødig å splitte opp lasten i detaljerte godsstrømmer med tilhørende distanser.
- Prosessen er mer arbeidskrevende enn forventet. Ressursene kunne blitt brukt på andre aktiviteter.
- Forhandlingsprosessen er i stor grad unødig, da man må dokumentere mange av de samme elementer på nytt, som allerede finnes i søknaden. Nor Lines trakk seg i søkeprosessen på grunn av dokumentasjonsarbeidet.
- Tilnærming for godsstrømmer og distanser er svært upraktisk og reflekterer ikke virkelige volumer. Spesielt gjelder dette last som omlastes og for prosjekter med høyt antall hente- og leveransepunkter. Marco Polo aksepterer ikke distanser og kjøremønster som reflekterer faktiske forhold og pirker for mye på detaljer. Dette skaper ekstraarbeid.
- NOSHUKON prosjektet er misfornøyd med evalueringen. Deltagerne mener at prosjektets tyngde ikke er hensyntatt. De har skrevet en egen rapport om dette.

11.2 Rapporteringsarbeidet

Hver overført last må dokumenteres med lastevolum og redusert distanse for ny rute i forhold til gammel rute. Dataene må revideres at uavhengig tredjepart før utbetaling. For prosjekteiere med godt datagrunnlag er dette relativt enkelt, mens andre har større problem. Her er noen synpunkter:

- Sea-Cargo (DanNed) mener at man er for mye opptatt av detaljer. Vinklingen bør være mer praktisk hvor fokus må være på de oppnådde resultater og ikke på teknikaliteter.
- Lorentzen Skibs (ScanBalt) har hatt store utfordringer i rapporteringsfasen på grunn av skiftende volumer, mange hente- /leveransepunkter og omfordeling av last med innblanding av last som ikke er relevant for Marco Polo. Arbeidet har medført stor belastning for kunden og kundens kunde.

11.3 Fordeler med Marco Polo

Her er de fordeler som ble trukket fram i intervjuene:

- God støtte for etablering av ny transport
- God støtte for omlegging av transportmønster for vareeier
- Reduserer tap i en oppstartsperiode og dermed også risiko
- Dokumentasjonsarbeidet bidrar til å klarlegge prosjektet og dets flaskehals

11.4 Ulemper med Marco Polo

Her er de svakheter som ble avdekket i intervjuene og i evaluering av Marco Polo¹⁵:

- Prosjektarbeidet er for arbeidskrevende. Dette skyldes utformingen av programmet, som medfører stort behov for dokumentasjon.
- Prosjektet må gå med underskudd. Dette er vanskelig å dokumentere og gir en uheldig motivasjon til å redusere rater for å øke volumet. Dette svekker langsikt lønnsomhet.
- Prosjektene blir offentliggjort. Dette medfører press på mottagere av støtte om reduksjon i rate og derav lavere lønnsomhet.
- Vareeiere som søker blir bundet til en gitt leverandør gjennom prosjektet. Man mister dermed muligheten til å benytte andre leverandører.
- Minimumskrav til antall tonn-km gjør at det er få norske prosjekter som kan få støtte.
- Ordningen støtter ikke last innen Norge.
- Det er ofte svært vanskelig å dokumentere at det ikke finnes konkurrerende tilbud.
- Dokumentasjon av netto overført distanse er komplisert og tidkrevende i mange tilfeller. Kravet om dokumentasjon av opprinnelig rute medfører ofte at kunde og kundens kunde må bruke tid og ressurser.
- Marco Polo stiller ofte urimelige krav til dokumentasjon av faktisk kjøredistanse.
- Ingen dialog med Marco Polo under selve evalueringsfasen. Eventuelle mangler kunne raskt bli avklart i denne fasen i stedet for kontant avslag.
- Manglende koordinering med andre ordninger, spesielt norske.

¹⁵ Kilde- Vedlegg 1:5. Evaluation of the Marco Polo Programme 2003 – 2010, Europe Economics, April 2011

- Avsatt årlig budsjett blir ikke fullt fordelt.
- Avsatte midler forblir ubrukt fordi søkere har gitt er for positivt bilde av overføringsvolumet i søknadsfasen for å oppnå maksimal utbetaling.
- Mindre selskap har mindre ressurser til å gjennomføre en søknad og dermed blir det færre søknader og lavere godskjenningsprosent fra denne gruppen.

11.5 Eget program for Norge

Alle intervjuede personer foretrekker at det etableres en egen norsk ordning tilpasset norske forhold. Mer om dette i avsnitt 15.2. *Anbefalinger for norsk incentivordning.*

12. Fullføringsevne for norske prosjekter

I dette kapittel ser vi på hvor stor andel av de norske prosjektene har blitt gjennomført i sin helhet og hvor mange ble terminert i prosjektperioden. Hva er årsak til terminering?

12.1 Terminerte prosjekter

Neste tabell viser de to terminerte norske prosjekt. Begge ble terminert av prosjekteier.

Tabell 16. Årsak til terminering av norske prosjekter

Prosjekt	Termineringsårsak
ARCON	Framføringsproblemer med tog. Høyere kostnader enn forventet. Lavere bilkost.
ACE Green	Problemer med skaffe nok last.

Se også Vedlegg 3: Intervju med Bring Linehaul for med detaljer om årsak til terminering.

Med unntak av disse forventer vi at de resterende prosjekter vil bli fullført i programperioden.

13. Levedyktighet for norske prosjekter

I dette kapittel vurderer vi hvordan det har gått med norske prosjekt etter at perioden med støtte er avsluttet. Hvordan er levedyktigheten sett i forhold til det søkerne beskrev i sine søknader?

13.1 Levedyktige prosjekter

Neste tabell gir oversikt forventet levedyktighet for norske prosjekter. Alle de prosjekter som ikke er terminert i Marco Polo prosjektfasen synes å være levedyktige og vil fortsette etterpå. For prosjekter godkjent i 2011 og 2012 og som er i oppstartfasen, er det vanskelig å ha en klar oppfatning. Med de data vi har synes det derfor som om 8-10 av 12 prosjekter vil overleve og at vi har omtrent samme overlevelsesandel som Marco Polo på omtrent 70 % av avtalte prosjekter.

Tabell 17. Terminering og levedyktighet for norske prosjekter

Søkeår	Navn	Hovedpartner/Norsk relevans	Status	Levedyktighet
2005	Shortsea XML	NorStella	Avsluttet	OK
2009	ARCON	TX Logistik/ Posten Norge	Stoppet av søker	Nei
2009	BFI	TX Logistik/ Bring	Avsluttet	OK
2009	DanNed	Sea-Cargo		OK
2010	ACE Green	Nordisk Transport Rail/ Last	Stoppet av søker	Nei
2010	LCC	Kraft Foods/ Norsk last		OK
2010	PALCARGO	Benders Sverige/ Last		OK
2011	NORDIX	Borregaard		OK
2011	ScanBalt	Lorentzen Skibs		OK
2012	NORITA	TX Logistik/ Last		OK
2012	OPTI-CARGO I	UECC Portugal/ UECC		OK
2012	Slovak	Metrans/ Last		OK

Kilde - Vedlegg 1: 12. Marco Polo beneficiaries og 15. Results & stats MP Programme Committee February 2013 og intervjuer med utvalgte prosjekter om forventninger.

