

822000034-1 - Åpen

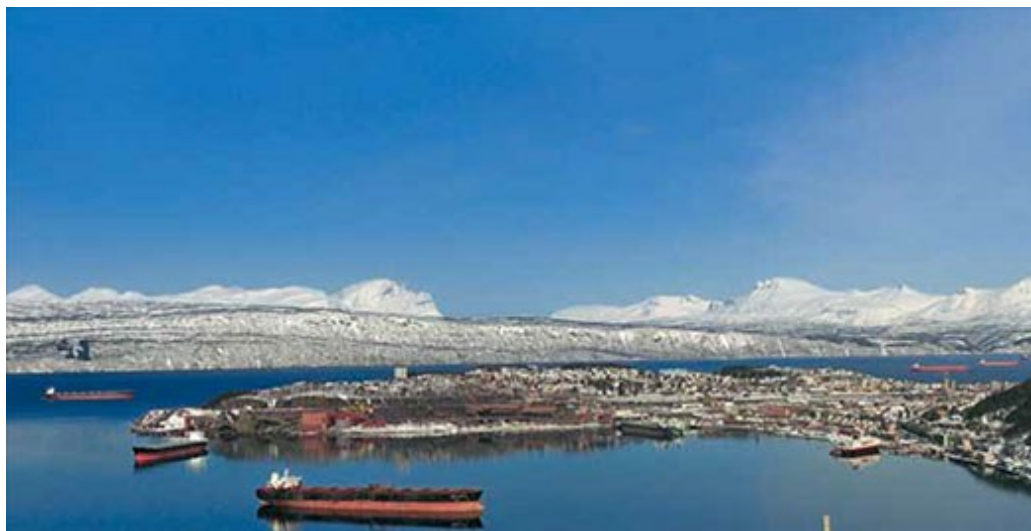
Rapport

Rammebetingelser for videreutvikling av Narvik Havn

Sammenligning internasjonale malmhavner

Forfatter(e)

Mette Ravn Midtgard
Jørn Eldby



Rapport

Rammebetingelser for videreutvikling av Narvik Havn

Sammenligning internasjonale malmhavner

EMNEORD:
Malmhavner
Havneavgifter
Havneknudnader
Sammenligning

VERSJON
2.0

DATO
2015-01-01

FORFATTER(E)
Mette Ravn Midtgard
Jørn Eldby

OPPDRAKSGIVER(E)
Narvik Havn KF

OPPDRAKSGIVERS REF.
Rune Arnøy

PROSJEKTNR
822000034

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:
23

SAMMENDRAG

Narvik Havn er den eneste havna i Norge som har regulær håndtering av tørrbulkfartøyer på opp til 200.000 dwt. Økt skipning de siste årene har medført økt risiko forbundet med denne skipningen. Det forventes vesentlig økning i skipningen av jernmalm over Narvik i årene som kommer, og dagens havnelov gir ikke nødvendige rammebetingelser for ivaretagelse av hverken risiko eller utvikling.

SINTEF Nord AS har på oppdrag av Narvik Havn KF sett på mulighetene for bedring av disse rammebetingelsene uten at dette medfører negative konsekvenser for malmselskaper, malmselskapenes kunder eller rederne. Arbeidet er gjennomført ved at havneknudnadene ved anløp Narvik Havn er sammenlignet med havneknudnadene i andre sammenlignbare malmhavner internasjonalt. Resultatene fra en lignende studie i 2009 viste at Narvik hadde de laveste havneknudnadene i studien. Nå 5 år senere, er forskjellen økt ytterligere. Knudnader til los og havneavgifter er vesentlig redusert, og kostander til bukserbåt og agent er økt betydelig.

Det anbefales at det forut for arbeidet med revidering av ny havnelov, gjennomføres et hovedprosjekt der målet er å utvikle tilstrekkelige rammebetingelser for havne-Norge og Narvik Havn, basert på dypere studier av bakgrunnen for havneknudnadene i de øvrige internasjonalt sammenlignbare havner.

UTARBEIDET AV
Mette Ravn Midtgard og Jørn Eldby

KONTROLLERT AV
Leonore Olsen

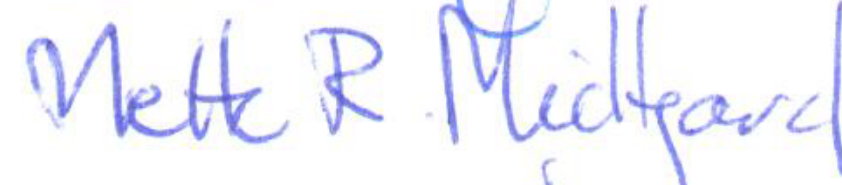
GODKJENT AV
Gorm Breimo

RAPPORTNR
822000034-1

ISBN
NA

GRADERING
Åpen

SIGNATUR



SIGNATUR



SIGNATUR



GRADERING DENNE SIDE
Åpen

Historikk

VERSJON	DATO	VERSJONSBEKRIVELSE
2	2014-11-02	Sammenligning Internasjonale havner

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	4
1 Bakgrunn.....	6
2 Mål	8
3 Gjennomføring	9
4 Prisutvikling på malm og økt skipning over Narvik.....	10
5 Internasjonal handel med jernmalm	12
6 Havnekostnadene som del av frakten	13
7 Sammenligning havnekostnader 2009	16
8 Sammenligning havneavgifter 2009.....	18
9 Havneavgiften som del av samlet fraktkostnad i 2009	19
10 Havnekostnader 2014.....	20
11 Konklusjoner og anbefalinger	22

BILAG/VEDLEGG

[Skriv inn ønsket bilag/vedlegg]

Sammendrag

Øket skipning av malm over Narvik stiller store krav til Narvik Havn KF som forvaltningsorgan og tilrettelegger for havnerelatert virksomhet, maritimt og industrielt. Nye utskipningsanlegg må planlegges og infrastruktur utvikles. For Narvik og Norge er det også viktig å utnytte de næringsmessige potensialene som ligger i lokal verdiskapning basert på materialstrømmen som skipes over Narvik.

Med bakgrunn i de utfordringer Narvik Havn har med dagens skipningsnivå, samt behovet for å møte fremtidens behov for utskipningskapasitet, synes ikke dagens havnelov tilfredsstillende for Narvik havn. Det må blant annet gis et bedre økonomisk grunnlag for videreutvikling av havna slik at krav til kapasitet, sikkerhet og miljø ivaretas tilfredsstillende og utvikles parallelt med utviklingen.

Tabellen under sammenligner samlede havneknudnader per ton for Cape-størrelsene fra 2009 med tallene i 2014.

Havneknudnad per ton (usd)	Narvik Norge	Sept IIs Canada	PdM Brasil	Port Hedland Australia	Rotterdam Nederland
2009	0,61	0,74	0,70	NA	NA
2014	0,58	0,86	0,88	1,09	1,02
Endring %	-4	16	26	NA	NA

Narvik Havn har i dag de laveste anløpsavgifter i verden sammenlignet med andre representative malmhavner. En undersøkelse fra 2009, der Narvik ble sammenlignet med Sept IIs i Canada og Ponta da Madeira i Brasil, bekrefter dette.

Sammenstillingen basert på tilsvarende sammenligning i dag, viser at de totale havneknudnadene per ton har falt med 4% de siste 5 årene, mens de i Sept IIs har steget med 16%, og i Ponta da Madeira med hele 26%. Når vi samtidig vet at Narvik var billigst i 2014, har de relative forskjellene i havneknudnader økt ytterligere. Knudnadene per ton er aller høyest i Port Hedland og Rotterdam, der havneknudnadene i Narvik kun er 57% av tilsvarende knudnader i Port Hedland. Her ser vi også at deler av havneknudnadene er knyttet til utvikling og forbedringer i havnen. Dette er avgifter den norske havneloven ikke gir Narvik Havn anledning til å benytte, til tross for at utfordringene i Narvik og Port Hedland er sammenlignbare.

