



Arbeidsrapport
M 0701

Oddmund Oterhals

FORNYELSE AV KYSTFRAKTEFLÅTEN



MØREFORSKING
Molde AS

Oddmund Oterhals

FORNYELSE AV KYSTFRAKTEFLÅTEN

Arbeidsrapport M 0701

ISSN 0803-9259

Møreforsking Molde AS

Januar, 2007

Tittel: Fornylse av kystfrakteflåten
Forfatter(-e): Oddmund Oterhals
Arbeldsrapport nr.: M 0701

Prosjektnr.: 2129
Prosjektnavn: Flåtefornyng Frakfefartøyenes Rederiforening
Prosjektleder: Oddmund Oterhals
Finansieringskilde: Frakfefartøyenes Rederiforening

Rapporten kan bestilles fra: Høgskolen i Molde, biblioteket, tlf.: 71 21 41 61,
Boks 2110, 6402 MOLDE. Faks: 71 21 41 60,
Epost: adm-moreforskning@himolde.no
www.mfm.no

Sider: 19 s.
Pris: Kr 50,-

Kort sammendrag:

Frakfefartøyenes Rederiforening (FR) har 122 medlemsrederi med til sammen 232 fartøy, med stor spredning i fartøykategori og lasttype. Styret i FR har satt fokus på flåtefornyng, fordi store deler av denne flåten er gammel, med gjennomsnittsalder på 26 år. Mange av fartøyene tilfredsstillr ikke dagens krav verken når det gjelder markedstilpasning, effektivitet, miljøutslipp eller arbeidsmiljø om bord. Flåtestrukturen, med 58 % enbåtsrederi og 89 % rederi med tre båter eller færre, medfører at de fleste rederiene har dårlig kapasitetsutnyttelse og inntjening, og dermed liten finansiell evne til fornyng av tonnasje.

I rapporten er markedsutvikling, vareeierstruktur og utvikling av kontraktstyper diskutert for de fire viktigste markedssegmentene brønnbåt, kysttank, bulk og stykkgoods. Hovedtrekkene i markedsutviklingen er konsolidering på vareeiersiden (færre kunder – større kontrakter), redusert antall havner, økte avgifter knyttet til miljø og havneanløp og økt konkurranse fra internasjonale konkurrenter. Det er bare brønnbåtsegmentet som kan vise til en markedsdrevet flåtefornyng tilpasset en konsolidert oppdrettsnæring. I rapporten tas det til orde for en planmessig utvikling av en ny kystlogistikk, der behovet for fartøyfornyng settes i sammenheng med markedsutviklingen og utviklingen av logistikk på land – dvs. effektive havneterminaler og optimal kombinasjon av sjø- og landtransport. Vår egen maritime industri har gode forutsetninger for å samarbeide med rederiene om en tilpasset flåtefornyng. I kapittel 4 er det redegjort for politiske signal som støtter satsing på fornyng av kystfrakteflåten. Varestrømmene skal flyttes fra veg til sjø, miljøskadelige utslipp skal reduseres, og sikkerhet og arbeidsmiljø om bord skal forbedres. I tillegg satser norske myndigheter på å legge strategier for utvikling av egen kompetanse og fortrinn på næringsområder der vi er sterke fra før, og maritim næring er et slikt område. I Norge ligger det derfor godt til rette for en nasjonal dugnad for flåtefornyng i samarbeid mellom myndighetene og alle aktørene innenfor den maritime klynge, for å utvikle en effektiv og miljøvennlig kystlogistikk som ivaretar det politiske ønsket om flytting av varestrømmer fra land til sjø.

Forord

Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening (FR) har i sitt strategiarbeid satt fokus på behovet for fornyelse av kystfrakteflåten, og satte vinteren 2006 ned en arbeidsgruppe for å utrede muligheter for å lage et program for flåtefornyelse med medvirkning fra myndighetene. Fornyelsesstrategien er begrunnet med den konkrete statusen for medlemsrederiene i FR, som for en stor del har gamle, lite effektive og lite miljøvennlige skip, men strategien er også forankret i politiske utspill f. eks. i Soria Moria-erklæringen, der norske myndigheter tar til orde for å utvikle en mer *effektiv og miljøvennlig kystlogistikk*. Arbeidsgruppen har bestått av styreleder Anders Tallerås sammen med rederirepresentantene Egil Skaten og Geir Agasøster, med administrasjonen i FR som sekretariat for arbeidet.

På lengre sikt har arbeidsgruppen tatt initiativ til et forskningsprosjekt sammen med Marintek, for å bygge kunnskap om effektive og miljøvennlige transportløsninger langs kysten. På kort sikt iverksatte FR prosjektet som presenteres i denne rapporten, med økonomisk støtte fra Innovasjon Norge, med fokus på *fornyelse, struktur, logistikk og miljø*. Møreforskning Molde ble bedt om å lede dette arbeidet, og undertegnede har siden juni 2006 arbeidet tett sammen med arbeidsgruppen og sekretariatet om denne oppgaven.

Denne arbeidsrapporten oppsummerer resultatene fra dette arbeidet. Ved siden av sekretariatet og Fornyingsgruppen har undertegnede gjennomført intervju med rederi og andre aktører relatert til næringen, og det har vært en løpende dialog med andre forskere ved Møreforskning Molde. Her vil jeg spesielt takke professor Arild Hervik og forskerne Harald Hjelle og Svein Bråthen.

Molde, januar 2007

Oddmund Oterhals

INNHold

	Side
Forord	4
Sammendrag	6
1. Bakgrunn – flåtestatus	7
2. Utviklingstrekk i markedet – konsekvenser for flåteutvikling	8
2.1 Brønnbåt	9
2.2 Kysttank	10
2.3 Bulk	11
2.4 Stykkgoods – kystgodsruter	12
2.5 Oppsummering av markedsutvikling og flåteutvikling	13
3. Behov for en ny kystlogistikk	14
3.1 Planmessig utvikling av ny kystlogistikk	14
3.2 Planmessig utvikling av en tilpasset kystfraktflåte	14
4. Politisk fokus – aktuelle virkemidler for flåtefornyning	14
4.1 Godsstrømmene skal flyttes fra land til sjø	15
4.2 Miljøskadelige utslipp fra skip skal reduseres	16
4.3 Norge skal utvikle strategier for de viktigste næringsområdene	16
5. Aktuelle tiltak	17
5.1 Hovedelement i et flåtefornyingsprogram	17
5.2 En nasjonal dugnad for fornying av kystlogistikken	17
Referanser	18
Vedlegg	19
Oversikt over møter og intervju i forbindelse med arbeidet	19

Sammendrag

Vinteren 2006 etablerte styret i Fraktestyret Rederiforening (FR) en arbeidsgruppe for å utrede behov og muligheter for et flåtefornyelsesprogram for medlemsrederiene.

Arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i situasjonen i næringen, samt politiske signal – ikke minst fra samarbeidsregjeringens tiltredelseserklæring fra høsten 2005.

De 122 medlemsrederiene i FR disponerer en flåte på 232 skip, med stor spredning i fartøykategori og lasttyper. Fartøyene har en gjennomsnittsalder på 26 år, og består for en stor del av fartøy som ikke tilfredsstillende nye krav til markedstilpasning og effektivitet, miljøutslipp eller arbeidsmiljø om bord. Flåtestrukturen, med 58 % enbåtsrederi og 89 % rederi med tre fartøy eller færre, medfører at de fleste rederiene har dårlig kapasitetsutnyttelse og inntjening, og dermed liten finansiell evne til fornying av tonnasje. 76 % (176 fartøy) er registret i NOR-registeret og tilpasset arbeid på norskekysten.

I rapporten er markedsutvikling, vareeierstruktur og utvikling av kontraktstyper diskutert for de fire viktigste markedssegmentene brønnbåt, kysttank, bulk og stykkgoods. Hovedtrekkene er konsolidering på vareeiersiden (færre kunder med større kontrakter), redusert antall havner, økte avgifter knyttet til miljø og havneanløp og økt konkurranse fra internasjonale konkurrenter. Kystfrakteflåten er ikke tilpasset denne nye markedssituasjonen, og kombinasjonen lav utnyttelsesgrad og lave markedspriser for sjøtransporttjenester medfører at få av rederiene har evne til flåtefornyelse på egen hånd. Det er bare brønnbåtsegmentet som kan vise til en markedsdrevet flåtefornyelse tilpasset en konsolidert oppdrettsnæring.

I rapporten tas det til orde for en planmessig utvikling av en ny kystlogistikk, der behovet for fartøyfornyelse settes i sammenheng med markedsutviklingen og utviklingen av logistikk på land – dvs. effektive havneterminaler og optimal kombinasjon av sjø- og landtransport. Det er også viktig at det blir jevnbyrdighet i rammevilkår for de forskjellige transportmidlene.

I Norge ligger det særdeles godt til rette for å ta fatt i en planmessig utvikling av en ny og tilpasset kystfrakteflåte – vi har gode fagmiljø og produsenter for utvikling og produksjon av moderne skip, og flere av våre verft bygger i dag de mest moderne kystfraktestyrtøyer både for norske og utenlandske kunder.

I kapittel 4 er det redegjort for de viktigste politiske signalene som støtter satsing på flåtefornyelse for kystfrakteflåten. Disse signalene er for en stor del basert på internasjonale avtaler, og det skjer en gradvis harmonisering av politikk, regelverk og rammevilkår internasjonalt. Godsstrømmene skal flyttes fra veg til sjø, miljøskadelige utslipp skal reduseres, og sikkerhet og arbeidsmiljø om bord skal forbedres. I tillegg satser norske myndigheter på å legge strategier for utvikling av egen kompetanse og fortrinn på næringsområder der vi er sterke fra før, og maritim næring er et slikt område. Derfor er det også viktig at næringen selv kan peke på utviklingstiltak som peker i strategisk valgt retning. I rapporten er det også pekt på at kystfrakteflåten har en god distriktsprofil, med stor geografisk spredning av medlemsrederiene og at dette historisk sett har utgjort en viktig lære- og utviklingsarena for unge sjøfolk, som igjen gir rekrutteringsgrunnlag for den totale norske skipsfarten.

Til slutt i rapporten er aktuelle tiltak oppsummert, og det er argumentert for at det i Norge ligger godt til rette for en nasjonal dugnad for flåtefornyelse i samarbeid mellom myndighetene og alle aktørene innenfor den maritime klynge, for å utvikle en effektiv og miljøvennlig kystlogistikk som ivaretar det politiske ønsket om flytting av varestrømmer fra land til sjø.

1. Bakgrunn – flåtestatus

Styret i Fraktestartøyenes Rederiforening (FR) har i sitt strategiarbeid satt fokus på behovet for fornyelse av kystfraktestråten, og satte vinteren 2006 ned en arbeidsgruppe for å utrede muligheter for å lage et program for flåtefornyelse med medvirkning fra myndighetene. Fornyelsesstrategien er begrunnet med den konkrete statusen for medlemsrederiene i FR, som for en stor del har gamle, lite effektive og lite miljøvennlige skip, men strategien er også forankret i politiske utspill f. eks. i Soria Moria-erklæringen, der samarbeidsregjeringen tar til orde for å utvikle en mer *effektiv og miljøvennlig kystlogistikk*. I dette strategiarbeidet har arbeidsgruppen fokusert på *fornyelse, flåtestruktur, logistikk og miljø*.

De 122 medlemsrederiene i FR disponerer 232 skip med en gjennomsnittsalder på 26 år. Samtidig opplever mange at prisnivået i markedet og egen finansieringsevne ikke tillater overgang til ny og mer tidsmessig tonnasje. 58 % av rederiene (71 rederi) i FR består av enbåtsrederier, og 89 % (109) av rederiene har tre fartøy eller færre. Dette er en viktig årsak til at næringen har lite "løftkraft" til nyinvesteringer. Gamle skip har dårligere HMS-standard både for mannskap og omgivelser. Innføring av nye avgifter knyttet til for eksempel ISPS (havneavgifter etc.) og miljøutslipp (CO₂, NO_x) rammer spesielt konkurransekraften i forhold til landtransport. Det er fare for at store deler av flåten stagnerer og taper i konkurransen både overfor landbasert transport og konkurrenter utenfor FR med annen flåtestruktur.