14. Evaluering om videre deltagelse

På bakgrunn i funn har vi vurdert hvorvidt Norge bør delta i forlengelsen av Marco Polo-programmet, dersom muligheten skulle oppstå.

Vi mener at deltagelse i EU prosjekter bør være avhengig av om Marco Polo III tilpasses norske interesser. De følgende avsnitt gir en oversikt over de viktigste krav som bør tilfredsstilles.

14.1 Lavere volumkrav

Krav om årlig minimumvolum må reduseres, helst halveres. Da vil flere prosjekter komme inn under ordningen. Prosjekter som oppnår høyere volumer enn forventet bør få tilskudd for ekstravolumer.

14.2 Forenklet administrasjon

Følgende tiltak er nødvendig for å redusere dokumentasjonsarbeidet:

- Elektronisk søknader og rapportering.
- Forenklet rapportering av distanse ved at man blir enig om noen få overførte distanse for hvert prosjekt i forhandlingsfasen.

- Krav om at tilskuddet skal være mindre enn 35 % av investeringen tas bort.
- Tilskuddet bør tildeles også om prosjektet går med overskudd. Kreativ regnskapsførsel gjør det uansett umulig å etterprøve dette.

14.3 Konkurransesituasjonen

For å øke volumet av overførbart last uten å skape konkurransevridning bør den last det gis tilskudd til spesifiseres nøyere i forhandlingsfasen. Dermed blir det mer klart om en last er med i prosjektet og det blir også lettere å se om en konkurrent faktisk leverer den samme tjenesten. For eksempel kunne man begrense støtten til ARCON prosjektet til Bring til bare å gjelde fersk fisk sydgående og ikke nordgående stykkgoods.

15. Anbefalinger for norsk incentive-ordning

I dette kapittel peker vi på de viktigste elementer for en norsk ordning som et alternativ til videre deltagelse i Marco Polo etter 2013.

15.1 Anbefalinger fra Europe Economics

Europe Economics gir i sin evaluering av Marco Polo følgende anbefalinger for en ordning for å fremme overføring av gods¹⁶:

- Tilskuddet bør betales til transportbruker, ikke til leverandøren av transport på sjø og bane.
- Tilskudd utbetales på bases av transportfaktura.
- Tilskuddet kan utbetales gjennom medlemstatene i EU.
- Tilskuddet bør betales uavhengig om transporten gikk på vei før.
- Elektroniske brikker kan brukes for å overvåke faktisk transport.

I tillegg anbefaler Europe Economics at man vurderer andre strategier enn godsoverføring for å oppnå miljøforbedringer. Også andre instrumenter, så som tilskudd for miljøinvestering bør vurderes. Fokus bør legges på miljøgevinst, ikke på overføring. Et eventuelt slikt program bør være felles for alle transportformer.

15.2 Anbefalinger for norsk incentivordning

En ordning for overføring av gods synes å være en effektiv måte for å redusere miljøutslippet for transport og for å redusere trafikk og ulykker på våre veier. Det nødvendige tilskudd er betydelig lavere enn samfunnsgevinsten. Ordningen må være enkel å administrere både for søkere og myndigheter. Resultater må være målbare, som i Marco Polo. På basis av anbefalinger fra Europe Economics og fra intervjuede Marco Polo-deltagere foreslår vi følgende ordning:

- Tilskuddet tilfaller transportkjøper.

¹⁶ Kilde - Vedlegg 1: 5. Evaluation of the Marco Polo Programme 2003 – 2010, Europe Economics, April 2011 – Paragraph 1.50 to 1.69

- Tilskudd er fast per trailer/container uavhengig av kjøredistanse på vei. Dette vil redusere behovet for dokumentasjon betydelig. Det styrker også transport over mellom-kort distanse, hvor overføringsmulighetene er størst.
- Tilskuddet gis i gitte transportkorridorer hvor potensialet for overføring av gods er stort.
- Tilskuddet gis til alle leverandører i korridoren, også eksisterende.
- Tilskuddet gis i en begrenset periode på tre år for å stimulere til vekst i volumer og derav reduserte enhetskostnader.
- Tilskuddet utbetales på basis av kopi av standardisert elektronisk faktura for kvalifisert last i de utvalgte korridorer. Faktura må innehold informasjon om transportmiddel, lastested, lossested og lastevolum.
- Leverandørens revisor må godkjenne de årlige volumer for hver leverandør.

I tillegg til ordning for overføring av gods foreslår vi følgende:

- Det etableres en ordning for investeringstilskudd for miljøinvesteringer i transport, uavhengig av transportform. Det viktigste vurderingskriterium bør være utslipp per tonn-km. Innovative, nye løsninger bør prioriteres. Ordningen bør underlegges Transnova, som i dag mangler fokus på godstransport med skip og tog.

Vedlegg 1: Kildehenvisning og lenker

1. Regulation (EC) No 1382/2003 of the European Parliament and of the Council, OJ L 196/1, 22/07/2003
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:196:0001:0006:EN:PDF>
2. Regulation (EC) No 1692/2006 of the European Parliament and of the Council, OJ L 328/1, 24/10/2006
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:328:0001:0013:EN:PDF>
3. Regulation (EC) No 923/2009 of the European Parliament and of the Council, OJ L 266/2, 9/10/2009
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:266:0001:0010:EN:PDF>
4. Evaluation of the Marco Polo I Programme (2003-2006); ECORYS 2007
http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf
5. Evaluation of the Marco Polo Programme 2003 – 2010, Europe Economics, April 2011
http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2011_marco-polo-programme-2003-2010.pdf
6. Ex-ante evaluation Marco Polo II (2007-2013) by ECORYS Transport of June 2004
http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf
7. Communication "Marco Polo: results and outlook"
[http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/news/doc/com\(2013\)278_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/news/doc/com(2013)278_en.pdf)
8. Commission Staff Working Document [SWD(2013)174]
[http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/news/doc/swd\(2013\)174.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/news/doc/swd(2013)174.pdf)
9. Mobility and Transport website
<http://ec.europa.eu/transport/>
10. Marco Polo website
<http://ec.europa.eu/transport/marcopolo>
11. Marco Polo Work programmes
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/about/in-law/work-programmes/index_en.htm
12. Marco Polo beneficiaries
http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/about/in-law/beneficiaries/index_en.htm
13. Marco Polo: The results
<http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/images/infographics-marco-polo-results.jpg>
14. EU Transport in figures - StatiStical pocketbook 2012
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>
15. Results & stats MP Programme Committee February 2013

Vedlegg 2: Oversikt over norske prosjekter som har fått Marco Polo avtale

Shortsea XML

Year

2005

Type

Common Learning

Mode

Short Sea

Description

Project to develop, promote and provide training for Shortsea XML which will become the open message standard for exchanging data between all parties in a door-to-door SSS logistics chain. The aim is to make the intermodal SSS more competitive by improving customer service, reducing transport administration cost and improving utilisation of transport units.