Studien viser at det finnes store rom for økt havneavgift og det er mulig å øke havneavgiften uten at dette har negativ konsekvens for malmprodusenter og redere. Havneavgiftene i Narvik utgjør i dag 0,4%, altså kun 4 promille, av samlede fraktkostander fra Narvik til eksempelvis Al Jubail i Saudi Arabia. En økning av havneavgiftene på eksempelvis 50%, betyr at havneavgiftens andel av de totale fraktkostnader til samme havn kun økes til 0,6% av de samlede fraktkostnadene.

De lave havneavgiftene i Narvik vil kunne økes uten at dette påvirker konkurransekraften til Narvik som utskipningshavn for malm

Havneavgiftene i Narvik utgjør Narvik Havn KF's inntekter, og er en begrenset del av de samlede havnekostnadene for et fartøy som anløper Narvik Havn. Havneavgiftene i Narvik utgjorde i oktober 2014 under 20% av samlede havnekostnader.

Havnekostnader i Narvik per ton (usd)			
	jun.2009	okt.2014	Endring i %
Los	0,189	0,141	-26
Bukserbåt	0,246	0,293	19
Agent	0,028	0,031	11
Havneavgifter	0,143	0,115	-20
	0,606	0,580	-4

Enkelpostene i havnekostnadene for Narvik viser at Narvik havns havneavgifter er redusert med 20 % de siste 5 årene for Cape-fartøyer, og at Kystverkets losavgift er redusert med 26%. I samme periode har LKAB prising av bukserbåts- og agenttjenester i Narvik økt med henholdsvis 19 og 11%. LKAB krever at anløpende fartøyer kjøper disse tjenestene av LKAB. Prisøkningen indikerer at LKAB som malmprodusent, aksepterer økte havnekostnader i Narvik.

Forslag til videre prosess vil derfor være å etablere et hovedprosjekt der Narvik Havn, sammen med Kystverket og aktuelle departementer som Samferdsel og Næring. I tillegg anbefales deltagelse fra Norsk Havneforening og andre fagmiljøer. Markedsaktører som malmprodusenter og rederirepresentanter, trekkes inn i prosjektet når begrunnelse for justeringer i havneloven er identifisert.

Målet er å skape nødvendig grunnlag for justeringer i dagens havnelov slik at hensynet til utviklingen av havne-Norge og Narvik Havn ivaretas.

Et viktig element i et hovedprosjekt vil være å studere bakgrunnen for havneavgiftene i sammenlignbare havner internasjonalt. Det anbefales at havner som er analysert i denne studien, benyttes.

1 Bakgrunn

SINTEF Nord AS har av Narvik Havn KF fått i oppdrag å se på hvordan rammebetingelsene for videre utvikling av havna kan bedres. Dagens havnelov setter klare begrensinger på hvor mye havna kan tjene. Regelen er at havna kun har lov til å dekke, etter loven, definerte utgifter. Slik loven tolkes i dag, er ikke dette tilstrekkelig for å møte havnas utfordringer og behov.

Det er nødvendig å sette av et større beløp til utvikling av infrastruktur for økt aktivitet i havnen, beredskap, overvåking og tilrettelegging for industriell utvikling knyttet til havnevirksomheten og de godsmengder som passerer havnen.

Utskipning av jernmalm fra LKAB over Narvik (kilde: LKAB):

2008: 13,6 mt
2009: 12,1 mt
2010: 17,2 mt
2011: 17,1 mt
2012: 18,1 mt
2013: 17,7 mt
2014: 18,6 mt

I tillegg kommer malmen fra Northland Resources de siste to årene. Prisnedgangen på malm har medført at Northland måtte slå seg selv konkurs i desember 2014. Det forventes at interessenter vil kjøpe konkursboet og igangsette produksjon og utskipning over Narvik når etterspørselen etter jernmalm og prisene øker igjen. LKAB's vil fortsette å produsere for fullt til tross for lave priser. Det forventes derfor at utskipningen vil ligge rundt 20 millioner ton per år de nærmeste årene, for så å øke til nærmere 30 millioner ton når LKAB drar i gang 3 nye gruver i Svappavaara syd for Kiruna.

Tabellene under viser hvilke båtstørrelser som anløper Narvik Havn's LKAB-terminal. Kai 5 er den ordinære utskipningskaia til LKAB og kai 3-4 benyttes til lossing av tilsatsmaterialer for transport til Sverige og produksjon av pellets.

I 2009 ble det lastet 155 fartøyer ved LKAB's anlegg i Narvik (kilde: Narvik Havn). Antallet lossede fartøy samme året var 90. Tabellene viser en økning i store bulkfartøyer de siste 5 årene på 25%. Størrelsen på bulkfartøylene er en av årsakene til at Narvik Havn er spesiell i forhold til andre norske havner. Havna mottar blant annet tørrbulkfartøyer med størrelser over 200.000 dwt¹. Tonnasjen som anløper havnen opererer world wide. Det er få fartøyer som anløper Narvik flere ganger, tilnærmet ingen av fartøylene som benyttes i systemtransporter mellom Narvik og andre havner. Fartøylene går normalt på tungolje (HFO), noe som øker risikoen ved eventuelt havari betraktelig. Samtidig stilles det helt spesielle krav til overvåking og beredskap. Til sammenligning skiper havnene i Kirkenes og Mo i Rana også ut jernmalm, med da i bulkfartøyer begrenset til 75.000 dwt, i langt mindre volumer enn det som går over Narvik.

¹ Dødvekt (deadweight) angir den totale mengden et skip kan bære av last, drivstoff, forsyninger og besetning

Objekt 91015 LKAB kai 5

		År Verdier											
LasteTypeKode	Retning	DwtKl	2011		2012		2013		2014		Totalt Antall	Totalt Tonn	
			Antall	Tonn	Antall	Tonn	Antall	Tonn	Antall	Tonn			
21 Malm	2 Lastet	0	17	72 807	13	50 387	13	58 468	11	47 876	54	229 538	
		10000	2	20 601	1	20 007	6	90 369	5	67 189	14	198 166	
		20000	6	120 278	6	142 346	14	560 038	7	164 331	33	986 993	
		30000	14	444 525	6	194 867	9	268 182	19	532 982	48	1 440 556	
		40000	14	551 188	13	541 769	14	583 298	19	755 008	60	2 431 263	
		50000	29	1 162 626	41	1 672 597	30	1 208 903	20	868 274	120	4 912 400	
		60000			2	85 454	2	85 086	5	210 251	9	380 791	
		70000	6	444 869	7	512 233	8	552 029	3	220 775	24	1 729 906	
		80000	8	644 997	11	875 746	6	470 788	7	526 784	32	2 518 315	
		90000	8	695 241	1	82 852	3	240 142	1	88 434	13	1 106 669	
		100000	1	82 490							1	82 490	
		110000	3	316 555	5	548 454			1	115 159	9	980 168	
		120000	2	235 584							2	235 584	
		140000					1	145 268			1	145 268	
		150000	1	150 443					1	143 270	2	293 713	
		160000	14	2 174 147	6	951 708	7	1 080 726	3	446 611	30	4 653 192	
		170000	46	7 443 164	57	9 139 811	60	9 401 604	74	11 558 919	237	37 543 498	
		180000	16	2 528 877	23	3 538 385	19	3 001 290	15	2 267 674	73	11 336 226	
		200000			2	390 430			3	585 258	5	975 688	
		270000	1	133 748							1	133 748	
2 Lastet Totalt			188	17 222 140	194	18 747 046	192	17 746 191	194	18 598 795	768	72 314 172	
Totalsum			188	17 222 140	194	18 747 046	192	17 746 191	194	18 598 795	768	72 314 172	

