

fraktemann

NUMMER 1 - 2007

72. ÅRGANG



*“Ronja Commander”, “Ronja Pioneer” og “Ronja Viking”
tilhørende Rederiet Sølvtrans AS, Ålesund*

NOx-avgift s. 4

Rapport: Fornyelse av kystfrakteflåten s. 7

FRAKTEFARTØYENES REDERIFORENING
- stiftet 14. desember 1935

Nykirkeallmenningen 23
Postboks 2020, Nordnes
5817 Bergen

Telefon: 55 55 16 20
Telefaks: 55 55 16 21

e-post: firmapost@fraktefartoyene.no
Internett: www.fraktefartoyene.no

Adm. dir. Siri Hatland, mob. 41 67 37 05

LOKALFORENINGER:

Hammerfest Småskipsgruppe:
Arne Wæraas, tlf. 78 41 22 33
Berlevågveien 12, 9600 Hammerfest

Bodø Lokalforening
Fritz Andreassen, tlf. 75 58 30 34
Torsbakken 15, 8012 Bodø

Brønnbåteiernes Forening
Bjørn Inge Våge, tlf. 70 02 91 32
6089 Sandshamn

Molde Lokalforening
Otto Barsten, tlf. 71 25 20 88
Birkelandsvegen 24, 6416 Molde

FRAKTEMANN

Redaksjon:
Fraktefartøyenes Rederiforening
Layout: PREFERAS
Bankgiro: 3414.18.04644

Opplag: 500 eks.
Redaksjonen avsluttet: 23. mars 2007
Abonnement: 175 kr per år/inkludert i
kontingent for medlemmer.

Annonser (priser eks MVA):
kr. 4 per spalte mm
(1 side er to spalter)
1/1 side kr 2000
1/2 side kr 1000
1/3 side kr 650
1/4 side kr 500
Fargetillegg kr 900

I DENNE UTGAVEN:

| | |
|---|---|
| Innhold/redaksjonelt | 2 |
| Leder | 3 |
| NOx-avgift - Informasjon fra Toll- og avgiftsdirektoratet | 4 |
| Utdrag av rapport: Fornyelse av kystfrakteflåten | 7 |

Styre og stell:

Styret i Fraktefartøyenes Rederiforening

Formann Anders Talleraas, Molde, tlf 712 10 510, mobil 959 33 600

Nestformann Jarle Matre, Savanger, mobil 908 47 819

Finnmark og Troms: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Varam.: Arne Wæraas, Hammerfest, tlf. 78 41 22 33

Nordland: Johan Seines, Bodø, tlf. 75 50 41 50

Varam: Kjell Nilsen, Bodø, tlf. 75 50 71 90

Trøndelag: Einar Eidshaug, Ottersøy, tlf. 74 39 71 66 mobil 905 26 617

Varam: Per Eidsvaag, Dyrvik, tlf. 72 44 70 00

Møre og Romsdal: Gunnar Brekstad, Averøy, tlf 71 51 17 28

Varam: Jon H. Hånes, Rovde, 70 02 25 74

Vest- Sør- og Østlandet: Asmund Rune Fredheim, Austrheim, tlf. 90 08 34 10

Varam.: Kjell Olav Haugland, Straume Tlf. 56 31 57 00

Representant fra Brønnbåteiernes Forening:

Bjørn Inge Våge, 6089 Sandshamn mobil 909 76 095

Varam.: Geir Agasøster, 5430 Bremnes, Tlf. 53 42 80 00

Styret i Fraktefartøyenes Arbeidsgiverforening

Formann: Jarle Matre, Stavanger mobil 908 47 819

Nestformann: Anders Talleraas, Molde, tlf. 712 10 510

Styremedlem: Yngve Eide, Harstad, Tlf. 77 06 09 00

Varamann: Asmund Rune Fredheim, Austrheim, tlf 90 08 34 10

Når snur utviklingen for nærskipsfarten?

Høsten 2006 vedtok Stortingsflertallet etter forslag fra Regjeringen å innføre NOx - avgift blant annet for vår flåte. Dette er en kjempestor belastning, som foreningen og andre aktører nå arbeider intenst for å få innrettet langs en fondsløsning. Arbeidet ser ut til å gå i riktig retning, men det er fortsatt en lang vei å gå, selv om vi nå snart skriver april.

Men det finns andre utfordringer også. I dette nummeret er det referert til en utredning som Møreforsking Molde AS har gjort om fornyelse av flåten. Gjennomsnittsalderen på flåten er veldig høy, men lønnsomheten, eller den manglende lønnsomheten, gjør det vanskelig å få til en høy fornyingstakt ved nybygging. Men Foreningen arbeider trutt og jevnt for å bidra til at det skal bli lettere å bygge nytt. Og her har vi nå en gyllen sjanse. Dersom vi kan koble fornying av flåten med miljøfordelaktige investeringer støttet av NOx - fondet, vil det åpne seg muligheter. Her kreves det innspill fra alle for å finne ut aktuelle løsninger.