Lead Beneficiary

NorStella, NO

Beneficiary

Seagha C.V., BE; Softship, DE; Containerships OY, University of Turku (SPC Finland), both FI; SPC France, Port Autonome du Havre, both FR; Copas, Port infolink b.v., Port of Amsterdam, SPC Holland, SMDG, all NL; Borregaard, Color Line, Haram Holding AS, Norlines, North Sea Container Line, Norske Skog, Norwegian Coastal Administration, Risavika Port, Sea-Cargo, Maritimt Forum (SPC Norway), Take Cargo, TM Technology Management, DFDS Lysline, all NO; Sea and Water, Navigate Ltd, ViaMichelin, all UK

Amount

€ 900 000

Norwegian Relevance

Norwegian lead beneficiary and many other Norwegian beneficiaries

Norwegian Relevance %

70 %

Est. Modal Shift (billion tkm)

0,0

Status

Finished.

Viability

OK

Paid

€ 900 000

Status Details

Finished Project. Achieved expected milestones

ARCON

Year

2009

Type

Modal Shift

Mode

Rail road

Description

An intermodal railway service transporting temperature-regulated fresh food between the Arctic market in Norway and the European continental markets of Benelux and northern France.

Lead Beneficiary

TX Logistik AG, Rhöndorfer Strasse 85, DE-53604 BAD HONNEF

Beneficiary

Posten Norge AS (Norway)

Amount

€ 4 320 438

Norwegian Relevance

Norwegian beneficiary and cargo

Norwegian Relevance %

75 %

Est. Modal Shift (billion tkm)

1,1

Status

Terminated by beneficiary.

Viability

No

Paid

€ 171 000

Status Details

Terminated at 17,1% of final target.

DanNed

Year

2009

Type

Modal Shift

Mode

Short Sea

Description

Maritime service for unaccompanied trailer shipments between Esbjerg (Denmark) and Amsterdam (Netherlands) connecting the region of Kolding in Denmark with Noord-Holland and Zuid-Holland.

Lead Beneficiary

Sea-Cargo AS, P.O. box 353, Nesttun, NO-5853 BERGEN

Beneficiary

Sea-Cargo Agencies Amsterdam BV (The Netherlands), Sea-Cargo Agencies Esbjerg Aps (Denmark)

Amount

€ 1 321 560

Norwegian Relevance

Norwegian lead beneficiary.

Norwegian Relevance %

50 %

Est. Modal Shift (billion tkm)

0,3

Status

0

Viability

OK

Paid

€ 70 000

Status Details

At 7% of final target. Difficulties.

LCC**Year**

2010

Type

Transport Avoidance

Mode

Intermodal

Description

Avoiding road traffic in the consumers' goods industry by optimizing transports from the European network (19 EU countries) with an innovative Load Control Center platform (LCC). Traffic avoidance foreseen: 1.047.642.523 tkm

Lead Beneficiary

Kraft Foods European Business Services Centre, s.r.o. (SK)

Beneficiary

Kraft Foods Europe Procurement GmbH (UK) , Kraft Foods Europe Procurement GmbH – Zweigniederlassung Österreich (AT) , Kraft Foods Belux (BE) , Kraft Foods CR s.r.o. (CZ) , Kraft Foods Europe Procurement GmbH – Niederlassung Deutschland (DE) , Kraft Foods Denmark Services (DK) , Kraft Foods Europe Procurement GmbH, Sucursal en España (ES) , Kraft Foods Europe GmbH Succursale Française (FR) , Kraft Foods Hungária Kávészítési és Édesipari Áru Értékesítő Kft.(HU) , Kraft Foods Slovakia, a.s. , Kraft Foods Europe Procurement GmbH Sede Secondaria (IT) , Kraft Foods Lietuva AB (LT) , Kraft Foods Belux (NL) , Kraft Foods Norway Procurement (NO) , Kraft Foods Poland (PL) , Kraft Foods Europe Procurement GmbH, Sucursal em Portugal (PT) , Kraft Foods Romania S.A. (RO) , Kraft Foods Europe Procurement GmbH Schweiz – svensk filial (SE) , Kraft Foods Europe Procurement GmbH (CH) , Kraft Foods Ireland Limited (IE) , Kraft Foods Europe Procurement GmbH – Greek Branch (GR), Kent Gıda Maddeleri Sanayii ve Ticaret A.S. (TR)

Amount

€ 4 190 570

Norwegian Relevance

Norwegian beneficiary and some Norwegian cargo

Norwegian Relevance %

5 %

Est. Modal Shift (billion tkm)

1,0

Status

0

Viability

OK

Paid

€ 55 000

Status Details

At 5,5%

NORDIX**Year**

2011

Type

Modal Shift

Mode

Intermodal

Description

Development of a full intermodal distribution network for wood based biochemicals, mainly cellulose and lignin, using short sea shipping, rail and inland navigation.

Lead Beneficiary

Borregaard Industries Ltd. (NO)

Beneficiary

0

Amount

€ 818 702

Norwegian Relevance

Norwegian beneficiaries and cargo

Norwegian Relevance %

100 %

Est. Modal Shift (billion tkm)

0,2

Status

0

Viability

OK

Paid

€ 0

Status Details

0

NORITA**Year**

2012

Type

Modal Shift

Mode

Rail road

Description

Shifting the road transportation of longdistance goods traffic from road to a new regular direct railway shuttle connection between Norway (Oslo/Halden) and Italy (Verona). The rail journey starts directly in Oslo, makes a short intermediate stop in Halden, crosses Sweden to Denmark via the Öresund bridge to Padborg, where the train continues its journey crossing Germany (Hamburg, Göttingen and Munich) and then Austria via the Alps at the Brenner Pass, to arrive at the Verona terminal and vice a versa.

Lead Beneficiary

TX Logistik AG (DE)

Beneficiary

0

Amount

€ 1 856 281

Norwegian Relevance

Norwegian cargo

Norwegian Relevance %

50 %

Est. Modal Shift (billion tkm)

0,5

Status

0

Viability

OK

Paid

€ 0

Status Details

0

Slovak Shuttle

Year

2012

Type

Modal Shift

Mode

Rail road/Short Sea

Description

The aim of this project is the start and operation of a dedicated continental direct rail shuttle with adjacent short sea shipping, directly connecting the Slovak Republic (terminals in Dunajska Streda and Kosice) with the short sea port in Rotterdam. From Rotterdam the majority of the cargo is transported to the UK (ports of Hull, Grangemouth and Tilbury), Norway (port of Oslo), Portugal (ports of Leixoes and Lisbon) and Spain (Bilbao) by modern short sea vessels (maritime service not part of the Marco Polo action) and is then distributed by road (door-to-door service).

