



# Fraktefartøyenes Rederiforening

Nærings- og handelsdepartementet,  
PB 8014 Dep.,  
0030 Oslo.

2012/12-sh A.1540

Bergen, 27. april 2012

## Evaluering av maritim strategi "Stø Kurs"

Vi viser til departementets brev vedr. ovennevnte og takker for invitasjon til å gi våre innspill i f.m. evaluering av Stø Kurs. Vi vil i dette innspillet konsentrere oss om forhold som gjelder den delen av nærskipsflåten som er organisert gjennom oss. Utover dette viser vi til Maritim Forums uttalelse som vi som medlemsorganisasjon stiller oss bak.

### **Fraktefartøyenes Rederiforening (FR) - medlemsrederiene**

FR organiserer ca. 275 mindre lastefartøy, hovedsakelig engasjert i norsk kystfart, en mindre del av flåten opererer også i Nord-, Østersjø- og europeisk fart. Gode og forutsigbare rammebetingelser er nødvendig for hele flåten, hva som må til avhenger av det operasjonsområde fartøyene er under. Vi mener derfor det er viktig å skille mellom fartsområdene, og at vi får frem de ulike behovene næringen har når det gjelder

- 1) transporten som skjer utelukkende på kysten (nasjonal/liten kystfart), og
- 2) transportområdet i kombinert fart i og utenfor Norge.

### **Rammebetingelser - driftsområder**

Når det gjelder pkt. 1, kan dette området beskrives som lastebil på sjø; mange, daglige anløp og korte seilingsdistanser. Disse fartøyene er i hovedsak registrert i NOR, med norske tariffbestemmelser. Lastebilen er den største konkurransemessige utfordreren, først og fremst fordi avgiftssystemet i stor grad favoriserer landtransport (*ref. Møreforskning Molde – utredning rammebetingelser 2009*). Myndighetenes rapporteringskrav – statlige og i havn – er spesielt tyngende for denne gruppen.

I tillegg møter NOR-fartøy konkurranse fra andre lands flagg med lavere mannskaps-kostnader. En forutsigbar og robust nettolønnsordning vil i stor grad dekke opp disse forskjellene, sammen med de fordeler det er å være under norsk flagg.

Fartøy under pkt. 2 har færre anløp og lengre seilingsdistanser, men er utsatt for sterkere europeisk/internasjonalt konkurranse. Det har ført til at den delen av flåten som var registrert i NIS i stor grad nå har flagget ut. Organisasjonene både på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden mener at innføring av nettolønn for alle norske sjøfolk i NIS-flåten ville styrket NIS-registeret. Også for disse fartøyene er avgiftssystemet en flaskehals, først og fremst representert ved statlige avgifter i tilknytning til losplikten.

Losforskriften som trådte i kraft 1.1.2011 medførte losplikt på mange flere av våre

medlemsfartøy. Dette løses i stor grad ved at navigatørene tar farledsbevis – men vi påpeker at dette er tids- og kostnadskrevende og har ytterligere forverret en allerede vanskelig konkurransesituasjon. Det er positivt at forskriften skal evalueres, og vi håper evalueringen vil resultere i en bedre målrettet lostjeneste.

### **Nettolønn**

Nettolønn ble for nærskipsfart i NOR-registeret innført fra 2. halvår 2006. Vi kan slå fast at ordningen har virket positivt for våre medlemmer; først og fremst ved at fartøy flagget tilbake til NOR – som igjen har ført til økning av vår medlemsmasse (fra ca. 220 til dagens nivå på 275 medlemsfartøy). Econ Pövrys evaluering 2010 underbygger dette i sin rapport, jfr. pkt. 4.3.2, s. 37:.....*bortfall av sysselsettingsordningene ville medføre at 90% av fartøyene ville bli flagget ut... I den forbindelse antar vi at rederiene skifter ut alt underordnet mannskap og 50% av overordnet mannskap*".

Det er høy gjennomsnittsalder i flåten - men den er stabil - fordi det i perioden har foregått en viss fornyelse, både ved nybygg og kjøp av nyere brukt tonnasje. Samtidig har vi opprettholdt NOR-registrert tonnasje med norsk bemanning på fartøyene. Begge deler har nettolønnsordningen i stor grad medvirket til. Vi understreker at en robust og forutsigbar nettolønnsordning er en nødvendighet for at våre medlemmer fortsatt skal kunne virke under NOR med norsk kompetanse.

Da taket på ordningen ble innført medvirket det til demping av det trykket vi da opplevde på lønnsnivået. Vi konkurrerer om mannskap med offshoreflåten som både tilbyr høyere lønnsnivå og mer fritid. Imidlertid er det nå et sterkt behov for indeksregulering av ordningen. Taket har stått fast siden 2008 og medfører betydelig svekking av NOR-skipenes konkurransekraft i forhold til den internasjonale konkurransen på kysten.