Jeg var 8. mars, kvinnedagen, på dialogmøte om Nasjonal Transportplan. Det var Samferdselsdepartementet som inviterte, og der var representanter fra mange næringer for å gi sitt syn til kjenne.

Iden forbindelse dro jeg en liten presentasjon, som overrasket flere enn meg når den ble presentert. Et avgiftsregime som består av kystgebyr, losberedskapsgebyr og sikkerhetsgebyr, blir supplert med anløps- og kaiavgift, vareavgift, avfallsgebyr og ISPS - gebyr. Så kommer CO2 - avgift, svovelavgift og

NOx - avgift. Skipsfarten dekker mer enn alle omkostninger til infrastrukturen, men hva gjør andre transportgrener som jernbanen og lastebilen? Det er stor skjevhet.

Og når vi da har klaget CO2 avgiften inn for ESA, får vi til svar at det kan de ikke gjøre noe med, fordi det er lov for myndighetene å diskriminere egne innbyggere. Omvendt diskriminering kalles det, og CO2 - avgiften er nettopp en slik omvendt diskriminering. Der diskriminerer norske myndigheter egne næringslivsaktører, mens våre utenlandske konkurrenter slipper!!!! Forstå det den som kan. Jeg kan ikke.

På denne bakgrunn bør det ikke være noen overraskelse at sjøtransporten taper terreng, men de som står for de politiske talemåtene sier at det skal være omvendt. Trenden snur ikke før en får en kraftig omlegging av den generelle politikken i favør av sjøtransporten. Noe positivt har skjedd under dagens Regjering, men det er knapt nok til å motvirke de negative belastningene som stormer på.

Dette betyr at Fraktefartøyenes Re-deriforening har store og viktige oppgaver å arbeide med framover. Det mangler ikke på motbakker i dette arbeidet. Men som det heter, uten motbakker kommer en ikke høyere. Så det eneste valget er å stå på og arbeide for forbedringer. Det gjør foreningen, sekretariatet og styret så godt vi kan hele tide. Men til det arbeidet trengs det også innspill fra hele medlemsflokket. Kom igjen!

Anders Talleraas, styreleder

Avgift på utslipp av NOx

Av rådgiver **Tore K. Flæte** og rådgiver **Nina Cecilie Stey, Toll- og avgiftsdirektoratet**

Stortinget vedtok 28. november 2006 avgift på utslipp av NOx (nitrogenoksider) fra 1. januar 2007. Avgiftsplikten omfatter utslipp til vann, luft og jord fra større enheter innen innenriks sjøfart og luftfart, landbasert virksomhet og virksomhet på kontinental-sokkelen. Avgiftsplikten oppstår ved utslippet, og avgiften beregnes med kr 15 per kilo NOx.

Avgiftspliktens omfang og avgiftssatsen fremkommer av Stortingets vedtak om avgift på utslipp av NOx, og de nærmere reglene om avgiften fremgår av forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter. For alle sektorene som omfattes av avgiftsplikten, er utslippseier gjort til avgiftspliktig virksomhet. Disse skal registreres hos Tollvesenet, og betale avgift etter de samme reglene som gjelder for de øvrige særavgiftene.

Den følgende fremstillingen omhandler kun NOx-utslipp fra sjøfart.

1. Bakgrunn og hensyn

NOx er en samlebetegnelse for gassene nitrogenoksid (NO) og nitrogendioksid (NO2), og kildene til NOx-utslipp er først og fremst forbrenning av fossilt brensel. NOx er i dag en vesentlig årsak til luftforurensing, og NO2 bidrar dessuten til dannelselse av miljøskadelig bakkenær ozon.

Avgiften er ett av virkemidlene som skal bidra til å redusere Norges årlige utslipp av NOx til maksimalt 156 000 tonn innen 2010, i henhold til de forpliktelsene som følger av Gøteborg-protokollen fra 1999 (ratifisert av Norge 30. januar 2002). Utslippene de siste årene har ligget på rundt 215 000 tonn i året, og forpliktelsen innebærer således en utslippsreduksjon på rundt 25 prosent i forhold til dagens nivå. Innenriks skipsfart står i dag for 25,6 prosent av Norges totale NOx-utslipp.

Ved utforming av regelverket, er det særlig lagt vekt på hensynet til sektor-likhet. Dette innebærer at avgiftsbelastningen og de enkelte avgiftsreglene er utformet så likt som mulig for de sektorene som omfattes av avgiftsplikten, slik at ikke én sektor rammes hardere enn andre. Hensynet gjør seg blant annet gjeldende ved valg av hvem som er avgiftspliktig virksomhet, hvordan avgiften skal beregnes og hvordan avgiften oppkreves.

Reglene for avgiftspliktens geografiske virkeområde er videre utformet i samsvar med grensene for norsk beskatningsmyndighet.