Lead Beneficiary

Metrans A.S. (CZ)

Beneficiary

Samskip multimodal BV (NL)

Amount

€ 1 223 854

Norwegian Relevance

Some Norwegian cargo

Norwegian Relevance %

10 %

Est. Modal Shift (billion tkm)

0,3

Status

0

Viability

OK

Paid

€ 0

Status Details

0

Vedlegg 3: Spørsmål og svar fra intervjuene

Sea-Cargo AS

Prosjekt

DanNed

Intervjuperson

Tor Gjøstein - tor.gjostein@sea-cargo.no

Hva er erfaringene med søknads- og forhandlingsprosessen med Marco Polo?

Omfattende og byråkratisk. Teoretisk innfallsvinkel og ofte lite tilpasset en praktisk verden.

Ble prosjektene gjennomført i henhold til planen og søknaden?

Ja, prosjektet har løpt i hele perioden og fortsetter også videre.

Hvor mye last ble overført / forventes å bli overført i tonn-km?

40.500.000

Hvor stort ble tilskuddet / forventes tilskuddet å bli fra Marco Polo?

160.000 Eur

Hva er erfaringen med rapporteringsarbeidet til Marco Polo av overførte tonn-km?

Detaljrikt og for mye opptatt av detaljer. Bør ha en mer praktisk vinkling på dette hvor fokus må være på de oppnådde resultatene og ikke på teknikaliteter.

Bør Norge bli med i neste versjon av Marco Polo eller ha egen ordning?

Egen ordning i Norge

Hvilke fordeler har Marco Polo-ordningen?

Gir en økonomisk støtte som kan bidra til å få iverksatt nye transportløsninger/-systemer. Men tidspunkt for støtte og måten det er organisert på gir klare begrensninger i nytteverdien.

Hvilke svakheter har Marco Polo-ordningen?

Det er jo håpløst at det nærmest kun er prosjekter som ikke lykkes som får støtte - krav om underskudd i perioden. Videre er det svært uheldig at Marco Polo går ut og sier at man har fått tilsagn om støtte når denne først utbetales langt ute i prosjektet og kun ift oppnådde resultater.

Kunder og andre var på oss med en gang denne informasjonen ble sendt ut og mente at vi nå måtte kunne gi den ytterligere prisreduksjoner osv.. Svært beklagelig at det Marco Polo går ut med mangelfull informasjon på denne måten.

Hvilke råd vil dere gi for en eventuell norsk ordning for overføring av gods?

Enkle systemer med fokus på reelt oppnådde resultater. Løpende avregninger ift oppnådde resultater, som gjør at en kan nyttiggjøre seg støtten fra starten av.

Borregaard Industries Ltd. (NO)

Prosjekt

Nordix

Intervjuperson

Fred Voldset - fred.voldset@borregaard.com

Hva er erfaringene med søknads- og forhandlingsprosessen med Marco Polo?

Langt mer arbeidskrevende enn forespeilet i forkant av prosessen. Mye administrasjon og tidsbruk overstiger de gevinster en potensielt kan innkassere.

Ble prosjektene gjennomført i henhold til planen og søknaden?

Delvis, dvs. kun deler av volumene som opprinnelig ble lagt i prosjektet, vil kunne bli flyttet fra vei til sjø. Ca. 45000 tonn/år lå i søknaden, ca halvparten vil kunne bli realisert.

Hva var årsaken til at prosjektet ikke ble gjennomført etter planen?

Hovedsakelig grunnet utfordringer hos våre kunder.

Hvor mye last ble overført / forventes å bli overført i tonn-km?

50 %

Hvor stort ble tilskuddet / forventes tilskuddet å bli fra Marco Polo?

EUR 800 000,- over 3 år (med alt volum i søknad inne, noe som altså ikke vil skje)

Hva er erfaringen med rapporteringsarbeidet til Marco Polo av overførte tonn-km?

P.t. ukjent. Vi går inn i den fasen nå.

Bør Norge bli med i neste versjon av Marco Polo eller ha egen ordning?

Egen ordning i Norge

Hvilke fordeler har Marco Polo-ordningen?

Muligheter for å få støtte til omlegging av transportmønstre.

Hvilke svakheter har Marco Polo-ordningen?

For arbeidskrevende. Våre ressurser kunne sannsynligvis vært benyttet i tradisjonelle tendere og annet forbedringsarbeid, med vel så gode resultater/økonomiske gevinster. I tillegg ser det for oss ut til å bli vanskelig å måle de reelle gevinstene, i og med vi i praksis går inn i 3 år der vi "låser" visse volumer fra å bli opphandlet i tendere osv.

Hvilke råd vil dere gi for en eventuell norsk ordning for overføring av gods?

Må gjøres mye enklere administrativt for vareeier/søkere. I prosjekt som ikke er større enn dette, så kan det f.eks. ikke forventes at en hel rekke dokumenter må gjennomgå og signeres av Adm. dir. Det blir lite praktisk og et hinder i seg selv.

Lorentzens Skibs AS

Prosjekt

ScanBalt

Intervjuperson

Olafur Jóhannsson

Hva er erfaringene med søknads- og forhandlingsprosessen med Marco Polo?

Søknadsprosessen rundt prosjektet gikk relativt bra. Søknad ble skrevet i henhold til mal.

Etter at søknad var godkjent og valgt som et av prosjektene som skulle til videre forhandlinger - da måtte vi gjøre en omfattende arbeid igjen. Nye dokumenter måtte lages iht nye maler og selv om det var mye klipp og lim, så var det en tidskrevende prosess.

Se herunder kommentarer ifm Marco Polo Calculator som er en viktig del av søknaden. Her hadde vi store utfordringer med godkjenning av datagrunnlag og mye frem og tilbake. Likeledes var det stor usikkerhet tilknyttet til validitet av prosjektet pga kriterier rundt min. threshold ton km ble og blir ikke oppfylt, men frustrerende uklar og upresise tilbakemeldinger fra Brussel. Dette er i utgangspunkt et veldig krevende arbeid, som i mindre selskaper skal kombineres med daglig arbeid. Man ønsker effektiv prosess, rett og slett fordi man mangler på tid og ressurser.

Ble prosjektene gjennomført i henhold til planen og søknaden?

Prosjektet startet 26.01.12 og er et standard 3 års prosjekt. Forutsetningene i forhold til lastegrunnlag har ikke holdt og volumene som ble lagt til grunn har ikke blitt realiserte. Grunnen til det er et svakt marked i Europa og svikt i etterspørsel. Vi kommer ikke til å nå det nivået som ble lagt

opp med og vi slet lenge med å få klargjøring rundt validitet av prosjektet iom at en av kriteriene for min. tonn km ble ikke oppfylt.