Objekt 91013 LKAB kai 3-4

		År										Verdier	
LasteTypeKode	Retning	DwtKl	2011		2012		2013		2014		Totalt Antall	Totalt Tonn	
			Antall	Tonn	Antall	Tonn	Antall	Tonn	Antall	Tonn			
29 Annen tørr l	1 losset	0	86	99 094	123	141 694	74	158 945	75	180 680	358	580 413	
		10000	11	172 340	23	356 716	14	225 018	19	316 011	67	1 070 085	
		20000	2	57 083	1	28 544	6	171 571			9	257 198	
		30000	2	64 703							2	64 703	
	1 losset Totalt		101	393 220	147	526 954	94	555 534	94	496 691	436	1 972 399	
	2 Lastet	0	1	1 020							1	1 020	
	2 Lastet Totalt		1	1 020							1	1 020	
92 Jern-og stål	2 Lastet	0							2	2 430	2	2 430	
	2 Lastet Totalt								2	2 430	2	2 430	
Totalsum			102	394 240	147	526 954	94	555 534	96	499 121	439	1 975 849	

Lossinger og lastinger over LKAB's kaier f.o.m. 2011 t.o.m. juli 2014 (kilde: Narvik Havn)

En nøktern vurdering av økt skipningsaktivitet som følge av økning til 30 millioner ton over Narvik betyr:

- Lasting: 200 + 100 = 300 fartøy
- Lossing: 100 + 50 = 150 fartøy
- Samlet: 300 + 150 = 450 fartøy

i forhold til en fremtidig økning til 45 millioner ton jernmalm, kan vi prognostisere:

- Lasting: 200 + 250 = 450 fartøy
- Lossing: 100 + 125 = 225 fartøy
- Samlet: 300 + 375 = 675 fartøy

Tallene er basert på en fordeling av båtstørrelser på linje med dagens.



Antallet ankerplasser i Narvik er begrenset, og med øket skipning så øker risikoen for kø i havnen og mange oppankrede fartøy nær strandkanten. Værmessige forhold og dårlig kvalitet på enkelte oppankringsplasser, medfører øker risiko for miljøkatastrofer. Narvik Havn kan vise til flere situasjoner der fartøy har kommet i drift.

Fartøyene som anløper Narvik Havn inneholder 5-8.000 ton tungolje, eller mellom 5 og 8 millioner liter tungolje. Dette representerer isolert sett en stor miljømessig risiko. Risikoen for sammenstøt og grunnstøting har over flere år vært økende og forventes fortsatt å øke ved økt skipsaktivitet i havnen. Dagens havne- og farvannslov gir ikke tilstrekkelig muligheter til finansiering av sikkerhet- og beredskapstiltak for reduksjon av sannsynlighet for ulykker til akseptabelt nivå. Det er klare mangler knyttet til blant annet finansiering av beredskapskaier (som skip kan benytte i dårlig vær og til nød-reparasjoner) og muligheter til oppbygging av økonomiske "buffer", som kan benyttes når ulykken først er ute. Havnen har heller ikke tilstrekkelige muligheter for inspeksjon og kontroll av sikkerhets- og beredskapsmessige forhold ved skip som anløper.

Kostnadene forbundet med opprydding etter et oljeutslipp kan bli enorme, og ansvaret for å dekke disse kostnadene vil i de aller fleste tilfeller falle på rederen og rederens forsikring. De aller fleste fartøyene som anløper Narvik Havn er registrert under bekvemmelighetsflagg. Risikoen for at det meste av de økonomiske og miljømessige konsekvensene ved et slikt utslipp vil måtte belastes havnen selv, er derfor stor. LKAB og eventuelle andre malmaktører i Narvik vil i de aller fleste tilfeller være ansvarsløse, selv om skipningen skulle skje i deres regi.

2 Mål

Narvik havn er spesiell i forhold til andre havner i Norge, og har de samme utfordringene som de fleste andre større malmhavner i verden, men ikke tilfredsstillende rammebetingelser for å kunne løse disse.

Narvik havn har lave samlede anløpskostnader sammenlignet med andre relevante malmhavner i verden. Trekker vi ut den andel selve havneavgiften utgjør av de samlede anløpskostnadene,

ligger Narvik Havn svært lavt. Det er denne havneavgiften som burde utgjøre det viktigste økonomiske grunnlaget for utvikling av Narvik Havn. Slik er det ikke i dag.

Det finnes altså potensialer i å kunne øke havneavgiftene for Narvik Havn KF, uten at dette på noen måte berører malmselskapenes kostander. Økte kostander påvirker heller ikke prisene på malm levert over Narvik.

Hovedmålet med denne rapporten er derfor å sammenligne de samlede kostandene en reder har ved anløp av internasjonale malmhavner, og gjøre en vurdering av hvor mye disse kan økes i Narvik uten at de påvirker konkurransekraften til malmselskapene som skiper over Narvik og Narvik Havn attraktivitet som utskipningshavn.

Rapporten går ikke inn på bakgrunnen for avgiftene i de sammenlignbare havnene benytter, og i hvilken grad disse er knyttet til spesifikke utgifter. Rapporten ser heller ikke på forskjellen i havnelovgivning og hvilke lovmessige rammebetingelser havnene har for utvikling og kostnadsdekning gjennom anløpsavgifter.

En mere omfattende studie der blant annet lovgivende norske myndigheter, Kystverket og Norsk Havneforening deltar, anbefales gjennomført.

Studien har ikke sett på Narvik Havns avgifter knyttet til annen type skipning som nærskipfart i form av stykk gods og containere, og hvordan disse er i forhold til andre norske og internasjonale havner for denne type gods.

3 Gjennomføring

Prosjektet tar utgangspunkt i en sammenligning av havneknudener gjennomført i 2009 gjort for havnene:

- Narvik havn, Norge
- Luleå havn, Sverige
- Ponta de Madeira, Brasil
- Sept Iles, Canada

Her ble enkeltelementene i havneknudene for alle tre standard tonnasje størrelsene presentert:

- Handymax (40-50.000 dwt)
- Panmax (70-80.000 dwt)
- Cape Size (170-180.000 dwt)

Studien i dag har utvidet antallet havner til også å inkludere lastehavnen Port Hedland, Australia. Da er havner i alle de store malmproduserende land og verdensdeler representert. Vi har i tillegg tatt med Rotterdam, Nederland som representerer en av verdens største lossehavner for malm.

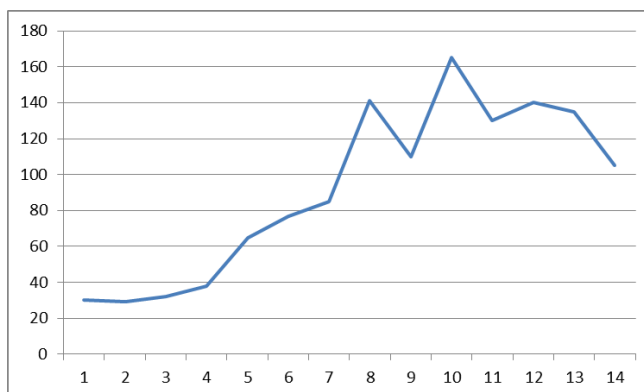
Det internasjonale nettverket av rederagenter er hovedkilden for havneknudnader benyttet i denne rapporten.

I sammenligningen fra 2009 og til i dag (5 års periode) har vi konsentrert oss og den største båtstørrelsen, Cape Size (normalt rundt 170-180.000 dwt). Dette er den tonnasje som i all hovedsak benyttes til transport av jernmalm over lange strekninger til markeder der Narvik Havn kan sies å være i konkurranse med andre malmhavner i verden.

Studien har også sett på prisutviklingen for jernmalm over tid, og markedsmekanismene knyttet til prisingen av malm. Dette for å illustrere hvordan havneknudnadene er en del av de samlede transportknudnader for jernmalm og hvor mye havneavgiftene utgjør av den totale verdikjeden for jernmalm levert kunde. Studien inkluderer også makrotall knyttet til verdens produksjon og etterspørsel etter jernmalm.

4 Prisutvikling på malm og økt skipning over Narvik

I dag skipes rundt 20 millioner ton jernmalm over Narvik havn. Dette er forventet å øke til 60 millioner ton. Når dette skjer er i stor grad avhengig av utviklingen i verdensøkonomien og hvordan denne påvirkes prisene på innsatsfaktorer som malm og mineraler. Til tross for en del svingninger, viser prisene en jevn stigning over tid, selv om prisene nå er inne i en kraftig korreksjon etter nærmere 10 års prisøkning (2003-2013) på over 500%. I dag er prisene på fines (oppredet jernmalm) i spotmarkedet nede i 80 usd per ton.