2. Avgiftspliktens omfang – saklig og geografisk virkeområde

Saklig virkeområde

Stortingets vedtak § 1 første ledd og forskrift om særavgifter (heretter "saf.") § 3-19-1 angir avgiftspliktens saklige virkeområde.

Avgiftsplikten er knyttet til utslipp ved energiproduksjon. Dersom det er tvil om en utslippskilde benyttes til energiproduksjon, må dette avklares med, og dokumenteres av, kompetent myndighet. "Kompetent myndighet" er Sjøfartsdirektoratet for fartøyer, jf. saf. § 3-19-7.

Etter saf. § 3-19-1 bokstav a omfattes fremdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW. Motorenes merkeytelse vil her være avgjørende. Med "fremdriftsmaskineri" menes maskiner som benyttes eller er konstruert til fremdrift av bl.a. fartøy, jf. saf. § 3-19-3 bokstav a. Hjelpemotorer og eventuelle andre motorer som benyttes til drift av for eksempel aggregater, tas ikke med ved beregningen, med mindre disse er konstruert for å brukes til fremdrift.

Det er videre motorens sertifiserte effekt som skal legges til grunn i forhold til innslagspunktet. For å unngå avgiftsomgørelser ved usertifisert nedjustering av motoreffekten, skal eventuelle nedjusteringer dokumenteres av enten et classeselskap (f.eks. Det Norske Veritas) eller av motorprodusent.

Det er kun effekten av fremdriftsmaskineriet som er avgjørende for om et fartøy omfattes av avgiftsplikten etter saf. § 3-19-1 bokstav a. Er fartøyet først omfattet, skal avgift imidlertid beregnes av alt utslipp, også det utslippet som stammer fra annet enn fremdriftsmaskineri (se nærmere om avgiftsberegning i punkt 4).

Etter saf. § 3-19-1 bokstav b omfattes motorer, kjeler og turbiner med samlet installert innfyrt effekt på mer enn 10 MW. Merkeytelsen er her uten betydning, da innfyrt effekt vil utgjøre en kjent størrelse for de aktuelle enhetene.

Innslagspunktene på 750 kW og 10 MW tilsier at bare større enheter omfattes av avgiftsplikten. Dersom praktiske og administrative forhold tilsier det, vil innslagspunktene kunne bli satt lavere på et senere tidspunkt, slik at flere enheter omfattes og en større del av det totale NOx-utslippet avgiftsbelegges.

Geografisk virkeområde

Avgiftens geografiske virkeområde er avgrenset i samsvar med virkeområdet for Gøteborgprotokollen. Dette innebærer at utslipp fra utenriks sjøfart er fritatt (se nærmere om fritakene i punkt 6 nedenfor).

For norskregistrerte fartøy gjelder avgiftsplikten utslipp fra innenriks fart, og utslipp i nære farvann, jf. saf. § 3-19-2 første ledd bokstav b og c. Med "innenriks fart" menes i denne sammenheng fart mellom to norske havner og fart mellom norsk havn og Svalbard, Jan Mayen, bilandene eller installasjon på norsk sokkel, jf.

Avgift på utslipp av NOx

§ 3-19-3 bokstav c. "Nære farvann" er havområder hvor avstanden til norskekysten (grunnlinjen) er mindre enn 250 nautiske mil, jf. § 3-19-3 bokstav e. Utslipp fra norskregistrerte fartøy innenfor territorialfarvannet rundt norsk fastland er også avgiftspliktig, jf. § 3-19-3 første ledd bokstav a. Alternativet har imidlertid ingen selvstendig betydning for disse fartøyene, da alternativet i bokstav c dekker all fart inntil 250 nm fra grunnlinjen.

For utenlandske fartøy gjelder avgiftsplikten utslipp fra fart innenfor territorialfarvannet rundt norsk fastland, jf. § 3-19-2 første ledd bokstav a, jf. § 3-19-3 bokstav b, og utslipp fra innenriks fart, jf. § 3-19-2 første ledd bokstav b. Selv om deler av innenriks fart skjer utenfor territorialfarvannet rundt norsk fastland, er utslippet fra hele farten omfattet av avgiftsplikten. Norge har ikke samme beskatningsmyndighet overfor utenlandske fartøy så langt ut som 250 nm fra grunnlinjen, med mindre fartøyet går i innenriks fart.

Avgiftsplikten gjelder ikke utslipp for utenlandske fartøy som går innenfor norsk territorialfarvann på vei fra en utenlandsk havn direkte til en annen utenlandsk havn (såkalt "uskyldig gjennomfart").

Avgiftspliktens geografiske virkeområde må sees i sammenheng med fritakene for direkte utenriks fart, og fiske og fangst i fjerne farvann (se nærmere om fritakene i punkt 6 nedenfor).