Medlemsrederienes flåte frakter last av svært forskjellig karakter, og fraktkategoriene representerer et godt tverrsnitt av den produksjon og næringsvirksomhet som finnes i Norge. I tabell 1.1 nedenfor er fartøyflåten gruppert på kategori fartøy. Det finnes en del kombinasjonsfartøy som gjør inndelingen i kategorier vanskelig, men tabellen gir et godt bilde av den store spredningen.

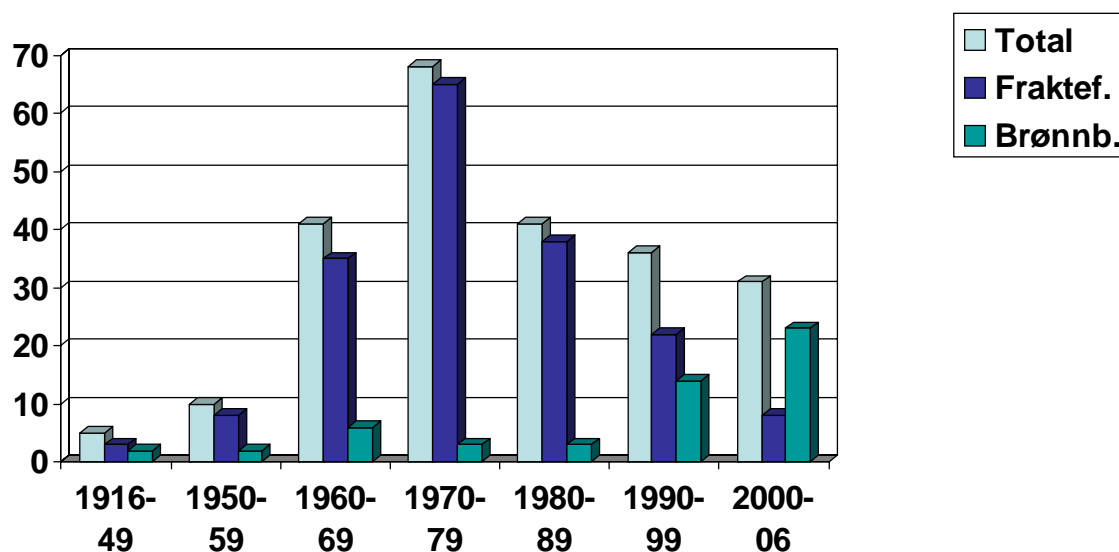
Fartøykategori	Antall
Bulk – selvlossere	75 fartøy
Brønnbåter	53 fartøy
Stykkogods	47 fartøy
Tankbåter	18 fartøy
Palle/container	13 fartøy
Fryseskip	14 fartøy
Andre	12 fartøy
Sum	232 fartøy

Tabell 1.1 Antall fartøy gruppert pr. fartøykategori.

Innenfor hver kategori er det igjen stor spredning både når det gjelder størrelse og alder. I figur 1.1 er det i tillegg til å vise aldersfordeling for flåten totalt sett satt fokus på brønnbåtsegmentet, fordi det stort sett bare er innenfor denne gruppen vi har sett en vesentlig flåtefornyelse i løpet av de siste 10 årene. Utviklingen innenfor de forskjellige markedssegmentene kommenteres i kapittel 2.

Fornyelse av kystfrakteflåten

Totalt 232 fartøyer – Fraktesfartøyer 179 – Brønnbåter 53
Gjennomsnittsalder alle 26 år - Fraktesfartøyer 30 år – Brønnbåter 17 år



Figur 1.1 Fartøyene til medlemsrederiene i FR fordelt etter byggeår.

Tabell 1.2 viser antall fartøyer fordelt etter tonnasje, og den viser at 92 % (214 fartøyer) er på mindre enn 3.000 brutto registertonn, og 42 % (95 fartøyer) av flåten består av fartøyer på mindre enn 500 BT.

Tonnasje	Antall fartøyer
Under 499 BT	95 fartøyer
499 – 999 BT	48 fartøyer
1000 – 2999 BT	71 fartøyer
3000 – 4999 BT	16 fartøyer
5000 – 6999 BT	2 fartøyer
Sum	232 fartøyer

Tabell 1.2 Antall fartøyer sortert etter tonnasje.

Av medlemsrederienes 232 fartøyer er 176 fartøyer (76 %) registrert i NOR, 33 i NIS og 23 i andre utenlandske register.

2. Utviklingstrekk i markedet – konsekvenser for flåteutvikling

Det som preger bildet er at oppnåelige fraktrater i markedet for skipstransport langs kysten, sammen med lav utnyttelse av flåten, ikke har gitt grunnlag for en nødvendig flåtefornyelse de siste 20 årene. Begrepet *markedsimperfeksjon* (ufullkomment marked) betyr i denne sammenheng at ratenivået for skipstransporttjenester ikke forsvare kostnadene knyttet til utskifting av fartøyer og fornying av det totale transporttilbudet. Dette kan for eksempel komme av at det for den enkelte vareeier alltid vil finnes en ”billig og god nok” transportløsning på kort sikt, men at dette på lengre sikt, eller i et totalt logistikkperspektiv, *ikke* gir en ønsket

Fornyelse av kystfrakteflåten

fornyng og forbedring av den totale logistikken. I enkelte tilfeller kan det i en slik situasjon være formålstjenlig at myndighetene griper inn med finansieringsordninger, subsidier eller avgiftsregime for å oppnå en ønsket og bedret situasjon. Dette diskuteres i kapittel 3.

Videre i dette kapittelet beskrives status og utviklingstrekk for de viktigste markedssegmentene innenfor kystfrakt.

2.1 Brønnbåt

Oppdrettsnæringen har opplevd en vesentlig restrukturering og konsolidering de siste årene, noe som har medført færre og større oppdrettsanlegg – gjerne med samdrift innenfor et og samme oppdrettskonsern – og en drastisk reduksjon av antall slakteri. Samtidig har myndighetene stilt strengere krav til denne type frakt. Dette har til sammen medført nye krav til brønnbåter for frakt av levende fisk, og større enkeltkontrakter med nye krav til leverandørene. Fram til 1995 ble oppdrettsnæringen betjent av ombygde fiske- og frakteskuter som kunne laste 20-40 tonn levende fisk - i dag etterspørres spesialutviklede brønnbåter med lastekapasitet på opp til 400 tonn. De nye fartøyene er utviklet med tanke på godt miljø for fisken, de har mulighet for kjøling av lasten, og de kan utføre tilleggsfunksjoner som telling, sortering osv. Samtidig skjer det en avskalling i den andre enden av skalaen – de minste første generasjons brønnbåter får ikke oppdrag lenger.