Prisutvikling (usd/ton) jernmalm 2001-2014: fines, spot levert Kina
(kilde: SINTEF-kurve basert på tall fra infomine.com)

Kinas økonomiske utvikling har så langt vært drivende i etterspørselen etter jernmalm. Utsiktene i dag peker på priser som vil holde seg under 100 usd per ton de kommende år Mining.com. For Europa, som er å betrakte som de Skandinaviske jernmalmgruvers hovedmarked, kan dette bety mere stålbasert infrastruktur for pengene og økt produksjon for den europeiske stålindustrien.

Fallet i jernmalmpriene har gjort at Northland Resources har slått seg selv konkurs, og det knytter seg store usikkerheter til om det finnes interessenter som ønsker å ta over konkursboet. Prisfallet på jernmalm har gjort at gruveinvesteringer over hele verden er skjøvet ut i tid. For LKAB har situasjonen endret seg fra 1 milliard svenske kroner i overskudd per måned de siste årene, til en prognose for 2014 som peker mot et underskudd på 1 milliard svenske kroner for helåret. Selskapet har likevel tro på at prisene skal øke og investerer derfor i ny produksjonskapasitet fra 27 millioner ton ferdige produkter, til 37 millioner ton ferdige produkter. LKAB produserer i all hovedsak jernmalmspellets, et produkt som normalt ligger 20-30% over prisen på fines og som samtidig er prismessig mindre volatil sammenlignet med fines. LKAB's situasjon, som produserer og leverer over 90% pellets, er derfor bedre i den lavkonjunkturen bransjen nå er inne i, sammenlignet med malmselskaper som i hovedsak baserer seg på fines-produkter og konsentrat [LKAB Fremover 28 10 2014](#).

Trafikverket presenterte i 2012 prognoser for økt malmproduksjon på Nordkalotten (se under). Volumene vurderes fremdeles å gjelde. Tiden når dette inntreffer, avhenger av prisene og etterspørsel i markedet.

	2010 [Mt/år]		2015 [Mt/år]		2020 [Mt/år]	
	Råmalm	Produkter	Råmalm	Produkter	Råmalm	Produkter
Norrbotten	71,6	26,4	121	46	161,1	68,1
Västerbotten	2,6	0,1	8,8	0,2	41,5	2
Norra Finland	1,3	0	13,1	2,6	22,1	4,6
Mellersta Finland	14,7	0,7	29,1	1,5	38,2	1,8
Mellersta Norge	5,3	3,0	7,4	4,4	16,9	7,2
Norra Norge	5,8	4,9	6,4	5,5	7,2	5,8
Kola	63	23,1	64	24	113	41
Karelen	20	9,4	20	10	20	10

Trafikverket (Palo)

Tabellen viser en økning fra 2010 fra samlet 68 millioner ton ferdige produkter i 2010, til 140 millioner ton i 2020. Av dette antar Trafikverket i sin presentasjon fra 2012 at halvparten kommer til å skipes over Narvik. De største utfordringene ligger i kapasitet på jernbanen og utskipningskapasitet i Narvik. Narvik Havn har iverksatt planer for øket utskipningskapasitet og arbeider sammen med Ofotbanealliansen <https://www.facebook.com/Ofotbanen> om kapasitetsøkning på Ofotbanen. Graden av norsk offentlig finansiering av kapasitetsøkningen på Ofotbanen vil avhenge av de ringvirkninger og verdiskapningseffekter denne investeringen vil ha for samfunn og virksomheter på norsk side av grensen.

For LKAB, Northland og andre jernmalmsprodusenter, representerer Narvik det eneste konkurransedyktige alternativet for skipning av jernmalm fra Norrbotten i Sverige og Lappland i Finland, til det meste av Europa og verden for øvrig. Luleå vil være en naturlig utskipningshavn for svensk malm til de deler av Østersjøen med spesielle utfordringer knyttet til is. Luleå kan også bli konkurransedyktig i forhold til Narvik for enkelte havner i Nord-Europa hvis de planene for øket dybde i farleden mot Luleå tilpasses skip som stikker opp til 15 meters dypt ("Østersjømax").

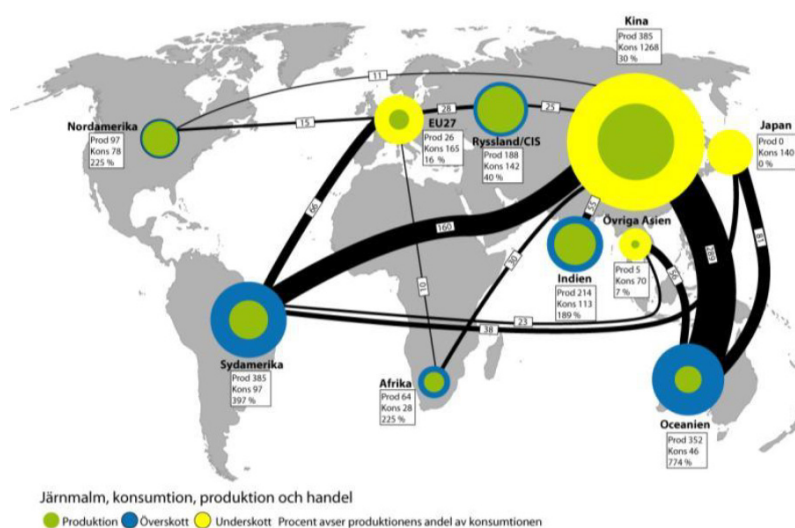
Utfordringene vil likevel være is og strengere krav til utslipp av SOx og NOx for ferdsel i Østersjøen.

5 Internasjonal handel med jernmalm

I dag produseres mere enn 2500 millioner ton jernmalm. Kina alene produserer 900 millioner ton av dette, og må importere ytterligere 700 millioner ton for å oppfylle sitt behov for jernmalm. Dette utgjør altså 2/3 av all jernmalmsproduksjon i verden.

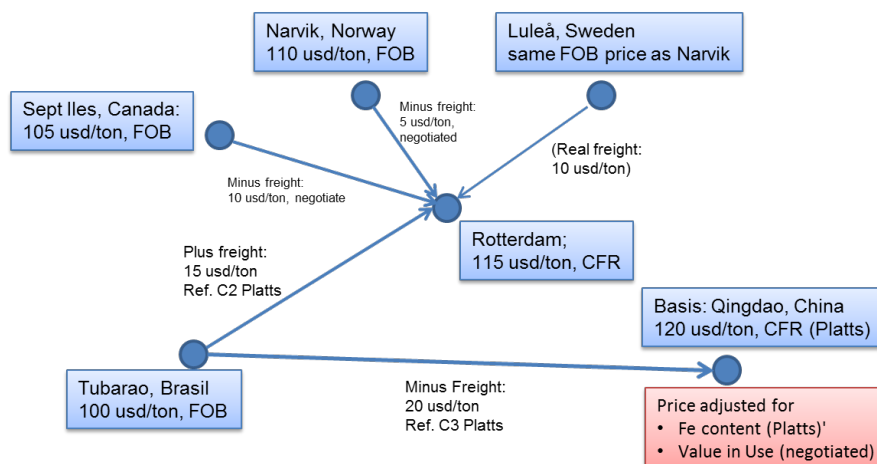
Til sammenligning forbruker Europa omkring 150 millioner ton jernmalm per år, der 135 millioner ton importeres. Tyskland og Nederland alene står for 50 millioner ton av denne importen. Brasil og Australia er verdens største eksportører av jernmalm, og eksporteres samlet 800 millioner ton.

Figuren under illustrerer strømmene av jernmalm i verden. Til tross for importbehov i Europa, eksporterer LKAB og Northland deler av sin jernmalm til andre deler av verden. Dette skyldes i all hovedsak kvaliteten på jernmalm, som høyt jerninnhold og jernmalmsprodukter i form av pellets.