3. Avgiftspliktig virksomhet

Som nevnt innledningsvis er utslippseier gjort til avgiftspliktig virksomhet for alle sektorer som omfattes av avgiftsplikten. På denne måten ivaretas det miljørettslige prinsippet om at "forurenser betaler", og hensynet til sektorlikhet i avgiftssystemet.

Dette innebærer at rederilfartøyeier er avgiftspliktig innen sektoren kystfart og fiske. Avgiftspliktige virksomheter skal registrere seg hos Tollvesenet etter saf. § 5-1 bokstav g. Det er den enkelte tollregion som forestår det praktiske rundt registrering. Avgiftspliktige virksomheter må derfor ta kontakt med den tollregionen hvor virksomheten har sitt forretningssted, for registrering.

Virksomhetene følger de generelle reglene om avgiftsforvaltning i forskriften kapittel 5 og 6, på samme måte som de registrerte avgiftspliktige for de andre særavgiftene. For NOx-avgiftspliktige er det kvartalsvise avgiftsterminer, jf. § 6-1 tredje ledd.

Utenlandsk eier av avgiftspliktige fartøy som ikke har forretningssted eller hjemsted i Norge, pålegges ikke registrering i Norge. Disse virksomhetene kan betale avgift ved representant for avgiftspliktig fart i Norge, jf. saf. § 3-19-13 første ledd. Representanten kan registrere seg i medhold av saf. § 5-2 bokstav d.

Fører av det utenlandske fartøyet skal ved ankomst til Norge gjøre Tollvesenet oppmerksom på hvem som skal

opptre som representant, jf. § 3-19-13 annet ledd.

4. Avgiftsberegning

For at avgiften skal bli mest mulig treffsikker er det lagt stor vekt på å utforme et beregningsgrunnlag som ligger nærmest mulig de faktiske utslippene, og som er basert på teknisk etterprøvbare kriterier som kan dokumenteres.

Reglene om avgiftsberegning er basert på en tredeling, der utgangspunktet er at avgiften skal beregnes på grunnlag av det faktiske utslippet. Dersom faktisk utslipp ikke er kjent, beregnes avgiften på grunnlag av en kildespesifikk utslippsfaktor. Dersom verken faktisk utslipp eller kildespesifikk faktor er kjent, benyttes sjablonmessig fastsatte faktorer. De tre beregningsmåtene er subsidiære, ikke valgfrie.

Faktisk utslipp

Saf. § 3-19-6 første ledd fastsetter hovedregelen om at avgiften skal beregnes på grunnlag av faktisk NOx-utslipp. Faktisk utslipp kan bestemmes ved måling eller ved beregningsmåte som gir eksakte utslippsdata. I de tilfellene faktisk utslipp er kjent, skal dette benyttes ved avgiftsberegningen.

Kildespesifikk utslippsfaktor

Etter saf. § 3-19-6 annet ledd første punktum beregnes avgiften på bakgrunn av en kildespesifikk utslippsfaktor i de tilfeller der faktisk utslipp ikke er kjent. Den kildespesifikke faktoren fastsettes særskilt for den enkelte utslippskilde, eller særskilt for en nærmere avgrenset krets av antatt like utslippskilder. Ved beregning av avgift etter dette alternativet, skal den kildespesifikke faktoren multipliseres med total mengde forbrukt drivstoff.

Et eksempel på en kildespesifikk faktor, er det såkalte EIAPP (Engine International Air Pollution Prevention)-sertifikatet for fartøy kjølstykket eller med motor ombygget etter

1. januar 2000. Dette viser at fartøyet sine krav til motorens NOx-utslipp. EIAPP-sertifikatet må følges av en "NOx Technical File" for å være gyldig.

Avgiftspliktige virksomheter kan søke Sjøfartsdirektoratet om å få fastsatt kildespesifikk utslippsfaktor, jf. § 3-19-7. Sjøfartsdirektoratet kan gi nærmere retningslinjer for hvordan kildespesifikke faktorer skal fastsettes.

Sjablonmessig fastsatt faktor

Saf. § 3-19-6 tredje ledd angir det siste alternativet for beregning av avgift. Alternativet gjelder dersom det faktiske utslippet av NOx ikke er kjent, og der det ikke foreligger kildespesifikk utslippsfaktor. Avgiften skal da beregnes på bakgrunn av en sjablon, som multipliseres med mengde forbrukt energivare.

De enkelte sjablonfaktorene følger av § 3-19-9, og gjelder for ulike utslippskilder (motorer, kjeler, turbiner m.fl.) og ulike typer energivare (olje, gass m.m.).

Avgift på utslipp av NO_x forts.

5. Dokumentasjon av avgiftsberegningen

Den avgiftspliktige må oppfylle de generelle bestemmelsene knyttet til hvilken informasjon som skal fremkomme av avgiftsregnskapet, jf. saf. § 5-8. Avgiftsregnskapet er utgangspunktet for Tollvesenets kontroll, og må derfor innrettes på en slik måte at det er sporbart i ettertid.