Figur 2.1 Brønnbåten Øyfjord, 700 dwt, spesialutviklet for frakt av levende fisk – byggeår 2003.

Fornyng av brønnbåtflåten har vært drevet av utviklingen i oppdrettsnæringen; store konsern med stor innkjøpskraft etablerer store, krevende kontrakter som medfører at leverandørene må ha stor kapasitet og fleksibilitet. Dermed blir det umulig for enkeltaktører med ett fartøy å ta på seg slike kontrakter, og de 4 største norske brønnbåtrederiene har fra 4 til 8 båter hver - til sammen 20 moderne brønnbåter – de fleste levert etter år 2000. Disse båtene utgjør i dag minst 60 % av kapasiteten men bare 40 % av antall fartøy. Samtidig er det slik at fraktraten pr. kg. levende fisk ikke har steget – den har beveget seg rundt 40 øre i mange år. Det blir skalafordelen med stor lastekapasitet og bedring av utnyttelsesgraden som skaper god økonomi. Et av brønnbåtrederiene har økt utnyttelsesgraden for sin flåte fra 60 til 85 %. Mens en båt med lastekapasitet på 70 tonn levende fisk kunne klare seg med dagrate på

Fornyelse av kystfrakteflåten

20-30.000 kroner krever de mest moderne brønnbåtene med lasteevne på 200 tonn dagrate på 80.000 kroner. Sist kontraherte nybygg har lastekapasitet på 400 tonn og koster 120 mill. kr. Dermed blir det lastekapasiteten og ikke minst utnyttelsesgraden som avgjør lønnsomheten. Det er også verdt å nevne at alle de nye brønnbåtene er designet og bygget i Norge, og at disse båtene innebærer vesentlig grad av innovasjon både når det gjelder båt og utstyr.

2.2 Kysttank

Denne fartøygruppen består av små tankskip for distribusjon av oljeprodukt fra raffineri og store depot (i det vesentligste fra Mongstad og Slagentangen) til mindre depot langs kysten. I denne gruppen finnes det også små skip helt ned til bunkringsfartøy som stort sett opererer innenfor havneområder. Også i dette segmentet har det vært en vesentlig reduksjon av antall fartøy, og en viss tilvekst til flåten. En typisk aktør er Bergen Tankers, som i løpet av de siste 3 årene har fått levert to nye båter (fra Tyrkia). Dette er tankbåter utviklet av norske skipsdesignere og med norsk skipsutstyr om bord, med vesentlige forbedringer når det gjelder sikring av last (dobbeltskrog), manøvreringsegenskaper og sikker drift (redundans for framdrift). De nye tankbåtene er på 3.500-4.400 dwt og erstatter gamle båter på 2.500 dwt.



Figur 2.2 Kysttankbåten Bergen Star, 4.400 dwt, spesialutviklet for kysttankfart – byggeår 2006.

Også i dette segmentet har det skjedd en vesentlig endring av logistikk og kontrakter. Mens det før var et mangfold av tankstasjoner langs kysten, oppdelt pr. oljeselskap, har det skjedd en drastisk reduksjon av antall tankanlegg, der gjerne flere oljeselskap opererer sammen. Dette har gitt en vesentlig reduksjon av antall havneanløp, store kontrakter (opptil 15 års avtaletid) og færre og større båter. Oljeselskapene stiller også strengere krav til sikkerhet for skip, mannskap og last, og aksepterer for eksempel ikke båter som er eldre enn 20 år. Sammen med strengere myndighetskrav har denne utviklingen også ført til en reduksjon av den nærdistribusjonen som tradisjonelt har skjedd via bunkringsbåter i havnebasseng osv. Et paradoks i denne sammenhengen er at reduksjonen av antall tankdepot som etterfylles pr. båt medfører økt biltransport til distribusjon fra disse hoveddepotene til mindre depot (bensinstasjoner, flyplasser, osv.) – denne utviklingen virker altså i motsatt retning av det politiske målet om å flytte godstransport fra veg til sjø. I dag er det i FR registrert 16 tankbåter, og i takt med de endringene som skjer forventes dette antallet å bli redusert til ca. 10 i løpet av noen år.

Fornyelse av kystfrakteflåten

Innenfor kysttankfart ser vi også kimen til en ny kontraktstype som kalles *systemfrakt*, dvs. at en vareeier sørger for spesialutviklet tonnasje til sitt spesielle formål – distribusjon av flytende gass er et godt eksempel. Spesielle segment, som for eksempel kjemikalier til industrien og fiskeolje representerer nye fraktmuligheter.

2.3 Bulk

Dette er den største fartøygruppen målt i antall (76), og det er den gruppen som har eldst tonnasje. Tradisjonelt kan slike skip frakte vidt forskjellig type last, fra sand, stein, koks og slaggprodukt til korn, fôr og andre industriprodukt. Tilveksten til den norske flåten har de siste årene skjedd ved kjøp av andrehåndstonnasje fra utlandet. Det er kun de største rederiene som har hatt evne til fornying, og enbåtsrederi med gamle båter har etter hvert problem både med utnyttelsesgraden og evnen til å etterkomme vareeiers krav til frakttjeneste. De som lykkes best etablerer samseiling eller kjøper seg opp til en flåte som kan tilby kapasitet og fleksibilitet. 70 % av dette segmentet er basert på langsiktige rammeavtaler, og det er en økende andel systemfrakt, dvs. en skreddersydd kontrakt for en eller få vareeiere. Spesielt innenfor dette segmentet øker konkurransen fra andre store norske rederi (typisk Wilson ASA, Bergen, som disponerer 100 skip) og andre europeiske aktører som Wagenborg (Holland), Lehmann (Tyskland) og Arklow (Irland/Holland). Wilson har nettopp bestilt 8 nye bulkskip på 8.000 dwt fra Kina, og da er det 15 år siden sist rederiet kjøpte nybygg. Slike store aktører kan tilby markedet stor kapasitet og ”alltid i nærheten”, og kan dermed oppnå større flåteutnyttelse enn et lite norsk rederi med få båter. Nettopp flåteutnyttelse blir en avgjørende faktor for å oppnå lønnsomhet.