Strømmen av jernmalm i verden (SGU)

Prisene på jernmalm var tidligere basert på forhandlinger mellom de store stålprodusentene i Europa, og jernmalmsprodusentene i Brasil. Etter at Kina ble den klart mest dominante aktøren på importsiden, ble CFR prisen (Cost and Freight included) levert Kina, utgangspunktet for beregning av FOB-prisene (Free on Board) i øvrige deler av verden. Figuren under forsøker å illustrere hvordan fraktkostnadene benyttes for å regne seg tilbake til de respektive FOB-prisene.

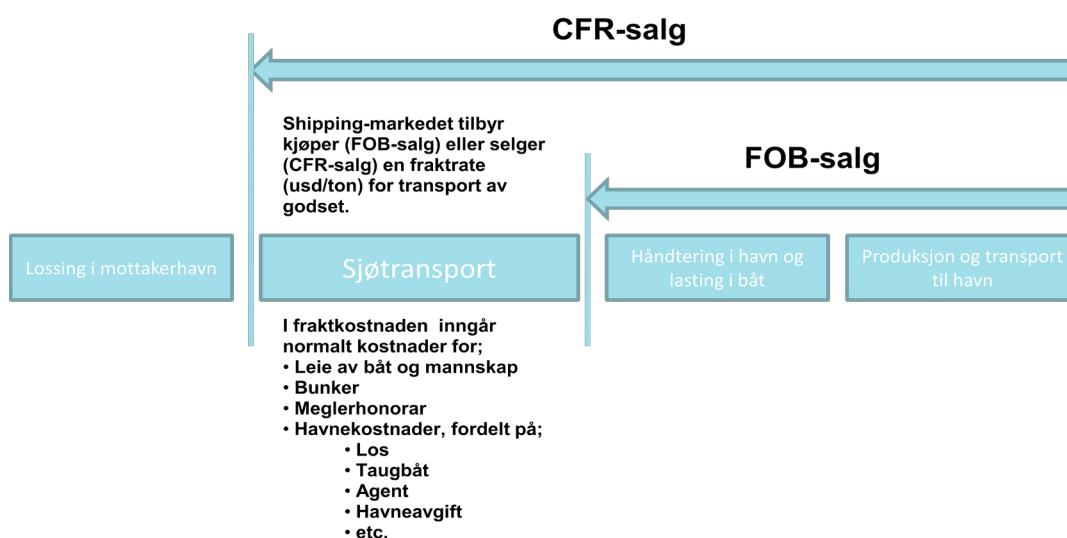


Eksempel på mekanisme for prising av jernmalm fra Atlanterhavsbassenget (SINTEF)

Produsenter av malm med kort seilingsdistanse til sine hovedkunder, oppnår den høyeste FOB-prisen på sin jernmalm. LKAB, som har Europa som sitt største marked, oppnår derfor spesielt høye FOB-priser sammenlignet med sine konkurrenter. Årsaken er at LKAB benytter Narvik som hovedhavn under prisforhandlinger med sine kunder. Hadde prisingen etter denne modellen tatt utgangspunkt i Luleå alene, ville FOB-prisen på malm vært vesentlig lavere.

6 Havnekostnadene som del av frakten

Det er viktig å forstå hvem som betaler havneavgiften. Figuren under illustrerer forskjellen på hvilke kostnader som inngår i et FOB-salg (Free On Board) og kostnadene som inngår i et CFR-salg (Cost and Freight included).



Logistikkostnader i malmverdikjeden (SINTEF)

I et FOB salg er det malmkunden som betaler sjøtransporten og i et CFR-salg er det malmprodusenten som betaler sjøtransporten. Skipningene over Narvik er i all hovedsak basert på FOB-salg.

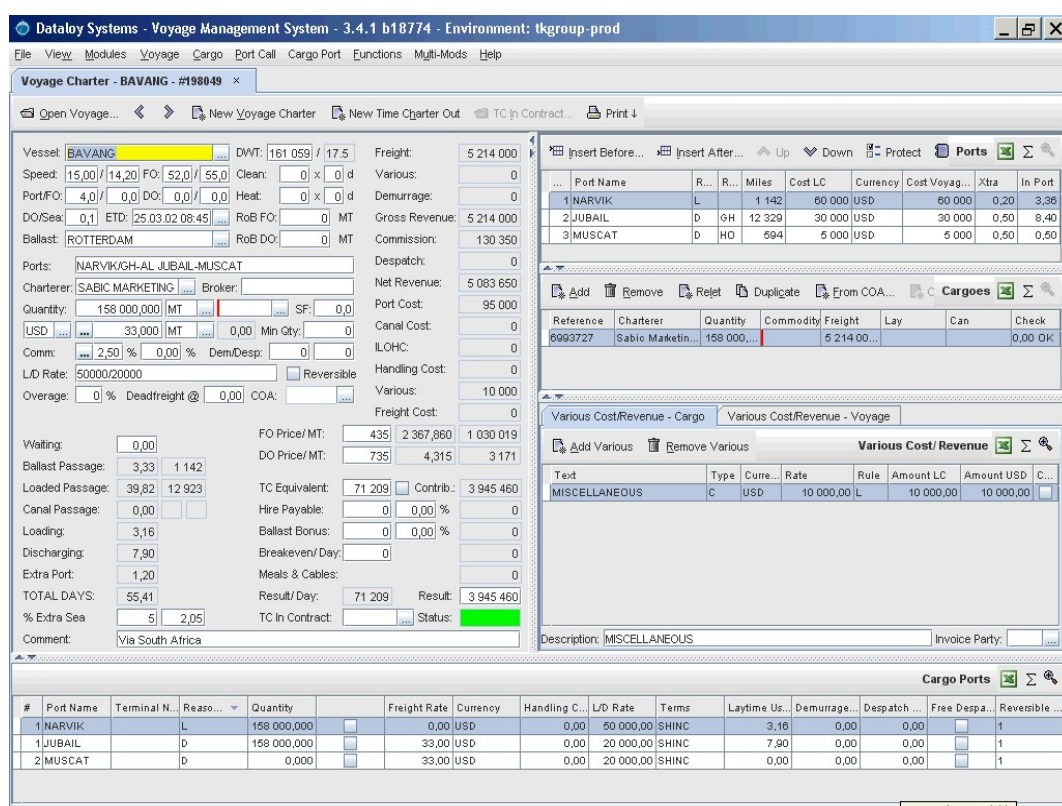
Som figuren illustrerer, inngår havneavgiften i de samlede havnekostnadene, som igjen er en del av samlede fraktkostnaden. Kostnaden for sjøtransport består normalt av følgende elementer;

- ➔ Leie av båt og mannskap (Dagsrate: TC Equivalent)
- ➔ Bunker (HFO: Heavy Fuel Oil og MDO: Marine Diesel Oil)
- ➔ Meglerhonorar (reders megler og vareeiers megler: normalt 2,5%)
- ➔ Havnekostnader (i laste- og lossehavn)

I tillegg kommer kanalkostnader. Eksempler er Suez og Panama.

De 3 øverste elementene varierer sterkt med fraktmarkedet. Havnekostnadene har normalt en årlig regulering.

Under er et eksempel på fraktberegning for 158.000 ton malm fra Narvik til Al Jubail i Saudi Arabia i dagens marked. Det er en relativ høy skipningsfrekvens fra Narvik (via Cape).