Etter § 3-19-10 første ledd skal virksomheter som beregner avgift på grunnlag av faktisk utslipp dokumentere beregningen. Eksempler på dokumentasjon etter dette alternativet er bekreftelse på at en måling på et fartøy er foretatt av et akkreditert klasse-selskap, eller bekreftelse fra Sjøfartsdirektoratet på at faktisk utslipp fra fartøyet er beregnet av en aktør som har kompetanse til dette.

Saf. § 3-19-10 annet ledd oppstiller krav om at det, ved bruk av kildespesifikk utslippsfaktor, skal dokumenteres at denne er fastsatt etter Norsk Standard (NS) eller tilsvarende internasjonal standard. Det finnes per i dag ingen norsk standard på dette området. Et eksempel på en internasjonal standard er det tidligere omtalte EIAPP-sertifikatet.

Dersom verken Norsk Standard eller internasjonal standard kan benyttes som dokumentasjon, skal Sjøfartsdirektoratet verifisere benyttet faktor i henhold til egne retningslinjer.

Saf. § 3-19-10 tredje ledd oppstiller dokumentasjonskrav for motorer hvor turtallet legges til grunn. I utgangspunktet skal motorens turtall bekreftes med sertifikat, men også annen dokumentasjon, som for eksempel bekreftelse fra produsent, kan legges til grunn dersom det er tilstrekkelig sannsynliggjort at bekreftelsen gir uttrykk for det reelle forhold.

Også type og mengde energivare til avgiftspliktige utslipp skal dokumenteres, jf. § 3-19-10 fjerde ledd.

6. Avgiftsfritak

Det er gitt fritak fra avgiftsplikten for utslipp fra fartøy som går i direkte fart mellom norsk og utenlandsk havn, for utslipp fra fartøy ved fiske og fangst i fjerne farvann, og for utslipp fra bl.a. verneverdige fartøy. Det gis også fritak for utslippskilder omfattet av miljø-avtale med staten. Fritakene skal dokumenteres ved fremleggelse av relevant dokumentasjon, jf. § 3-19-11 tredje ledd og § 3-19-12 annet ledd.

Direkte utenriks fart

Stortingsvedtaket § 2 første ledd bokstav a og forskriften § 3-19-11 første ledd gir fritak for utslipp fra fartøy som går i direkte fart mellom norsk og utenlandsk havn. Bakgrunnen for fritaket er Gøteborgprotokollens virkeområde. Dersom vilkårene for fritaket er oppfylt, er utslipp fra hele farten fritatt for avgift.

Det er en forutsetning for fritaket at det er tale om direkte fart. "Direkte fart" er definert i § 3-19-3 bokstav g.

For fartøy vil alle eventuelle utslipp fra mellomanløp til norsk havn være omfattet av avgiftsplikten, mens utslipp fra fart mellom siste norske havn til utenlandsk havn er fritatt. Et fartøy anses likevel ikke å være i direkte fart til utenlandsk havn dersom fartøyet driver fiske, fangst eller annen virksomhet i løpet av farten. "Annen virksomhet" omfatter blant annet tilfeller der et cruisefartøy som går fra norsk til utenlandsk havn eller omvendt, går innom for eksempel en fjord underveis, setter i land passasjerer, for så å fortsette til det endelige bestemmelses-stedet. Kravet til "direkte fart" er i dette tilfellet ikke oppfylt.

Fiske og fangst i fjerne farvann

Stortingsvedtaket § 2 første ledd bokstav b og forskriften § 3-19-11 annet ledd gir fritak for utslipp fra fartøy som driver fiske og fangst i fjerne farvann. Begrepet "fjerne farvann" er definert i § 3-19-3 bokstav f som "havområder hvor avstanden til norskekysten (grunnlinjen) er 250 nautiske mil eller mer". Det er bare det ut-slippet som skjer utenfor denne grensen som er fritatt for avgift. Utslipp som skjer innenfor grensen er omfattet av avgiftsplikten. Fritaket gjelder også dersom farten samtidig anses som innenriks fart, jf. § 3-19-2 første ledd bokstav b.

Verneverdige fartøy

Det gis videre fritak for utslipp fra bl.a. verneverdige fartøy, jf. Stortingets avgiftsvedtak § 2 første ledd bokstav c og forskriften § 4-1-1 første og annet ledd.

Foretak som inngår miljøavtaler med staten

I Stortingsvedtaket § 2 første ledd bokstav d gis det fritak for avgift på utslipp av NO_x fra utslippskilder som omfattes av miljøavtale med staten om gjennomføring av NO_x-reduserende tiltak i samsvar med et fastsatt miljømål. Fritaket forutsetter at foretakene har inngått avtaler om konkrete, tidsfestede utslippsreduksjoner. Det er per i dag ikke inngått slike avtaler.