Figur 2.3 Bulkskipet Aasli, 6.630 dwt, selvlosser, Aasen Shipping AS – byggeår 1994

For rederiene innenfor FR med få og små bulkbåter er hovedproblemet at lave fraktrater ikke forsvarer nybygg. Et nybygg på 5.000 dwt koster 90 mill. kroner og krever en dagrate på 50.000 kroner, mens ratenivået kan være 18.000 kroner.

Trenden i bulkmarkedet er at de minste båtene (300-700 dwt) går ut og erstattes av bil (små sandfrakter er typisk eksempel). Markedet konsolideres av større og større vareeiere som lager store fraktkontrakter med store internasjonale rederi (for eksempel innenfor stål og aluminium).

2.4 Stykk gods - kystgodsruter

I denne gruppen ligger både rene stykkgodsbåter, båter med sideport for pallefrakt og kran for containerhåndtering og andre kombinasjonsbåter, gjerne også med kjøle/frysmuligheter.



Figur 2.4 *Palle/container/frys-skipet Nordvær, 2.000 dwt, Harald Sætre AS
– byggeår 1986*

Dette er forholdsvis dyre skip, med utstyr med stor slitasje, dvs. dyr drift. Nybygg koster 150-170 mill.kroner og krever dagrater på 80-90.000 kroner, mens typisk markedsrate for Time Charter er 50.000 kr/dag. I denne sektoren er det veletablerte seilingsruter med delvis eide og delvis innleide båter som dominerer (Nor Lines, Nor-Cargo, Sea-Cargo osv.). I samme kategori ligger RoRo-skip.

Naturlig nok er det dette segmentet som konkurrerer hardest med biltransport, og som samtidig har det største potensialet for å avlaste landtransporten. Fraktmengdene øker også, men alt tyder på at volumøkningen er knyttet til enkeltruter og større skip, og det er spesielt linjefarten mellom norskekysten og kontinentet som øker i volum. Det er også stort sett bare disse linjene som fornyes. Eksempel på dette er de to nybyggene Seatrans (utenfor FR - eier av Sea-Cargo) har kontrahert i India. Dette er i utgangspunktet RoRo-skip på 5.000 dwt, men også utstyrt for container og palletransport, med 50 tonns kran. Båtene skal øke kapasitetene på Sea-Cargos linjer mellom Norge og kontinentet.

Nye aktører, som NorFerries, satser friskt på nye ruter for "turister og stykk gods" mellom Midt-Norge og Tyskland, og starter i januar 2007 ei ny rute med RoRo-skipet Kjell Sverre på hele 23.000 dwt. Slike tiltak påvirker selvfølgelig driftsgrunnlaget for de mindre kystrutebåtene innenfor FR.

Egil Ulvan Rederi, med sine 2 båter på 1.400-1.500 dwt, med sideport for palletransport og kran for håndtering av dekkslast/containerer, har nettopp kontrahert et nytt kombinasjonsskip på 2.000 dwt hos Moen Slip (cargo/container/fryseskip). Dette rederiet driver frakt av partilast langs norskekysten (Stavanger-Nord-Norge), og oppdragstrenden går helt klart i retning av større parti (80 % er på mer enn 100 tonn) og faste kontrakter. Antall havner og anløp er halvert i løpet av de siste 5-10 år, og ettersom kostnader pr. anløp stiger kraftig så vil denne utviklingen bare forsterkes. For denne frakttypen er det helt slutt med enkeltpaller og småparti – disse går nå konsekvent med bil. Innenfor dette segmentet ser vi derfor nå en avskalling, der de minste aktørene og de minste båtene faller fra.

2.5 Oppsummering av markedsutvikling og flåteutvikling

I avsnittene foran er det lagt vekt på å beskrive utviklingstrekk som har påvirket flåteutviklingen, og disse trekkene går dessverre ikke i favør av flåtestrukturen og driftsmønsteret til de fleste medlemsbedriftene i FR.

Små rederi med liten flåte gir lav utnyttelsesgrad og liten evne til fornying

Utnyttelsesgrad og servicenivå (dvs. evnen til å være nær og kunne tilby god nok kapasitet) blir for dårlig til å oppnå nødvendig lønnsomhet, som igjen er grunnlaget for flåtefornyning. Når denne næringsstrukturen samtidig innebærer et tilbud av gamle båter med lave marginalkostnader så etableres det markedspriser på nivå som er for lave til å forsvare nyinvesteringer. Når bankene stiller egenkapitalkrav på 30-40 % for investeringer i nye fartøy blir det svært vanskelig å satse på nybygging for de aller fleste

Store, konsoliderte fraktvolum går til store operatører med lange kontrakter

Dette er kanskje den mest slående iakttakelsen, og medfører en form for "utjekking" av små rederi med liten flåte. Motsvaret til dette kan selvfølgelig være samseiling og organisering av felles markedsføring og fraktadministrasjon. Bakgrunnen for denne utviklingen er konsolidering på vareeiersiden, som oppnår stordriftsfordeler og logistikkforbedringer. Denne utviklingen medfører også at vareeierne blir den dominerende part når fraktavtaler skal forhandles. Utviklingen i oppdrettsnæringen er et godt eksempel på slik utvikling, men det gjelder også i stor grad stål, aluminium og generell forbruksvare. Denne utviklingen baner også veg for et større innslag av såkalt *systemfrakt*, dvs. etableringen av en egen logistikk bestående av spesialbygde skip og havneterminaler for enkeltaktører. Denne utviklingen medfører at aktører innenfor tradisjonell kystfrakt i større grad enn før må ta i betraktning *faktorforhold og kvalitet*, dvs. *størrelsen på og utformingen av den frakttjenesten vareeierne egentlig etterspør*. Her er også brønnbåtutviklingen et godt eksempel – i tillegg til strukturrasjonalisering utvikles tilleggstjenester som øker verdien av brønnbåtens tjenester.