Hva var årsaken til at prosjektet ikke ble gjennomført etter planen?

0

Hvor mye last ble overført / forventes å bli overført i tonn-km?

ca. 102 million ton km

Hvor stort ble tilskuddet / forventes tilskuddet å bli fra Marco Polo?

EUR 408.849

Hva er erfaringen med rapporteringsarbeidet til Marco Polo av overførte tonn-km?

Her har vi hatt den største utfordringen. Det gjelder både med å lage ferdig grunnlag til evaluering og likeledes måter å rapportere det som flyttes. Vi står som prosjekteier, men er avhengig av rapportingsrutiner fra våre kunder, i og med at prosjektet omfatter dør/dør leveranse hvor vi som rederi ikke er involvert i landtransport. Her var det krav om sporbarhet/opprinnelse på hvert tonn og hvor hvert tonn blir levert. Hydro har f.eks 26 leveransesteder i Polen, Tyskland og Tjekkia fra i mellom 2-4 fabrikker på vestkysten. Cargo losses i Swinoujscie i Polen. Prosjektet er basert på volumer og distanser som vi får fra Hydro og de er presentert i Prosjektet. Her slet vi stort med å få aksept fra EACI for de distansene som ble satt opp under gamle opplegget og det nye. Alt ble gjort i god tro med gode intensjoner, men allikevel så kom EACI (Executive Agency for Competitiveness and Innovation) men sine instruksjoner og rettelser som måtte innføres for å få det godkjent i forhandlingene. Hydro gikk så med på disse endringene, selv om det var avvik begge veier ut i fra de opprinnelige tallene som vi brukte i hele prosessen. I ettertid, krever de ytterligere bekreftelse fra Hydro selv om den er gitt tidligere. Hva Hydro legger til grunn, må i utgangspunkt aksepteres, men her lager EACI unødvendig krav om arbeid om bekreftelse på noe som ikke er statisk og som skal i ettertid dokumenteres med fakta. Prosjektet viser til intensjoner og disse intensjonene følges opp med fakta - disse fakta blir så grunnlag for eventuell utbetaling.

Etter omfattende arbeid og oppklaringsmøte med involverte så har vi endelig fått til en godkjenning på tall og blitt enige. Men dette kun etter omfattende endring i forslaget som dreier seg bl.a om at vi kutter ut reduksjon i tonkm på landtransport tilknyttet til prosjektet pga komplisert og u håndterbart krav om sporbarhet i tilfelle last blir splittet opp, konsolidert og distribuert som samlast.

Bør Norge bli med i neste versjon av Marco Polo eller ha egen ordning?

Egen ordning i Norge

Hvilke fordeler har Marco Polo-ordningen?

Kort fortalt så søker vi om den såkalte Modal Shift delen i Marco Polo programmet. Det vil si, at vi, med vår service, bidrar til at våre kunder som omfattes i Prosjektet ScanBalt, flytter transport av gods som tidligere ble flyttet på land, til sjø, samt at landtransport blir forkortet betraktelig med nærmere lokalisert lossehavn og transportert lengre distanser på sjø.

Marco Polo har sitt mål og begrunnelse i å bidra og bistå selskaper som ønsker å bidra til en mer miljøvennlig og effektiv transport, enn det landtransport bidrar med i dag. Det er vel og bra.

I utgangspunkt er vårt start-up av Polen linjen et soleklart eksempel på selskap som inngår avtale med slike selskaper og starter opp en linje basert på disse avtalene.

Slik forutsetningene i prosjektet er, er prosjektet i utgangspunkt et tapsprosjekt de første 3 årene. Som slikt, så oppfyller prosjektet krav om tap over prosjekt perioden. Marco Polo funding reduserer tap.

Hvor mye tap blir redusert er basert på hvor mye last er flyttet fra land til sjø. Støtten beregnes ut i fra Eur 2 pr. 500 tKm som flyttes.

Hvilke svakheter har Marco Polo-ordningen?

Det er ikke mange selskaper i Norge som klarer å oppfylle dette kravet om min. tonn-Km. Det viser historikken også. Dette krever store mengder av gods og lange distanser og disse selskapene er det ikke mange av. Vi her i Norge er så klart opptatt av å bidra til mindre trafikk på veinettet både i Norge og i Europa. Men i og med at Marco Polo utelukker nasjonalt Modal Shift, så er hensikten på lokalt vis utelukket. Norge knytter seg opp i mot Marco Polo for å bidra til mer miljøvennlig transport - men denne hensikten utelukkes for nasjonal transport. For å sette noen tall bak dette - i og med at Hydro prosjektet omfatter både eksporten fra Norge til Europa og transport i mellom fabrikkene på kysten (Karmøy, Årdal, Høyanger og Sunndalsøra) så er det omfattende volumer som vi tar ombord i båtene våre. Dette skryter Hydro av for alt det er verdt og det er vel og bra det - men Marco Polo kan ikke ha æren for det. Vi transporterer i snitt 1.650 tonn ut fra Norge med våre båter, mens vi flytter i gjennomsnitt 2.700 tonn i mellom fabrikkene i Norge. Noe av det gikk med båt før men vår service har så klart bidratt til å øke denne andelen ganske kraftig. Norge har både nasjonalt og internasjonalt ansvar på dette området - men klarer ikke å betjene disse via Marco Polo. Det er kun et land i verden som har lengre kystlinje enn Norge (100.915 km) og det er Canada med 244.000 km. Ekvator er 40.000 km.

Hvilke råd vil dere gi for en eventuell norsk ordning for overføring av gods?

Ønsker man å bidra til en mer effektiv logistikk hvor sjøtransport spiller større rolle enn den gjør i dag, må antall trailerlast reduseres. Dette gjelder både i grenseovergang og likeledes internt i Norge. Å bruke penger på tiltak som bidrar til det, må være bedre samfunnsmessig bruk av penger. I og med at slike støtteordninger er likeledes utsatt for beskyldninger om konkurranseforvirring - berettiget eller ikke, så sår det tvil om levedyktigheten til Marco Polo. Hvis alle tenker lokalt så vil det ha en klar effekt i større kontekst.

Kristiansund og Nordmøre Havn IKS

Prosjektnavn

NORSHUKON (Status: Ikke godkjent av Marco Polo)

Intervjuperson

Jan Erik Netter - jan.erik@netter.no

Hva er erfaringene med søknads- og forhandlingsprosessen med Marco Polo?