Voyage Charter - BAVANG - #198049

Vessel: BAVANG DWT: 161 059 / 17.5

Speed: 15,00 / 14,20 FO: 52,0 / 55,0 Clean: 0 x 0 d

PortFO: 4,0 / 0,0 DO: 0,0 / 0,0 Heat: 0 x 0 d

DO/Sea: 0,1 ETD: 25.03.02 08:45 RoB FO: 0 MT

Ballast: ROTTERDAM RoB DO: 0 MT

Ports: NARVIK/AL JUBAIL-MUSCAT

Charterer: SABIC MARKETING Broker:

Quantity: 158 000,00 MT SF: 0,0

USD: 33,00 MT 0,00 Min Qty: 0

Comm: 2,50 % 0,00 % Dem/Desp: 0 0

L/D Rate: 50000/20000 Reversible

Overage: 0 % Deadfreight @ 0,00 COA:

Waiting: 0,00

Ballast Passage: 3,33 1 142

Loaded Passage: 39,82 12 923

Canal Passage: 0,00

Loading: 3,16

Discharging: 7,90

Extra Port: 1,20

TOTAL DAYS: 55,41

% Extra Sea: 5 2,05

Comment: Via South Africa

Freight: 5 214 000

Various: 0

Demurrage: 0

Gross Revenue: 5 214 000

Commission: 130 350

Despatch: 0

Net Revenue: 5 083 650

Port Cost: 95 000

Canal Cost: 0

ILOHC: 0

Handling Cost: 0

Various: 10 000

Freight Cost: 0

FO Price/MT: 435 2 367,860 1 030 019

DO Price/MT: 735 4,315 3 171

TC Equivalent: 71 209 Contrib: 3 945 460

Hire Payable: 0 0,00 % 0

Ballast Bonus: 0 0,00 % 0

Breakeven/Day: 0

Meals & Cables: 0

Result/Day: 71 209 Result: 3 945 460

TC In Contract: Status:

Port Name	R...	R...	Miles	Cost LC	Currency	Cost Voyag...	Xtra	In Port
1 NARVIK	L		1 142	60 000	USD	60 000	0,20	3,36
2 JUBAIL	D	GH	12 329	30 000	USD	30 000	0,50	8,40
3 MUSCAT	D	HO	594	5 000	USD	5 000	0,50	0,50

Reference	Charterer	Quantity	Commodity	Freight	Lay	Can	Check
6993727	Sabic Marketin...	158 000,00		5 214 00,00			0,00 OK

Text	Type	Curre...	Rate	Rule	Amount LC	Amount USD	C...
MISCELLANEOUS	C	USD	10 000,00	L	10 000,00	10 000,00	

#	Port Name	Terminal N...	Reaso...	Quantity	Freight Rate	Currency	Handling C...	L/D Rate	Terms	Laytime Us...	Demurrage...	Despatch ...	Free Despa...	Reversible ...
1	NARVIK		L	158 000,000	0,00	USD	0,00	60 000,00	SHINC	3,16	0,00	0,00		1
1	JUBAIL		D	158 000,000	33,00	USD	0,00	20 000,00	SHINC	7,90	0,00	0,00		1
2	MUSCAT		D	0,000	33,00	USD	0,00	20 000,00	SHINC	0,00	0,00	0,00		1

Eksempel, fraktkalkyle: Narvik ➔ Al Jubail via Cape

Frakten er beregnet til usd 33 per ton. Kostnadene fordeler seg på;

Leie av båt og mannskap:	75,7%
Bunker:	19,8%
Kommisjon:	2,5%
Havnekostrnader:	1,8%
Diverse:	0,2%

I beregningsbildet ser vi blant annet hele rundreisen rederen benytter som grunnlag for fraktkalkylen i dette tilfellet er 55,4 dager. Kostnadene forbundet med leie av båt og mannskap er i dette eksempelet høyt, usd 71.209 per dag.

Transportene kan også gå via Suez, noe som i utgangspunktet skulle tilsi kortere transportstrekning og lavere fraktrate. Dette er ikke tilfellet siden Suez markedstilpasser prisen for å passere kanalen. Beregningen på neste side viser også her en fraktkostnad på usd 33, til tross for at reisetiden er redusert til 43,8 døgn. Det koster rederen usd 350.000 å passere Suez.

Kostnadene er i dette tilfellet fordelt som følger;

Leie av båt og mannskap:	75,6%
Bunker:	13,2%
Kanalkostnad:	6,7%
Kommisjon:	2,5%
Havnekostrnader:	1,8%
Diverse:	0,2%

Grunnet piratvirksomhet, er også leiepris for båt og mannskap høyere enn alternativet å gå rundt Cape.

Datoly Systems - Voyage Management System - 3.4.1 b18774 - Environment: tkgroup-prod

File View Modules Voyage Cargo Port Call Cargo Port Functions Multi-Mods Help

Voyage Charter - BAVANG - #198039

Open Voyage... New Voyage Charter New Time Charter Out TC In Contract... Print

Vessel: BAVANG DWT: 161 059 / 17.5 Freight: 5 214 000

Speed: 15.00 / 14.20 FO: 52.0 / 55.0 Clean: 0 X 0 d Various: 0

Port/FO: 4.0 / 0.0 DO: 0.0 / 0.0 Heat: 0 X 0 d Demurrage: 0

DO/Sea: 0.1 ETD: 25.03.02 08.45 RoB FO: 0 MT Gross Revenue: 5 214 000

Ballast: ROTTERDAM RoB DO: 0 MT Commission: 130 350

Despatch: 0

Ports: NARVIK/SC-AL JUBAIL-MUSCAT

Charterer: SABIC MARKETING Broker: Net Revenue: 5 083 650

Quantity: 158 000,000 MT SF: 0.0 Port Cost: 95 000

USD 33,000 MT 0.00 Min Qty: 0 Canal Cost: 350 000

Comm: 2.50 % 0.00 % Dem/Desp: 0 ILOHC: 0

L/D Rate: 50000/20000 Reversible Handling Cost: 0

Overage: 0 % Deadfreight @ 0.00 COA: Freight Cost: 0

Waiting: 0.00 FO Price/MT: 435 1 577,325 686 136

Ballast Passage: 3.33 1 142 DO Price/MT: 735 2,855 2 099

Loaded Passage: 25.22 8 187 TC Equivalent: 89 933 Contrib: 3 940 415

Canal Passage: 1.00 SC Hire Payable: 0 0.00 % 0

Loading: 3.16 Ballast Bonus: 0 0.00 % 0

Discharging: 7.90 Breakeven/Day: 0 0 0

Extra Port: 3.20 Meals & Cables: 0 0 0

TOTAL DAYS: 43.81 Result/Day: 89 933 Result: 3 940 415

% Extra Sea: 5 1.36 TC In Contract: Status:

Comment: Via Suez Canal

Insert Before... Insert After... Up Down Protect Ports

Port Name	R...	R...	Miles	Cost LC	Currency	Cost Voyag...	Xtra	In Port
1 NARVIK	L		1 142	60 000	USD	60 000	0.20	3.36
2 SUEZ CANAL	C	61	4 436	350 000	USD	350 000	2.00	0.00
3 JUBAIL	D	PI	3 157	30 000	USD	30 000	0.50	8.40
4 MUSCAT	D	HO	594	5 000	USD	5 000	0.50	0.50

Add Remove Relet Duplicate From COA... Cargoes

Reference	Charterer	Quantity	Commodity	Freight	Lay	Can	Check
6993281	Sabic Marketin...	158 000...		5 214 00...			0.00 OK

Various Cost/Revenue - Cargo Various Cost/Revenue - Voyage

Add Various Remove Various

Text	Type	Curre...	Rate	Rule	Amount LC	Amount USD	C...
MISCELLANEOUS	C	USD	10 000.00	L	10 000.00	10 000.00	

Description: MISCELLANEOUS Invoice Party:

Cargo Ports

#	Port Name	Terminal N...	Reaso...	Quantity	Freight Rate	Currency	Handling C...	L/D Rate	Terms	Laytime Us...	Demurrage...	Despatch...	Free Despa...	Reversible...
1	NARVIK		L	158 000.000	0.00	USD	0.00	50 000.00	SHINC	3.16	0.00	0.00		1
1	JUBAIL		D	158 000.000	33.00	USD	0.00	20 000.00	SHINC	7.90	0.00	0.00		1
2	MUSCAT		D	0.000	33.00	USD	0.00	20 000.00	SHINC	0.00	0.00	0.00		1

Eksempel, fraktkalkyle: Narvik → Al Jubail gjennom Suez

Eksemplene viser hvor lite havneknadene utgjør av den totale fraktkostnaden. Senere vil vi vise hvor mye selve havneavgiften utgjør av de samlede kostnader til sjøtransport og total av total CFR pris for malm levert kunde.