Kostnadseffektiv sjøtransport innebærer færre havner og depot, større skip og mer biltransport

For vareeier er det pris pr. tonnmiil som blir avgjørende, og som regel vil "*større båt og færre anløp*" være mest kostnadseffektivt. Nye, kostbare krav til havnestandarder og avgiftsstrukturer for øvrig medfører også en utvikling i retning av færre knutepunktshavner. Det er også slik at mens *feeding* og distribusjon til og fra de større havnene tidligere ble utført av kystfraktebåter, så overtas dette i dag av biltransport, som er hurtig og fleksibel, og som kan konkurrere både på pris og miljø. Paradoksalt nok så går altså utviklingen i retning av større volum på kjøll via moderne, effektive knutepunktshavner, men mer biltransport til og fra havna, slik at det i sum blir bilen som øker mest! Viktigste konsekvens av denne utviklingen er at framveksten av færre og mer effektive havneterminal krever overgang til nye og større skip, med moderne laste- og losseutstyr.

Økt konkurranse fra internasjonale aktører

Med noen få unntak er medlemsrederiene i FR å betrakte som nasjonale aktører, som etter hvert merker økt konkurranse fra større rederi og markedsorganisasjoner som selger sjøtransport for flere rederi, både norske og utenlandske. De store aktørene oppnår gjerne større flåteutnyttelse, og har dermed bedre inntjening og finansiell evne, et mer fleksibelt transporttilbud, og de kan inngå større kontrakter. Det ser heller ikke ut til at den beskyttelsen av norske aktører som har vært knyttet til flaggregistrering (NOR) gir særlige fordeler for norske rederi lenger, i forhold til utenlandske, når det gjelder innenlandske oppdrag.

3. Behov for en ny kystlogistikk

3.1 Planmessig utvikling av ny kystlogistikk

Utviklingstrekkene i markedet for godstransport langs kysten, og den flåtefornyingen som tross alt har skjedd, peker klart i retning av en *endret kystlogistikk*. Stikkordene er

- konsolidering av vareeierne – større fraktenheter og fraktkontrakter
- færre havneterminaler – krav om effektivisering av havner og båter
- bedre logistikkløsninger til og fra havnene

For noen markedssegment har det skjedd en *markedsdrevet logistikkutvikling* – vi har nevnt oppdrettsnæringens utvikling av brønnbåter (det er også utviklet nye spesialbåter for frakt av fôr) som et godt eksempel på markedsdrevet flåtefornyning. Behovet for en bedre og mer samordnet planlegging av den totale infrastrukturen for varetransport – *inklusive sjøtransport* - blir mer og mer framtreddende. Fram til ganske nylig har Nasjonal Transportplan vært Samferdselsdepartementets arbeidsverktøy for planlegging av landtransport. Etter hvert er havnestruktur og kysttransport kommet gradvis mer med i myndighetenes transportplanlegging, og det er viktig at det blir en *jevnbyrdighet i rammevilkår* for de forskjellige transportmidlene på land og langs kysten. Ikke minst blir det viktig å se på kombinerte transportløsninger med optimal kombinasjon av land- og sjøtransport.

3.2 Planmessig utvikling av en tilpasset kystfrakteflåte

Utvikling av nye båter skjer som regel i et samspill mellom rederi, skipsdesignere og verft, med rederi som pådriver og skipsdesignere som en strategisk avgjørende faktor for innovasjon og utvikling. I Norge har vi en sterk maritim klynge, som i tillegg til disse aktørene også inkluderer den maritime utstyrsindustrien. Rederiene som har foretatt flåtefornyning berømmer de norske utviklingsmiljøene, selv om båten i noen tilfelle bygges i utlandet (kysttankskip fra Tyrkia, linjeskip fra India). De siste par årene har vår maritime industri hatt fokus på offshore servicebåter, men det foregår også en viss aktivitet på sektoren kystfrakt. Eimskip (Island), som har utviklet seg til å bli en av de store europeiske aktørene på nærskipfart innenfor kjølfrys, bygger i øyeblikket en serie moderne fryseskiper hos Kleven Myklebust, og Moen Slip skal levere to kombinasjonsskip (stykk gods/container/frys) til Eidshaug Rederi og Egil Ulvan Rederi. Aas Mek. Verksted har spesialisert seg på brønnbåter, og Vaagland Båtbyggeri har de siste par årene bygget kombinerte kjøle/containerskip.

Det ligger godt til rette for at nye generasjoner kystfraktebåter utvikles og bygges i Norge. I så fall er det et viktig poeng at det legges til rette for bedre samarbeid mellom medlemsrederiene i FR, de aktuelle norske utviklingsmiljøene og den maritime industrien. Det bør ikke fortsette slik at utenlandske rederi utvikler og bygger nye båter i Norge, mens de norske rederiene fornyes ved å kjøpe andrehåndstonnasje fra andre europeiske rederi.

4. Politisk fokus – aktuelle virkemidler for flåtefornyning

Arbeidet med å lage en strategi for flåtefornyning for kystfrakteflåten tar utgangspunkt i klare signaler fra myndighetene, både gjennom regjeringens Soria Moria-erklæring og andre tiltak drevet av myndighetene. Her vil vi fokusere på tre hovedelement:

- Godsstrømmene skal flyttes fra land til sjø
- Miljøskadelige utslipp fra skip skal reduseres
- Det skal utvikles nasjonale strategier innen de næringsområder hvor Norge har kompetanse eller særlige fortrinn – maritim er en slik næring

Fornyelse av kystfrakteflåten

Andre politiske moment er distriktsprofilen i denne næringen, og næringens tradisjonelle rolle som lære- og utviklingsarena for unge sjøfolk, som igjen gir rekrutteringsgrunnlag for den totale norske skipsfarten. For å sikre rekruttering til denne næringen er det også nødvendig å fokusere på sikkerhet og arbeidsmiljø om bord – dette er også viktige argument for flåtefornyning.

Når det gjelder offentlige virkemidler for å styre slik næringsutvikling, registrerer vi at det skjer en harmonisering av nasjonale virkemidler i retning av overnasjonale ordninger og for Norge blir retningslinjer og forordninger som gjelder innenfor EU retningsgivende. Det blir derfor vanskeligere og vanskeligere å få gjennomslag for særnorske virkemidler.