Med bakgrunn i arbeidet med StratMoS, ble det i tre runder sendt Marco Polo-søknader om støtte, som alle ble avslått. Arbeidet har vært preget av liten støtte fra næringsliv og myndigheter selv om dette dreide seg om et stort løft for å få en næring (oppdrettsnæringen) til å vurdere supplerende transportløsninger for eksport av ferskfisk til markedene på Kontinentet (Midt-Norge-Zeebrugge), I dag går 100 % av eksportvolumet (ca 250 000 tonn fra Hitra/Frøya) på vei. Jeg har nedenfor gitt noen innspill/erfaringer fra arbeidet i dette skjemaet. Tror det kan være nyttig lesing...

Arbeidet med å etablere en eksport av ferskfisk Hitra-Zeebrugge fortsetter nå gjennom Interreg-prosjektet Food Port (www.food-port.eu) og hele logistikkjeden er nå på plass og de siste møtene i arbeidsgruppen avvikles i sommer og høst (2013). Det er utviklet en egen forretningsmodell i prosjektet, og denne tar for seg alle logistikkostnader (inkl avgifter) og beregner "carbon footprints" for de ulike transportalternativene (basert på ro/ro-løsninger).

Hvorvidt Food Port-arbeidet vil føre til en MP-søknad er ikke avklart ennå.

Ble prosjektene gjennomført i henhold til planen og søknaden?

Prosjektene var godt dokumenterte, men nådde ikke frem. Nedenfor er planer og søknadsbakgrunn forsøkt gjort rede for.

StratMoS DP 2: NORSHUKON – Establishing a new short sea shipping service from Norway to Belgium

Møre and Romsdal County Council (MRCC) has for the past two years coordinated the activities in DP2 – NORSHUKON. Prior to this, Moregruppen was the coordinator, but as the project developed, the MRCC took over this task. The regional working group today consists of the MRCC and the Port of Kristiansund and Nordmøre, along with the project working group which also includes the University of Napier, as well as interested parties outside the project.

During the project period some very important lessons have been learnt, and a procedure for successfully establishing a commercial SSS at this level has been identified. As a result of the project a number of reports have been made, among these are the case study/report on the Nor-Trex experience (incl. operator's view), a MoS policy report (publication) and the Kontali reports on the potential market (fish farming).

Objectives

The objective of DP2 – NORSHUKON was originally to establish a new SSS between Mid- Norway and UK/Continent (Norway – Shetland – UK – Continent). The expected result from the project is to learn from the process of establishing and running a private public partnership (PPP), through tendering and implementing a short sea shipping service (SSS).

As the project progressed the main objective has been redefined to the following; to establish a SSS through a PPP on a purely commercial basis.

Key activities

The work in DP2 can be split into 4 key activities:

- Planning and conducting market analysis of the potential end users
- Tendering and selecting an international operator
- Applying for Marco Polo funding (in 2008 and 2009)
- Pursuing the project on a purely commercial basis through a series of meetings and dissemination events with operators, logistics companies, end users and public authorities

Key results

Through our efforts at developing a project through means of public co-funding, we accumulated a vast amount of market research, along with a broad network of relevant interested parties. These include the potential users of the route, the operators and the logistics companies, as well as national and regional authorities.

The first phase of the project showed that MP funding was not accessible for this project. As this made it impossible for the tendered operator to continue the project, it opened for starting up on a purely commercial basis with other operators. The interest from the latter shows that establishing such a route can be done on a purely commercial basis. Another finding shows that the direct or indirect financial benefits have proven to be of most interest for our end users and operators. This will be important to disseminate further – along with frequency and reliability.

A side result is the planned development of a food hub in the region. This innovative idea has been incorporated into the regional planning for the county council. The possible return cargo through the newly started Food Port Project (Interreg B) represents another issue of interest for the start up. As a result of combining the two projects, a PhD student at the University of Chalmers is now doing much of her research on a possible Food Port (including the fish export through DP2) in the area – fish going south and fruits/vegetables north.

Another result from the project is the attempt to redefine the maritime infrastructure. According to prof. Alfred Baird at the University of Napier, this relates to the actual boat structure as a mobile motorway of the sea.

A key result from the project activities is identifying the key actors in such a PPP. The ports' ownership of the project is crucial. In our case the Port of Nordmore and Kristiansund, along with the Port of Zeebrugge have been strong forces in driving the project forwards.

Also our work shows that a hands-on approach from the regional authorities is of relevance for the viability of the project. Direct contact with operators and end users has, according to these parties, given the project credibility. Including the route in our regional and national transport plans set the stage for continued efforts passed the project period.

All findings from StratMoS DP2 can be downloaded from the StratMoS homepage:
www.stratmos.com

For more information please contact:

StratMoS DP2 Coordinator – Eigunn Stav Sætre

Se også: http://www.northsearegion.eu/files/repository/20130228131951_Read-DP2Norshukon_lesbar.pdf

Hva var årsaken til at prosjektet ikke ble gjennomført etter planen?

Pressemelding 09.10.09:

Eksportindustrien treng nye og bedre transporttilbud.

Arbeidet med å få etablert ei direkte, sjøverts godsroute mellom Kristiansund og Zeebrugge, Belgia, går no inn i ein ny fase etter at operatør John White, Shetland, i august fekk avslag på sin søknad om medfinansiering frå EU sitt Marco Polo program. Med utgangspunkt i solide eksporttal signaliserer no operatøren at han ynskjer å få etablert ruta på rein kommersiell basis.

Møre og Romsdal fylke har i denne perioden jobba tett med Møregruppen AS og Kristiansund og Nordmøre Havn IKS for å få etablert ei slik direkterute. Fylket vil i det vidare støtte opp om det viktige arbeidet med å få prosjektet i hamn.

Dette inneber at dei intensjonar og åtgjerder, som i hovudsak er gjort i regi av KNH, blir fylgd opp og støtta av fylket. KNH har under heile utgreiingsprosessen for godsruta satt infrastruk-turtilhøva i regionen i fokus. I dette ligg oppgåver knytt til etablering av eit fast ferjesamband mellom Hitra og Aure.

KNH er og i tett dialog med Hitra og Frøya kommune om bygging av ein eksport-hamn/terminal på Jøsnøya, Hitra. Hamna skal ha si hovudverksemd retta mot fiskeri- og opp-drettsnæringa og i første rekkje fremje direkte sjøtransportløyningar for fersk fisk. Dette må sjåast som ein moglegheit for og eit døme på utvikling av eit eineståande, effektivt og bere-kraftig sjøtransporttilbud mellom Nordvestlandet og marknadene på Kontinentet og UK.

No er det dei regionale kreftene som må ta tak, samarbeide og løfte saman.

Fylket er budd på utfordringane og støttar dette arbeidet fullt ut, og vil i det vidare bidra til å sikre ei positiv utvikling av transporttilboda for handels/industriverksemd i regionen generelt og for fisketransport spesielt. Dette vil ha innverknad på infrastruktur- og næringslivsutvikling og – planlegging i regionen og fylket, og må difor sjåast i samband med NTP-arbeidet i fylket og på nasjonalt nivå.