7. Overgangsordninger

Det er gitt overgangsordninger med mulighet for avgiftsrefusjon, jf. saf. § 3-19-14, § 3-19-15 og § 3-19-16. Ordningene gjelder henholdsvis for virksomheter som innen 1. juli 2007 inngår avtale om installasjon av renseutstyr, for virksomheter som innen 31. desember 2007 installerer måle-utstyr, samt for virksomheter som før 1. juli 2007 har søkt Sjøfartsdirektoratet om å få fastsatt kildespesifikk utslippsfaktor.

Refusjons-beløpet skal tilsvare forskjellen mellom avgift som ble betalt før rense- eller måle-utstyr ble installert og før fastsettelse av kildespesifikk faktor, og avgift som betales etter installasjon av henholdsvis måle- eller renseutstyr og fastsettelse faktor.

Grunnlaget for refusjon av avgift etter disse bestemmelsene skal dokumenteres, jf. annet ledd i nevnte bestemmelser.

Fornyelse av kystfrakteflåten

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.

Fornylsesstrategien 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.

Rapporten skal presenteres for medlemmene i første omgang i medlemsmøter i Bodø 17. april og i Bergen 26. april og senere på generalforsamlingen i Tromsø 9. juni.

Utdrag av rapport: Fornyelse av kystfrakteflåten

Utarbeidet av dr.ing. Oddmund Oterhals, Forskningsleder i Logistikk ved Møreforskning Molde AS.

Sammendrag

Vinteren 2006 etablerte styret i Fraktefartøyenes 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 tilfredsstiller 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 stykgods. 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 flåtefornyning på egen hånd. Det er bare brønnbåtsegmentet som kan vise til en markedsdrevet flåtefornyning tilpasset en konsolidert oppdrettsnæring.

I rapporten tas det til orde for en planmessig utvikling av en ny kystlogistikk, der behovet for fartøyfornyning settes i sammenheng med markedsutviklingen og ut-

viklingen 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 kystfraktefartøy både for norske og utenlandske kunder.

I kapittel 4 er det redegjort for de viktigste politiske signalene som støtter satsing på flåtefornyning 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 flåtefornyning mellom 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.

Fornyelse av kystfrakteflåten

1. Bakgrunn og flåtestatus.

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 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 "løftekraft" 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.

| | |
|--------------------|------------|
| 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.

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

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

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

Av medlemsrederienes 232 fartøy er 176 fartøy (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 skipstransport-tjenester ikke forsvarer kostnadene knyttet til utskifting av fartøy 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 fornying 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.

PC basert vedlikeholdsystem

Programmet er svært brukervennlig og er spesielt egnet for folk med liten PC erfaring. Det tilfredstiller klaseselskapenes krav til vedlikeholdsystem og forenkler krav til dokumentasjon av ISM koden. Du kan med programmet få oversikt over planlagt vedlikehold.

Pris: 6500 kr.

PC basert skjema arkiverings og rapporterings system

Med programmet kan man fylle ut skjema / rapporter ombord på båtene og sende disse elektronisk til kontoret slik at man til enhver tid har oversikt over månedlige inspeksjoner m.m. som er utført.

Systemet inneholder idag 49 rapporter for blandt annet mannskapliste, månedlige inspeksjoner, log utdrag og andre dekk og maskin rapporter. Systemet er velegnet for brukere med lite PC erfaring.

Pris: 8500 kr.

For mer info ring:
Alexander: 97 95 98 93 eller
Kjell: 41 47 58 98

Eller finn mer info på web:
www.oceantiger-software.com



SKIPSMEGLERE – AGENTER

12 SEL VLOSSERE
400 – 6 700 DW T

Tlf. 53 426 426
Fax 53 426 434

www-aasenchar.com
e-post: mail@aasenchar.com

SHIPPINGHUSET
5440 MOSTERHAMN



OSTERFJORDEN FARTØYLAG A/L

BEFRAKTNING

Båter mellom 200 og 1000 tonn

Østre Muralmenning 1 – 5012 Bergen

Tlf. 55 36 30 30 – Telefax 55 36 30 40

BEFRAKTER PRIVAT:

Rose-Mari Berge – 56 33 82 44 / 913 83 603

Arne Stensletten 56 14 01 65

Fornyelse av kystfrakteflåten

Videre i dette kapittelet beskrives status og utviklingsstrekke 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 fraktebåter 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. Fornyingen 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 20-30.000 kr. krever de mest moderne brønnbåtene med lasteevne på 200 tonn dagrate på 80.000 kr. 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.



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,

Fornyelse av kystfrakteflåten

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.

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 in-

dustrien 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, og andre europeiske aktører. 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.