### **Flåtefornyelse**

Felles for både den norskeide og europeiske nærskipsflåten er høy gjennomsnittsalder. Fornyelse av flåten, med mer miljøvennlig fremdrift og reduserte utslipp av miljøgasser er et av de viktigste tiltakene for å kunne innfri de miljømål som stilles nasjonalt og i EU.

FR har de senere år arbeidet med en miljøbegrunnet flåtefornyelse gjennom NyFrakt-prosjektet. Hovedmålsetningen er å utvikle et program som ivaretar alle sider ved en omfattende modernisering og fornyelse av kystfrakteflåten. Et viktig element for å lykkes med dette er å få fjernet den eldste delen av flåten. Derfor foreslår vi en vrakpantordning som et miljøtiltak med positiv virkning for flåten som helhet.

### **Samarbeid sjø/havn/land**

I sjøtransportkjedens tre elementer "fartøy – farled – havn" er våre medlemmer primært engasjert i det ene; fartøy. Selv om vi fokuserer våre utfordringer på rammebetingelser og fornyelse, erkjenner vi at de viktigste faktorer for sjøtransporten ligger på farled/havn-siden. For vare- og stykkgodstransport har det lenge vært fokus på utvikling av smidige og fleksible dør-til-dør løsninger. Pålitelighet – just-in-time – er et av transportbrukernes krav. De av medlemsrederiene som går i tilnærmet rutefart og/eller langsiktige kontrakter har utviklet gode leveranserutiner i h.t. markedets krav, men vi erkjenner at næringen totalt sett har mye å gå på. Det er positivt at samarbeidet mellom havner, rederier og landsiden er styrket den senere tid. I den forbindelse viser vi spesielt til Sjøtransportalliansen og samarbeidet som både omfatter felles innspill til nærskipsfartsstrategien som en del av NTP-arbeidet, i tillegg til felles markedsføringskampanjer m.m. Vi understreker imidlertid at skal dette arbeidet krones med hell, er vi helt avhengig av et sterkt og godt samarbeid med myndighetene.

Det er god distriktspolitikk å ha kommunale havner i alle kystkommuner som er rimelige i drift. I dag koster et anløp gjennomsnittlig kr. 2.000,-, d.v.s at man må opp i en laststørrelse på 10 tonn bare for å dekke havnekostnaden, noe som betyr at lasten går på vei i stedet for på sjø.

*Oppsummering:*

### **Fornyelse av flåten**

- NyFrakt – program for miljøbegrunnet flåtefornyelse
- Finansiering:
  - *Vrakpant* – miljøtiltak for å fjerne den eldste delen av flåten. Vi arbeider for at dette blir en tilskuddsordning som finansieres gjennom NOx-fondet, evt. videreført i et utvidet miljøfond
  - *Toppfinansiering* gjennom Eksportfinans, med garanti fra GIEK
  - *Avskrivningssatser* på europeisk nivå
  - *Andre virkemidler*: utredning ved Møreforskning Molde/NyFrakt II, som vi vil formidle til departementet når utredningen foreligger (juni 2012)
- Strukturendring i næringen/sterkere rederienheter

### **Like konkurransevilkår**

- Sjøtransportkjeden *havn-farled-skip* betraktes innen et helhetlig transportpolitisk perspektiv i NTP - nærskipfartsstrategi
- Sjøtransport og gods som fraktes sjøveien må så langt mulig likestilles med annen transport mht kostnadsdekning – harmonisering av avgiftsnivået
- Forenkling av rapporteringskravene i kystfart
- Og ikke minst: en forutsigbar og robust nettolønnsordning for NOR og NIS

### **Havnestructur/intermodalitet**


- Noen utpekte større sentrale havner, med godt tilrettelagt terminal- og lagerkapasitet
- Mange mindre havner/anløpssteder for mest mulig sjøtransport med kort avstand mellom båt og bestemmelsessted (" båt på langs og bil på tvers")
- Videreutvikle samarbeidet mellom båt, havn og landsiden

----

Avslutningsvis vil vi gjerne kommentere at regjeringens maritime strategi i det store og hele har hatt positiv virkning på utviklingen av vår næring. Der gjenstår imidlertid noen element som vi over har forsøkt å belyse for å sette kronen på verket for en mer miljøvennlig, sikker og kostnadseffektiv sjøtransport på kysten. Med bedre tilrettelagte forhold og godt samarbeid mellom myndigheter og næring kan sjøveien spille en langt større rolle i innenlands godstransport, med klart påviselige miljøgevinster for samfunnet.

Vennlig hilsen

Fraktefartøyenes Rederiforening

  
Siri Hatland  
Adm.dir.