Kontaktpersonar:

Jan Erik Netter, KNH, Kristiansund og Nordmøre Hamn IKS (No, 2013: Netter Analyse, jan.erik@netter.no, 92092075)

Jan Olav Bjerkestrand (job@knhavn.no, 95217164) KNH, Kristiansund og Nordmøre Hamn IKS

Eigunn Stav Sætre, Internasjonal koordinator, Møre og Romsdal fylke (No, 2013: Kristiansund kommune, eigunn.stav-satre@kristiansund.kommune.no, 97654294)

Hvor mye last ble overført / forventes å bli overført i tonn-km?

ca 250 mill tonnk

Hvor stort ble tilskuddet / forventes tilskuddet å bli fra Marco Polo?

Ca NOK 60 mill

Hva er erfaringen med rapporteringsarbeidet til Marco Polo av overførte tonn-km?

Les følgende rapport, som er vedlagt:

NOR-TREX Marco Polo Learning Experience, Alfred Baird, TRI Edinburgh Napier University (2009)

Summary:

The report provides a summary of the NOR-TREX Marco Polo application experience. This outlines the work carried out to select an operator via tender, supported by in-depth market research studies and other support activities including user group workshops. This was followed by two successive applications to the Marco Polo Programme, both of which failed.

Conclusion:

There is a need for some simplification, clarity and consistency in connection with Marco Polo MoS application procedures and evaluation processes. There is a need to improve on today's Marco Polo Programme where many prospective operators and regional agencies/actors are being asked to spend a considerable amount of time and resources in planning and facilitating services, then preparing and submitting applications, only for most of their hard-worked proposals to be rejected.

Any prospect of project funding from Marco Polo is constrained due to oversubscription, with too many applications chasing too little funds. It is inevitable, therefore, that the majority of applications will be rejected. The consequence of this is that many good ideas for services are not coming to fruition primarily because they cannot be funded due to budget limitations. This means that the real potential for road to sea modal shift is probably not being realised.

A tendency for evaluators to favour larger operators over smaller operators does not help the smaller innovative entrepreneurial operator, who may even in some instances aim to move more freight tkms from road to sea than a larger operator on another route. Modal shift targets and potentials are not a function of the size of an operator (nor the size of a port), but rather reflect different individual services. The selection process also appears, at least to some extent, determined by rather subjective evaluations (e.g. on the perception of service viability).

A simplified MoS 'Ecobonus' type scheme as applying in Italy could be preferable to the annual grant application process of Marco Polo. Such a scheme allocates financial incentives directly to trucker/logistics firms who use MoS as an alternative to long distance trucking. This shifts the rewards in line with demand secured by MoS routes/services. Moreover, the current preference for annual fixed-date applications does not fit well with market and business realities, with timing often a critical aspect for new services.

As with any subsidised MoS service it is important to avoid potential for distortions to competition and provide for a level playing field with road/rail. In regard to the latter issue, while well-meaning, the modest Marco Polo intervention arguably does not come close to doing that, considering the historic and ongoing large-scale public investment in road/rail infrastructure. Given the very limited MoS budget (e.g. perhaps only one third of the €64m Marco Polo budget for 2010 will be spent on selected MoS projects) and short-term nature of interventions relative to continued land mode public 'investments', it is difficult to see the Marco Polo Programme in the overall scheme of things as being much more than a novelty or public relations exercise.

Aside from the need for more realistic incentives applying to MoS services, there also needs to be consideration by some states of appropriate road user charging for freight vehicles, if MoS services are to have a realistic chance of much wider applicability, albeit a mix of both measures seems more probable.

In the case of the NOR-TREX MoS initiative, the promoting agencies and actors view their experience of the Marco Polo process as having effectively delayed the service. They still believe the service can work but now intend to bring it about without Marco Polo. It will however be supported via further activities undertaken through relevant EU Interreg projects.

Bør Norge bli med i neste versjon av Marco Polo eller ha egen ordning?

Egen ordning i Norge

Hvilke fordeler har Marco Polo-ordningen?

MP gir støtte til prosjekter som er klare for oppstart/gjennomføring, dvs det er på forhånd gjennomført et betydelig arbeid i å klarlegge marked, behov, kontakter i alle ledd og de økonomiske/tekniske forhold og utfordringer.

Marco Polo gir også, gjennom prosjektmedarbeidere nasjonalt og internasjonalt, god innsikt i produksjons/transportbedrifters og andre nasjoners engasjement, samarbeidsvilje og holdninger til nye transportløsninger og mulige "flaskehalser" i prosessen.

Hvilke svakheter har Marco Polo-ordningen?

Meget omfattende søknadsprosess. Når søknaden er overført, skjer det intet før behandlingsprosessen er avsluttet. Det gis ingen mulighet til å følge behandlingen, ev. avklare mulige feil eller mangler i søknaden. Søknaden der John White (JW) var operatør er ett eksempel. Vi har ikke fått utlevert søknaden, men vårt EU-kontor ordnet det slik at vi fikk lese søknaden på stedet, i Brussel.

Ut over JW og hans konsulent Bill Main, fikk ikke Møregruppen som engasjerte JW tilgang til hele søknaden..., men det ryktes at det kunne være noen "uryddigheter" i saksbehandlingen i MP. Alfred Baird er inne på dette i sine oppsummeringer av prosessen.

Hvilke råd vil dere gi for en eventuell norsk ordning for overføring av gods?

Mer bevegelse "langs bakken". Vi vet hva vi trenger allerede.

Logistikkaktørene må samarbeide. Betydelige ressurser settes inn på å gjenta tidligere tilegnet kunnskap og forsøk på å endre konstanter gjennom tidkrevende utredninger.

Større kontroll med prosjekter, som gjennomføres rundt om i landet

Vi har i dag flere prosjekter innenfor Interreg-programmet som konkurrerer med hverandre, Narvik, Bodø, Mosjøen og Trondheim om bl a banetraffikk til/fra Sverige, der bare Narvik (Ofotbanen/Malmbanan) har et godt og fremtidsrettet godsunderlag i begge retninger. Her bør det vurderes hvor store ressurser som skal sette inn på slike prosjekter.

Flere prosjekter får ikke annen dekning enn gjennom egne web-sider? Det bør være et eget organ (offentlig eller offentlig engasjert) som styrer alle prosjektene og at dette også kan være aktuelle innspill i NTP-arbeidet. Hvordan skjer dette i dag?

Nor Lines

Prosjekt

EnvironShip

Status: Prosjektet ble valg til forhandling, men Nor Lines trakk seg i forhandlingsprosessen.

Intervjuperson

Ivar Heskestad - ivar.heskestad@norlines.no

Hva er erfaringene med søknads- og forhandlingsprosessen med Marco Polo?