Tradisjon forplikter

Tilrettelegging av gode forsikringsløsninger for Handelsflåtens fartøyer og mannskaper er en tradisjonsrik virksomhet i vår organisasjon. Vi har sterke fagmiljøer innen sjøassuransé – både på kasko, byggerisiko og ansvarsforsikringer. Vi jobber også med forsikring mot skader på mannskap og last, samt oljesøl og annen forurensning. Kundeporteføljen omfatter både rederier, offshoreselskaper og verft. Vi legger spesielt stor vekt på kompetanse innen havari og skadebehandling. Derfor har vi egne spesialister som sitter på rederiets side av bordet når spørsmål om erstatninger skal utredes. Kontakt oss på telefon 67 11 22 00.

AON
Insure your vision

Fornyelse av kystfrakteflåten

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

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 Stykkgoods - kystgodsruter

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

Dette er forholdsvis dyre skip, med utstyr med stor slitasje, dvs. dyr drift. Nybygg koster 150-170 mill.kr. og krever dagrate på 80-90.000 kr., 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.

2.5 Oppsummering av markedsutvikling og flåteutvikling

I avsnittene foran er det lagt vekt på å beskrive utviklingstrekk som har påvirket flåteutviklingen, og disse trek-

kene 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 nybygg for de aller fleste

Store, konsoliderte fraktvolum går til store operatører med lange kontrakter

Dette er kanskje den mest slående iaktakelsen, 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. tonnmi 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

Fornyelse av kystfrakteflåten

kan konkurrere både på pris og miljø. Paradoksalt nok så går altså utviklingen i retning av større volum på kjøp 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 havne-terminaler 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 havne-terminaler – krav om effektivisering av havner og båter
- bedre logistikk-løsninger 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 flåtefornying. Behovet for en bedre og mer samordnet planlegging av den totale infrastrukturen for varetransport – inklusive sjøtransport - blir mer og mer framtrepende. 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 kom-

binerte 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 flåtefornying 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 kjøp/frys, bygger i øyeblikket en serie moderne frys skip hos Kleven Myklebust, og Moen Slip skal levere to kombinasjonsskip (stykkgoods/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 kystfraktbåter 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 flåtefornying

Arbeidet med å lage en strategi for flåtefornying 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

Andre politiske moment er distriktsprofilen i denne næringen, og næringens tradisjonelle rolle som lære- og

Fornyelse av kystfrakteflåten

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 viktig argument for flåtefornyning.

Når det gjelder offentlige virkemidler for å styre slik næringsutvikling så 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 i løpet av dette prosjektet kun identifisert et par slike virkemidler/tiltak i våre konkurrentland:

- Danmarks Skibskreditt har etablert Mezzanfinansiering, 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 sjøveis. Dette skal både av-

laste kapasitet på veg og bane, og det skal legges til rette for bedre miljømessige løsninger. Som vi har drøftet før i rapporten så 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 merkbart 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 sjøveis-baserte 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 sjøveis, 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.

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

- Overgang til intermodale godsfrakt-løsninger (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 dieseloilje 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.

Fornyelse av kystfrakteflåten

Den nye NOx-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 NOx-utslipp fra sine fartøy får sin NOx-avgift beregnet i forhold til utslippsnivået etter gjennomføring av planlagt tiltak. For båtene innenfor FR utgjør den nye NOx-avgiften fra 4-500.000 kr. til opp mot 4 mill.kr. pr. år. Det er naturlig nok slik at de eldste båtene slipper ut mest NOx. En moderne brønnbåt har for eksempel moderne maskinutrustning som vanskelig lar seg forbedre uten overgang til gassdrift, og må betale 600.000 kr. pr. år i NOx-avgift. Vi har etter hvert fått noen gassdrevne ferger og supplyskip, og rederiet offshore-rederiet Eidesvik opplyser at et gassdrevet supplyskip reduserer utslippet av NOx tilsvarende 22.000 privatbiler! Da er det deprimierende 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 kystgodsåter 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 for utvikling av en ny effektiv og miljøvennlig kystlogistikk fremmes.

5. Aktuelle tiltak

Som det er redegjort for foran så er fornying av den norske nærskipsflåten en sammensatt problemstilling. Men skal en få til en fornuftig fornyelse så 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 miljømes-

sig forbedring når det gjelder spesielt NOx-utslipp.

For flere av disse elementene betyr det at myndighetene med sine virkemidler må være med. På den andre siden, det må være helt klart at det er rederiene selv som har ansvaret for å gjøre de riktige beslutningene og sørge for at driften blir lønnsom. Men 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 logistikk – utfordringen som fraktestartøynæringen er en viktig del av. Rasjonelle løsninger i havnene, rettfærdige 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 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 fraktestartøyer

5.2 En nasjonal dugnad for fornying av kystlogistikken

I vårt møte med Maritim Bransjeforening og Rederiforbundet/Maritimt Forum ble behovet for flåtefornying 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.