7 Sammenligning havneknadene 2009

Havneknadene benyttet i dette kapittelet ble hentet i det internasjonale shippingmarkedet sommeren 2009. Valutakurser benyttet i omregningen til usd, er også fra sommeren 2009.

Tabellen under viser hvilke skipsstørrelser som ble benyttet i de respektive havnene for innhenting av havneavgifter og andre havneknadene.

	Narvik	Luleå	Sept Iles	Panta da Madeira
MV TERINA, 52817 dwt (Handy)	50000	43000	50000	50000
MV BIFFEX NEW, 75000 dwt (Panmax)	72000	50000		72000
MV BAVANG, 165000 dwt (Cape)	161000			161000
MV Norden #1: 74000 dwt (Panmax)			71000	
MV Norden #2: 161059 dwt (Cape)			157000	

Fartøystørrelser og last

Tabellen viser også hvor mye last hver av disse kan løfte om bord. Siden Luleå har begrenset dypgående, vil Handy- og Panmax-fartøyene ha begrenset løfteevne. Dette betyr at færre ton må fordeles på samme transportkostnad. Dette gir da følgelig høyere fraktrate per ton.

Det er i heller ikke i dag relevant å ta med Cape-størrelser for Luleå.

Havne kostnadene er som oftest knyttet til dødvekten eller fartøyet brutto tonn (BT)². Tabellen under viser samlede havne kostnader benyttet i beregningene for de respektive fartøystørrelser.

	Norway	Sweden	Canada	Brazil
	Narvik	Luleå	Sept Iles	Panta da Madeira
Handymax	48344	57698	67648	77142
Panmax	62906	68276	77992	80994
Cape Size	97594	NA	116284	112031

Samlede havne kostnader

Med bakgrunn i havne kostnadene og ton last om bord, beregnes havne kostnaden per ton jernmalm. Dette er vist i tabellen under.

	Norway	Sweden	Canada	Brazil
	Narvik	Luleå	Sept Iles	PdM
Handymax	0,97	1,34	1,35	1,54
Panmax	0,87	1,37	1,10	1,12
Cape Size	0,61	NA	0,74	0,70

Havne kostnad per ton jernmalm

Tabellen viser at Narvik har de laveste havne kostnadene for alle kategorier fartøyer:

For **Handymax** utgjør Narvik havns samlede havne kostnader:

- ⇒ 73% av havne kostnadene til Luleå
- ⇒ 72% av havne kostnadene til Sept Iles
- ⇒ 63% av havne kostnadene til Ponta da Madeira

For **Panmax** utgjør Narvik havns samlede havne kostnader:

- ⇒ 63% av havne kostnadene til Luleå
- ⇒ 79% av havne kostnadene til Sept Iles
- ⇒ 78% av havne kostnadene til Ponta da Madeira

For **Capesize** utgjør Narvik havns samlede havne kostnader:

- ⇒ 82% av havne kostnadene til Sept Iles
- ⇒ 87% av havne kostnadene til Ponta da Madeira

² Bruttotonn (BT) er et mål for volumet av alle benyttede innelukkede rom i et fartøy

Forskjellen er altså størst for de mindre fartøystørrelsene. Kostnadmessig kan Norge sammenlignes med Canada. Til tross for dette er Narvik vesentlig billigere enn Sept IIs. Ut fra samme resonnementet hadde det vært naturlig at kostnadene hadde vært lavere i Ponta da Madeira enn Narvik. Også her er Narvik billigere, spesielt for de mindre fartøystørrelsene.

8 Sammenligning havneavgifter 2009

For å sammenligne havneavgiftene kreves det at hver enkelt post (Disbursements Account-DA) analyser gjennom en inngående dialog med den enkelte havn. Selv da er det ikke mulig å gjøre en direkte sammenligning av alle havnene. Skal vi forstå bakgrunnen for enkeltpostene i havneavgiften, er det nødvendig med inngående diskusjoner med aktuell havn.

Normalt lar det seg gjøre å skille ut og sammenligne kostnadene til los/farledsavgifter og buksering. Havneavgifter, eller poster som skal betales til havneeier (ikke kaieier), defineres som "Port Dues", men kan også angis i mere oppsplittede. Det synes også som at kostander til reders agent i havnen, ikke alltid er med i DA'en. I denne studien har vi basert oss på at de havnekostnader vi har fått oppgitt, inkluderer alle havnekostnader rederen har ved å anløpe den aktuelle havna.

En nærmere gjennomgang av detaljene viser at PdM opererer med "Berthing dues", sannsynligvis i stede for "Harbour Dues", slik som Narvik, Luleå og Sept Iles gjør. Samtidig ser vi at PdM opererer med svært høye bukseringskostnader. Eies bukserbåtene av havna, og man ønsker å operere med lave havneavgifter, kan mye av inntektene hentes inn gjennom eksempelvis bukserbåtagiftene. Det samme gjelder prising av "Pilot" som også utgjør en mulighet for det offentlige å søke dekning av kostnader som ikke er direkte knyttet til selve lostjenesten. Vi ser også at Sept IIs ikke har poster som "Pilot" og Tugs", men opererer med en større post kalt "Port Fee", noe de andre havnene ikke har. Det vil være av stor interesse å analysere hva som ligger bak disse tallene.

Målet er å forenkle sammenstillingen og dele havnekostnadene inn i følgende kostnadskategorier:

- ⇒ Los og farled
- ⇒ Buksering
- ⇒ Agent
- ⇒ Havneavgift

For å få dette til, er det nødvendig å analysere bakgrunnene for enkeltpostene nærmere, noe som altså krever direkte dialog med havnene. Den eneste sammenligningen vi kan gjøre etter denne modellen er forskjellene mellom Narvik og Luleå. Dette vil kun gjelde for Handymax og Panamax.

Handymax 2009, usd per ton			
	Narvik	Luleå	% Høyere i Luleå
Los og farled	0,29	0,37	28
Buksering	0,43	0,60	40
Agent	0,08	0,11	32
Havneavgift	0,17	0,26	57
Sum:	0,97	1,34	39

Panamax 2009, usd per ton			
	Narvik	Luleå	% Høyere i Luleå
Los og farled	0,24	0,37	57
Buksering	0,40	0,59	47
Agent	0,05	0,10	85
Havneavgift	0,18	0,30	69
Sum:	0,87	1,37	56

Tabellene over viser at de samlede havnekostnader i Luleå var 39% høyere enn Narvik i 2009 for Handysize fartøyer. For Panamax var Luleå hele 56% høyere. Enkeltpostene i havnekostnadene var også lavere for begge fartøyskategoriene.

For **Cape Size** fartøyer i Narvik utgjør enkeltpostenes kostnader per ton:

Cape Size, Narvik	usd/ton	%
Los (Kystverket):	0,19	31
Bukserbåt (LKAB):	0,25	41
Agent (LKAB):	0,03	5
Havneavgift (Narvik Havn):	0,14	24
Sum:	0,61	100

Av de samlede havnekostnadene utgjør havneavgiften til Narvik Havn kun 24%. Utgiftene til bukserbåt og agent, der LKAB står som tjenesteleverandør, utgjør samlet 46%.

9 Havneavgiften som del av samlet fraktkostnad i 2009

Denne andelen avhenger av hvor langt malmen skal fraktes, men for eksemplet Al Jubail tidligere i notatet, der samlet fraktkostnad utgjør usd 33, vil havneavgiften i Narvik utgjøre kun (0,14/33) 0,4%, altså 4 promille.

En økning i havneavgiften med eksempelvis 50%, gir følgende fordeling:

Cape Size, Narvik	usd/ton	%
Los (Kystverket):	0,19	28
Bukserbåt (LKAB):	0,25	36
Agent (LKAB):	0,03	4
Havneavgift (Narvik Havn):	0,21	32
Sum:	0,68	100

Isolert sett vil havneavgiftens andel av samlede havnekostnader øke fra 24% til 32%.