I arbeidet med dette prosjektet har vi vært på jakt etter spesielle, nasjonale virkemidler for å stimulere utvikling og fornying av kystfrakt, men slike har vist seg vanskelig å identifisere. Vi har kun identifisert et par slike virkemidler/tiltak i våre konkurrentland:

- Danmarks Skibskreditt har etablert *Mezzaninfinansiering*, som går ut på at mindre danske rederi kan få låne DKK 10 mill pr. skip i opptil 12 år for delfinansiering av utskifting av eldre fartøy. Det beregnes ikke rente på dette lånet, men det beregnes en årlig resultatavhengig provisjon.
- I Flandern-regionen i Belgia har EU godkjent et spesielt prosjekttilskudd som støtter bygging av spesialutviklede lektere som kan gå langs kysten fra havna i Zeebrugge. Motivet for å godkjenne en slik subsidieordning er at den nye logistikk-løsningen løser et konkret flaskehalsproblem på veg og kanaler i regionen, og regionstyrelsen dekker merkostnadene med å bygge lektere som er godkjent for lokal kystfart.

Styringssignalet fra våre egne myndigheter (NHD) er at man i prinsipp ønsker å stimulere utvikling av en ny kystlogistikk ”i strategisk valgt retning”, men at eventuelle støtteordninger må ligge innenfor EØS-regelverket. Da blir det for eksempel vanskelig å få gjennomslag for næringsspesifikke og ”smale” ordninger.

Det har imidlertid vært utført analyser av *handlingsrommet for støttetiltak* som kan godkjennes av ESA (EFTAs overvåkingsorgan), som viser at det finnes rom for godkjennbare støtteordninger ut over det vi praktiserer i Norge i dag. Dette kan for eksempel dreie seg om utviklingskontrakter og miljøtiltak.

4.1 Godsstrømmene skal flyttes fra land til sjø

Både i Norge og i EU er det en uttrykt målsetning at mer godstransport skal skje sjøveien. Dette skal både avlaste kapasitet på veg og bane, og det skal legges til rette for bedre miljømessige løsninger. Som vi har drøftet før i rapporten, har utviklingen ikke gått i denne retningen. Transporttall viser at totalt fraktvolum øker både for landtransport og sjøtransport i Europa (8 % pr. år de siste årene), men det skjer ingen merkbar forskyvning i retning sjøtransport. Derfor har også EU i sine nyeste planer gått bort fra å tallfeste en slik utvikling og formulerer det i stedet som ”relativ økning av den sjøveisbaserte transporten”. Den generelle økningen i godstransport har sammenheng med gode konjunkturer for næringslivet og økt grad av internasjonalisering, som også gir økt transportbehov.

Vi har i kapittel 2 redegjort for en utvikling i retning av en kystlogistikk med færre havner og større fartøy. Dette har muliggjort større fraktvolum sjøveien, men har samtidig ført til en konsolidering av sjøveistransporten og en reduksjon av mangfoldet, og ikke minst en utvikling i retning av økt bruk av bil til transport til og fra havnene.

Fornyelse av kystfrakteflåten

Dersom det skal utvikles nye logistikk-løsninger med reell overføring av godsfrakt fra veg og bane til sjø, blir følgende endringer nødvendige:

- Overgang til intermodale godsfraktløsninger (felles lastenheter for flere fraktsystemer) som muliggjør effektiv omlasting fra veg og bane til båt
- Bedre infrastruktur rundt valgte knutepunktshavner
- Tilpassede subsidie- og avgiftsregime for godstransport

Oppfatningen blant medlemsrederiene i FR er at denne næringen bærer en større andel avgifter enn andre berørte aktører i godsstrømmene.

4.2 Miljøskadelige utslipp fra skip skal reduseres

Dette er målet som har størst politisk fokus for tiden, og det har i Norge materialisert seg i flere nye pålegg og avgifter:

- Nye krav til sikkerhet for båt og last i havner (inkl. sikring mot terror), som medfører økte havnekostnader/kostnader pr. anløp
- CO₂-avgift på dieselløse til skip
- NO_x-avgift

CO₂-avgiften er en særnorsk avgift som ikke belastes dersom en båt bunkrer diesel i våre naboland – dvs. at båter som kun arbeider innenlands har en ulempe.

Den nye NO_x-avgiften som ble besluttet innført fra 1.01.07 ble moderert slik at et rederi som kan dokumentere planlagte (og bestilte) tiltak for reduksjon av NO_x-utslipp fra sine fartøy får sin NO_x-avgift beregnet i forhold til utslippsnivået etter gjennomføring av planlagt tiltak. For båtene innenfor FR utgjør den nye NO_x-avgiften fra 4-500.000 kroner til opp mot 4 mill.kroner pr. år. Det er naturlig nok slik at de eldste båtene slipper ut mest NO_x. En moderne brønnbåt har for eksempel moderne maskinutrustning som vanskelig lar seg forbedre uten overgang til gassdrift, og må betale 600.000 kroner pr. år i NO_x-avgift. Vi har etter hvert fått noen gassdrevne ferger og supplyskip, og offshorerederiet Eidesvik opplyser at et gassdrevet supplyskip reduserer utslippet av NO_x tilsvarende 22.000 privatbiler! Da er det deprimerende å konstatere at det i øyeblikket er kontrahert mer enn 200 offshore serviceskip med konvensjonelt dieseldrevet maskineri, og at over 100 av disse skipene skal bygges i Norge.

Gassdrift på alle nye kystgodsbåter burde være en klar miljøambisjon.

4.3 Norge skal utvikle strategier for de viktigste næringsområdene

I Norge er det i dag en erkjennelse av at det er de maritime næringene som skal bære nasjonaløkonomien etter hvert som olje- og gassæraen avtar utover i dette århundret. Med slik begrunnelse har for eksempel NHD tatt initiativ til MARUT-programmet, som skal være et utviklingsprogram for de maritime næringene – drevet av aktørene i næringen. Til nå er det etablert et *strategisk råd* med deltakere fra de forskjellige aktørene i maritim klynge, og disse er i øyeblikket i ferd med å formulere en *ambisjon for utvikling av maritim sektor i Norge* – denne ambisjonen skal presenteres for ministeren i NHD i februar. I dette arbeidet må også behovet utvikling av en ny effektiv og miljøvennlig kystlogistikk fremmes.