KYSTMEGLERE

BERGEN

Interchart AS
Skuteviksboder nr. 22
Boks 4050 Dreggen, 5835 Bergen
Tlf. 55 31 62 30 Fax 55 32 38 98
E-mail: interchart@interchart.no
Privat: Per Berge 55 18 17 54

Stein Brokers As
Nøstetorget 5, 5011 Bergen
Tlf. 55 90 09 30 Fax 55 90 09 30
E-mail: info@steinbrokers.com

4370 EGRSUND

Ervik Shipping AS
Boks 523, 4379 Egersund
Tlf. 51 46 27 00 (24hrs service)
Fax 51 46 27 01
E-mail: arnfinn.ervik@ervikship.no

5500 HAUGESUND

R.G. Hagland As
Boks 98, Tlf. 52 70 12 00
Fax 52 70 12 12
E-mail: drycargo@hagland.com
Privat: Bjørn I. Kyvik 52 83 17 11
Odd L. Vevang 52 72 78 63
Kjell Ivar Rein 52 84 34 02

Harald Halvorsen A/S
Boks 113, Tlf. 52 70 24 20
Fax 52 72 61 95
E-mail: mail@shipbrokers-halvorsen.com
Privat:
Paal Halvorsen 52 71 34 31/911 82 141
Arve Halvorsen 52 72 88 18/950 43 005

3191 HORTEN

A/S Viking
Boks 106, Tlf. 33 03 07 50
Fax adm./shipping: 33 03 07 60
Fax. Spedisjon: 33 03 07 70
Vakt-tlf.shipping: 901 53 228
E-post: viking@vikingsped.no
www.vikingsped.no

3770 KRAGERØ

JOS Shipping
Nordre Kalstadvei 9
Tlf. 35 98 28 24 Fax 35 98 23 22
Mobile phone Tor: 95 13 89 01
Mobile phone: Jan Otto 95 06 33 60
E-mail: josship@jos-shipping.no

4600 KRISTIANSAND

Kr. Knudsen & Co A/S
Boks 217, 4662 Kristiansand
Tlf. 38 02 44 46 Fax 38 02 44 51
Telex 21 815 Telegr.Adr. "Nesdunk"
Privat 38 02 42 14 - 38 02 64 89

4501 MANDAL

H.P.Tallaksen A.s.
Boks 19, Tlf. 38 26 24 22
Fax 38 26 34 10
E-Post: hp.tallaksen@online.no
Mobil: 909 79 596
Privat: Knut Glomså 909 79 596

8600 MO I RANA

Skipsmegler Strand Shipping AS
Boks 244, 8601 Mo i Rana
Tlf. 751 27 800 Fax 751 27 801
www.strand-shipping.no

Meyership A/S
Boks 218, 8601 Mo i Rana
Tlf. 75 12 85 00 Fax 75 12 85 01
E-post: steinar.aakvik@meyership.no

5440 MOSTERHAMN

Aasen Chartering As
Boks 73, 5447 Mosterhamn
Tlf. 53 426 426 Fax 53 426 434
E-post: mail@aaenchar.com
Telex: 40 608 aasen n
Privat: J.Aas 53 426 801
B.R. Kippersund 53 42 44 09

5200 OS

GeSi Shipping
Boks 26, 5201 Os,
Tlf. 56 30 76 00 Fax 56 30 76 60
Telex 40 908 Jorgn – Privat:
Georg S. Jørgensen 56 30 14 56

OSLO

Norsteve AS
Bygning 10, Filipstad
Boks 2343, Solli, 0201 Oslo
Tlf. 22 48 30 10 Fax 22 48 30 15
E-mail: mail@norsteve.no
www.norsteve.no

1724 SARPSBORG

All-Transport A/S
Strandgt. 3, 1724 Sarpsborg
Tlf. 69 14 84 10 Fax 69 14 84 11
Telex 79 905 alltr n

7500 STJØRDAL

Stjørdal Sjøtransport AS
Havneveien
Tlf. 74 84 02 00 Fax 74 84 02 01
E-mail: firmapost@stjordal-sjotransport.no
www.stjordal-sjotransport.no

7000 TRONDHEIM

Jon Berg Shipping A/S
Boks 5450, 7442 Trondheim
Tlf. 73 99 28 10 Fax 73 99 28 11
E-post: firmapost@jonbergshipping.no
Privat: Jon Berg 73 91 87 83 –
mobil 40 00 82 12
Roar Grøtting 73 93 74 10 –
mobil 90 11 25 18

Nidaros Shipbroker A/S
Boks 2591, 7414 Trondheim
Tlf. 73 50 93 55 Fax 73 51 74 85
E-post: johavig@c2i.net
Mobil 90 54 16 44
Aoh: 73 93 96 31

Rimship A/S
Kjøpmannsgt. 23,
Boks 2251, 7412 Trondheim
Tlf. 73 99 12 40 Fax 73 99 12 45
E-post: rimship@rimship.no
Telex 65 068 rim n Privat:
Kjetil Rimolsrønning 900 18 666