Havneavgiftens andel av den totale fraktkostnaden til Al Jubail fra eksempelet over, vil da øke fra 0,4% til 0,6%, altså fra 4 til 6 promille.

En reduksjon av havneavgiften på 50% gir følgende fordeling:

Cape Size, Narvik	usd/ton	%
Los (Kystverket):	0,19	35
Bukserbåt (LKAB):	0,25	46
Agent (LKAB):	0,03	5
Havneavgift (Narvik Havn):	0,07	13
Sum:	0,53	100

Havneavgiftens andel av den totale fraktkostnaden til Al Jubail fra eksempelet over, vil da reduseres fra 0,4% til 0,2%, altså fra 4 til 2 promille.

Havneavgiftene er såpass marginale at endringer i havneavgiftene på +/- 50% ikke kan sies å ville ha noen innvirkning på den FOB-pris LKAB eller andre malmprodusenter, vil oppnå for sin malm, ved å benytte Narvik som utskipningshavn.

Heller ikke hvis Narvik – Rotterdam legges til grunn, med usd 9 per ton i 2009. Havneavgiften vil da utgjør i dag 1,6% av den totale transportkostnaden. Endres havneavgiften med 50% vil havneavgiften og variere med fra +0,7% til -0,8%, altså fra +7 til -8 promille.

10 Havnekostnader 2014

Analysen for 2014 er konsentrert om havnekostnader knyttet til skipning med CapeSize-fartøyer.

Det er denne fartøystørrelsen som benyttes til kundene som representerer det marked Narvik konkurrerer med internasjonalt. Det er samtidig denne fartøystørrelsen som utgjør den største trusselen miljømessig i havnen.

I tillegg til Cape-havnene fra 2009-studien; Narvik, Sept IIs og PdM, er også følgende havner med:

- ⇒ Port Hedland, Australia: Av verdens største malmhavner som leverer til Kina
- ⇒ Rotterdam, Nederland: Europas største lossehavn for jernmalm

Rotterdam er også destinasjon for mye av malmen som skipes fra lastehavnene i studien.

Tabellen under sammenligner samlede havneknudnader per ton for Cape-størrelsene fra 2009 med tallene nå i 2014.

Havneknudnad per ton (usd)	Narvik Norge	Sept IIs Canada	PdM Brasil	Port Hedland Australia	Rotterdam Nederland
2009	0,61	0,74	0,70	NA	NA
2014	0,58	0,86	0,88	1,09	1,02
Endring %	-4	16	26	NA	NA

Sammenstillingen viser at de totale havneknudnadene i Narvik per ton har falt med 4% de siste 5 årene, mens de i Sept IIs har steget med 16%, og i Ponta da Madeira med hele 26%. Når vi samtidig vet at Narvik også var billigst i 2009, har de relative forskjellene i havneknudnader økt ytterligere. Knudnadene per ton er aller høyest i Port Hedland og Rotterdam. Basert på dette vet vi da at:

- Havneknudnadene i Narvik utgjør 67% av havneknudnadene i Sept IIs, Canada
- Havneknudnadene i Narvik utgjør 66% av havneknudnadene i PdM, Brasil
- Havneknudnadene i Narvik utgjør 53% av havneknudnadene i Port Hedland, Australia
- Havneknudnadene i Narvik utgjør 57% av havneknudnadene i Rotterdam, Nederland

Port Hedland peker seg spesielt ut med inntektsposter som:

- "Marine Navigation Service Fee"
- "Port improvement rate"
- "Tonnage dues"

Disse tre postene alene utgjør 0,47 usd per ton, eller 43% av samlede havneknudnader i Port Hedland, og antas å kunne sammenlignes med Narvik Havns havneavgifter som er 0,11 usd per ton. Under 25% av det som antas å være Port Hedlands samlede havneavgifter. Når vi vet at Port Hedland er inne i en omfattende utvikling av havnen, tyder tallene på at deler av denne utviklingen finansieres gjennom diverse havnerelaterte avgifter. Studien har ikke kunnet verifisere dette innen for de gitte rammer.

Havnekostnader i Narvik per ton (usd)			
	jun.2009	okt.2014	Endring i %
Los	0,189	0,141	-26
Bukserbåt	0,246	0,293	19
Agent	0,028	0,031	11
Havneavgifter	0,143	0,115	-20
	0,606	0,580	-4

Det har relativt enkelt latt seg gjøre å sammenligne enkeltpostene i havnekostnadene for Narvik fra juni 2009, med tilsvarende havnekostnader fra oktober 2014.

Som tabellen over viser, ser vi at kommunale og offentlige avgifter per ton er redusert vesentlig. Utgifter til los er redusert med 26%, mens de rene havneavgiftene til Narvik Havn KF per ton er redusert med hele 20%.

Sjøfarten har i mange år kjempet for reduserte avgifter knyttet til losing og havneanløp. Den reduksjon i disse avgiftene over de siste 5 år slik studien viser, bekrefter langt på vei at de har lyktes med det. For Narvik Havn virker havneloven slik at økt skipning over havnen, automatisk medfører reduserte kostnader per ton, hvis økte (godkjente) kostnader ikke kompenserer for dette. I Narvik har altså havneavgiftene blitt redusert fra 0,14 usd per ton, til 0,11 usd per ton som følge av havnelovgivningen.

For de LKAB-leverte tjenestene "Buksering" og "Agent", har kostnadene med respektive 19% og 11%. LKAB har her en monopolsituasjon der alle fartøy som anløper LKAB i Narvik må benytte seg av LKAB's bukserbåter og agenter. Sett i lys av diskusjonene knyttet til bakgrunnen for studien i 2009, fokuserte LKAB på at samlede havnekostnader i Narvik ikke måtte øke.

11 Konklusjoner og anbefalinger

Dagens havnelov setter begrensinger for Narvik Havn i sitt arbeid med:

- utvikling av økt utskipningsaktivitet
- tilrettelegging for industriell utvikling knytte til havnen
- bedre beredskap
- sikre ankerplasser
- overvåking av bevegelser på havnen slik at ulykker unngås

For å sikre en tilfredsstillende beredskap, infrastruktur, samt tilrettelegging for havnerelatert industriell aktivitet, må det økonomiske inntekstgrunnlaget økes ut over det som havneloven gir mulighet for i dag.

Studien viser at det finnes store rom for økt havneavgift. Narvik er i dag den desidert billigste malmhavnen i denne studien, og sannsynligvis blant de billigste malmhavner å anløpe verden

over. Dette gjør det mulig å øke havneavgiften uten at dette har negativ konsekvens for malmprodusenter og redere.

En nærmere behovsanalyse vil vise hvilke inntekter Narvik Havn trenger for å møte utfordringene i forhold til dagens og fremtidens krav til sikkerhet, beredskap og utvikling. Norsk havnelov må videre tilpasses slik at Narvik Havn KF gis nødvendige rammebetingelser for å kunne møte disse utfordringene.

Det burde være fullt mulig differensiere lovgivningen slik at forholdene i Narvik ivaretas, samtidig om havnelovens hensyn til nærskipsfarten også ivaretas. Dette gjelder også krav til lostjenester og prising av på disse for de fartøystørrelser vi her snakker om.

Forslag til hovedprosjekt:

Forslag til videre prosess vil derfor være å etablere et hovedprosjekt der Narvik Havn, sammen med aktuelle departementer (Næring og Fiskeri, Samferdsel, Justis og Beredskap) og Kystverket. I tillegg anbefales deltagelse fra Norsk Havneforening og andre fagmiljøer. Markedsaktører som malmprodusenter og rederirepresentanter, trekkes inn i prosjektet når begrunnelse for justeringer i havneloven er identifisert.

Målet er å skape nødvendig grunnlag for justeringer eller harmonisering i dagens havnelov slik at hensynet til Narvik Havn, og eventuelle andre norske havner, ivaretas.

Et viktig element i hovedprosjektet vil være å studere bakgrunnen for havneavgiftene i sammenlignbare havner internasjonalt. Det anbefales at havner som er analysert i denne studien, benyttes.



Teknologi for et bedre samfunn

www.sintef.no