5. Aktuelle tiltak

Som det er redegjort for foran, er fornying av den norske nærskipsflåten en sammensatt problemstilling. Skal en få til en fornuftig fornyelse, må en del elementer falle på plass:

- Det må skje en strukturendring blant nærskipsfartens aktører, samtidig som det må legges vekt på at dette er og vil forbli en Distriktsnæring.
- Det må etableres ordninger som hjelper de som ønsker fornyelse, men som mangler egenkapital, slik som for eksempel den danske Mezzaninordningen.
- Det må etableres ordninger som vil kunne kombinere en fornyelse av flåten med en betydelig miljømessig forbedring når det gjelder spesielt NO_x-utslipp.

For flere av disse elementene betyr det at myndighetene med sine virkemidler må være med. På den andre siden må det være helt klart at det er rederiene selv som har ansvaret for å gjøre de riktige beslutningene og sørge for at driften blir lønnsom. Slik situasjonen er i den samlede næringen i dag, trenger den hjelp på bred front for å komme seg videre på en vesentlig fornyingsvei.

Samtidig må en ha et øye til den samlede transport- og logistikkutfordringen som fraktestøttenæringen er en viktig del av. Rasjonelle løsninger i havnene, rettferdige avgiftsinnretninger er et par stikkord her.

5.1 Hovedelement i et flåtefornyingsprogram

Aktuelle tiltak som er drøftet i notatet oppsummeres som følger:

- *Effektivisering* ved å fornye flåten med fartøy tilpasset markedsendringer og endringer i havnestruktur, samt mer effektive kombinasjoner av land- og sjøtransport
- *Effektivisering* ved bedre samordning av det totale fartøytilbudet, for eksempel gjennom sammenslåing av rederier eller ved samseiling
- *Miljøforbedring* ved å fornye flåten med framdriftssystem som gir mindre miljøutslipp
- *Miljøforbedring* ved å forbedre arbeidsforholdene for ansatte om bord
- *Bedre rammevilkår* for bygging og drift av fraktestøtten

5.2 En nasjonal dugnad for fornying av kystlogistikken

I vårt møte med Maritim Bransjeforening og Rederiforbundet/Maritimt Forum ble behovet for flåtefornyelse debattert. Den viktigste konklusjonen fra dette møtet ble at FR må gå i allianse med sine søsterorganisasjoner for å fremme *en nasjonal dugnad* for bedring av kystlogistikken, og denne satsingen må bæres av følgende hovedmål:

- Kystfrakteflåten må fornyes i takt med nye krav til kystlogistikk i et totalt land/sjø-perspektiv
- Det må satses på flere gassdrevne skip
- Det må legges til rette for at skipene blir utviklet og bygd i regi av vår egen maritime klynge

Slik samarbeidet fungerer i dag mellom verft, designere, rederier, og utstyrleverandører, er alle forutsetninger til stede for et slikt krafttak. Men det er av avgjørende betydning at myndighetene vil og kan være en sentral medspiller i dette arbeidet.

Fornyelse av kystfrakteflåten

Referanser

- Soria Moria-erklæringen Politisk plattform for regjeringssamarbeid, 13. oktober 2005
- ”Den miljøeffektive veien”* Notat om fornyelse av nærskipsflåten, mer godstransport på sjø og mer bruk av naturgass på norske skip
Maritimt Forum, mars 2006
- ”Short Sea Shipping Norway - Erfaringer mars 2003 – mai 2006 og anbefaling videre”*
Norsk Senter for Nærskipsfart, september 2006
- ”En offensiv næringspolitikk”* Foredrag for Maritimt Forum og Oslo Rederiforening
Karl Eirik Scjøtt-Pedersen, 14. mars 2006
- Statsbudsjettet for 2007
- ”Danmark som Europas førende søfartsnation”*
Handlingsplan fra det danske Økonomi- og Erhvervsministerium, mars 2006
- ”Sjøfart, marginale eksterne kostnader og avgifter”*
En vurdering av mulighetene for et mer effektivt avgiftsregime for sjøfarten, Rapport 0615, Møreforskning Molde, januar 2007
- ”Environmental impacts of intermodal freight transport”*
Sammenligning av miljøeffekter for alternative land- og sjøtransportløsninger, Rapport 0513, Møreforskning Molde, desember 2005
- ”Markeds- og konkurranseforhold for norsk kystgods- og offshoreflåte”*
Arbeidsrapport M0317, Møreforskning Molde, 2003
- ”Med maritime næringer inn i en turbulent fremtid – Status 2004 og scenarier 2015”*
Rapport 0503, Møreforskning Molde, mars 2005

Fornyelse av kystfrakteflåten

Vedlegg

Oversikt over møter og intervju i forbindelse med arbeidet

- 31.05.06 Møte i Fornyelsesgruppen
– Utforming av ”Innspillsnotat til Næringsdepartementet”
- 09.06.06 Notat: ”Fornyelse av kystfrakteflåten – behov og muligheter”
- 28.06.06 Møte med NHD, Oslo – presentasjon av Innspillsnotat
- 21.09.06 Møter/intervju med representanter for
- 12.01.07
- Bergen Tankers AS, Kjell Olav Haugland
 - Harald Sætre AS, Steinar Sætre
 - Aasen Shipping AS, Hans Martin Torkelsen
 - K. Sætre & Sønner AS, Åge Sætre
 - Egil Ulvan Rederi AS, Egil Ulvan
 - Bømlo Brønnbåtservice AS, Geir Agasøster
 - Rofiskgruppen AS, Odd Einar Sandøy
- 04.10.06 Møter/intervju med Veritas Research og Eksportfinans, Oslo
- 02.11.06 Bulkforum med tema: Flåtefornyelse for nærskipsfart
- 17.11.06 Møte med Maritim Bransjeforening (Egil Holland) og Norges Rederiforbund/Maritimt Forum (Øyvind Slåke)
- 15.01.07 Møte i Fornyelsesgruppen
- Gjennomgang av rapport