Har kun deltatt på den innledende søknadsprosess. Det er en omfattende og byråkratisk prosess hvor forutsetningen for å sende søknaden er at du nærmest har et skreddersydd forretningsopplegg klart før du bør vurderer å søke. I vårt tilfelle som samlaste og med veldig mange kunder var det vanskelig å kunne presentere en veldokumentert skisse som svarte til forutsetningene som Marco Polo stiller for den videre søknadsprosessen frem til endelig godkjenning.

Ble prosjektene gjennomført i henhold til planen og søknaden?

Vi terminerte søknadsprosessen fordi vi ikke anså kost nytteverdien som interessant for oss.

Prosessen var for tidkrevende og byråkratisk.

Hvor mye last ble overført / forventes å bli overført i tonn-km?

NIL

Hvor stort ble tilskuddet / forventes tilskuddet å bli fra Marco Polo?

NIL

Hva er erfaringen med rapporteringsarbeidet til Marco Polo av overførte tonn-km?

NIL

Bør Norge bli med i neste versjon av Marco Polo eller ha egen ordning?

Egen ordning i Norge

Hvilke fordeler har Marco Polo-ordningen?

Kan ikke se fordeler for vår type drift - linjetrafikk med veldig mange kunder.

Hvilke svakheter har Marco Polo-ordningen?

Forutsetningene for å få støtte, slik jeg har forstått kriteriene for finansiell godkjenning, er at det må foreligge et negativt driftsresultat i støtteperioden. Den andre forutsetningen er at det må foreligge en meget grundig dokumentasjon av den faktiske effekten av et Marco Polo prosjektetablering - etter at prosjektet er startet opp. Begge disse forutsetningene mener jeg er uheldige. Den første trenger ingen utfyllende kommentar, men den andre vil kreve et stort apparat for å fremskaffe dokumentasjon og man er faktisk ikke sikker på om dokumentasjonen blir akseptert.

Hvilke råd vil dere gi for en eventuell norsk ordning for overføring av gods?

det er to alternativer

- 1) endre rammebetingelser for sjø slik at man får et mer balansert avgiftsnivå mellom land og sjøfremføring - likestilte konkurransevilkår.
- 2) Etabler støtteordninger som honorerer det volum som fraktes sjøveien istedenfor på land.

Bring Linehaul

Prosjekt

ARCON

Hva er erfaringene med Marco Polo søknadsprosessen?

1. Meget formell prosess som krevde 1 fulltidsressurs i 4 måneder fra oss. I tillegg til dette leide vi inn en konsulent i Belgia som bistod med utsjekker og som satte sammen søknaden vår.
2. Meget god støtte fra departementet i prosessen via de fora og samlinger som ble arrangert (Olav Grimsbo og Torbjørn Tråholt).
3. Høye krav til dokumentasjon, men Posten hadde det meste i forhold til årsrapport, likviditetsrapporter o.l.
4. Norsk prosjektleder i EUs Marco Polo team gjorde prosessen enklere.

5. Jernbanetransportselskapet hadde fra før erfaring med flere Marco Polo prosjekter og dette var en fordel.

Ble prosjektene gjennomført ihht. planen og søknaden, dvs. fullført? Eller ble de avbrutt før forventet sluttdato?

1. Prosjekt Arcon er under avslutning, og siste togavgang var 17. desember 2011.

Hva var i så fall årsaken til at kontrakten om Marco Polo-støtte ble avsluttet før avtalt/kontraktsfestet sluttdato?

Bakgrunn for beslutning om avslutning av prosjektet er sammensatt:

Vintre med store infrastruktur-utfordringer reduserte tilliten til toget som en sikker transportmåte, spesielt for matvarekundene. Ved flere tilfeller ble kundene rammet av flere hendelser med flere timers forsinkelser.

Kostnadsvekst i løsningen med økte avgifter på togfremføring gjennom Danmark og Sverige.

Kostnadene ved bilfremføring gikk ned, mot forventet, og konkurrerte med løsningen.

Det oppstår lav betalings- og risikovilje i transportmarkedet for miljøvennlige løsninger ved økt kvalitetsrisiko og / eller lengre framføringstid.

Løsningen ble ikke lønnsom for Posten/Bring og prognosen for 2012 viste at nødvendige forbedringer ikke var tilstrekkelig sannsynlig.

Kan man si noe om måloppnåelsen? I søknaden må man estimere overførte tonnkm fra veg til sjø/bane. Hvordan levde prosjektet opp til disse estimatene?

Prosjekt mål ble ikke oppnådd. Ca. 1/3 av budsjetterte tonn km er realisert. Prosjektet stoppet ett år før tiden. Bring beholder støttebeløp tilsvarende produsert tonn km i perioden. Beløp ikke 100 % klart da det pågår revisjoner.

Bring Frigoscandia A/S (Denmark)

Prosjekt

BFI

Hva er erfaringene med Marco Polo søknadsprosessen?

Det er vesentlig med gode forberedelser og dokumentasjon for å tilfredsstille alle kravene som settes til MP-søknader. Man må ha et klart bilde og forretningsmodell for den planlagte trafikkøkningen gjennom prosjektet. Administrative arbeidsprosedyrer må være på plass ved oppstart.

Det kreves grundig dokumentasjon for alle omkostninger slik at en god sporbarhet er viktig.

Erfaringene til TX Logistikk er at søknads- og prosjektvurderingsprosessen og kontraktsforhandlingene har blitt forbedret de siste årene.

Ble prosjektene gjennomført ihht. planen og søknaden, dvs. fullført? Eller ble de avbrutt før forventet sluttdato?

Gjennomføringen har ikke blitt helt i samsvar med plan og avgrensning i søknaden som følge av markedssituasjonen og enkelte force-majeure forhold. Blant annet viste det seg ikke mulig å få på plass den planlagte forbindelsen mellom Helsingborg og Verona fordi det viste seg ikke å være tilstrekkelig volum tilgjengelig i markedet til å oppnå forventet volum fra Italia til Sverige og dermed nødvendig retningsbalanse for en effektiv transportforbindelse. I tillegg ble prosjektet rammet av to harde vintre 2009/2010 og 2010/2011 som forårsaket forsinkelser, kanselleringer og mye ledig kapasitet. Likevel, prosjektet har klart å øke tur-/returfrekvensen mellom Padborg og Verona noe tidligere enn planlagt og ligger således an til å oppnå om lag 75 % av planlagt overført transportarbeid (tonnkilometer).

På grunn av force-majeure-forhold er det søkt om en forlengelse av prosjektperioden med to måneder fra mai til juli 2012.

Hva var i så fall årsaken til at kontrakten om Marco Polo-støtte ble avsluttet før avtalt/kontraktsfestet sluttdato?

Prosjektet blir ikke avsluttet tidligere enn forutsatt.

Kan man si noe om måloppnåelsen? I søknaden må man estimere overførte tonnkm fra veg til sjø/bane. Hvordan levde prosjektet opp til disse estimatene?

Prosjektet er ikke avsluttet, men som nevnt ovenfor ligger det an til ca. 75 % måloppnåelse.