

STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

STYREMØTE

01.09.2015



Dato/Date:
Stavanger, 26. aug. 2015

Merete Eik
Havnedirektør



STYRET FOR STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

SAKSLISTE FOR MØTE 01.09.2015 KL 16.00

Sak nr.	Sakstittel
----------------	-------------------

30/15	Protokoller fra styremøte 17.06.2015
-------	--------------------------------------

31/15	Havnedirektørens orientering
-------	------------------------------

32/15	Statusrapportering pr 1. halvår 2015 – strategiplan. Unntatt off. §23
-------	---

33/15	Resultatrapport 2. kvartal 2015 – Stavangerregion Havn Eiendom AS
-------	---

34/15	Resultatrapport 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havnedrift AS
-------	---

35/15	Resultatrapport 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn IKS
-------	--

36/15	Havnesamarbeid RogAlliansen. Rapportering fra Fase 1 og beskrivelse av Fase 2
-------	---

37/15	Strandkaiaen 46. Ny trapp
-------	---------------------------

38/15	Eierskap i Risavika Havn AS. Unntatt off. §23
-------	---

39/15	Siriskjær. Stavangerregionen Havn IKS' begjæring om overskjønn til Gulating Lagmannsrett. Unntatt off. §23
-------	--

Eventuelt

Sak 30/15

Protokoll fra styremøte 17.06.2015



**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

Møtedato: 17.06.2015

Møtenr.: 4

Styret for Stavangerregionen Havn IKS

Til stede:	Sissel Knutsen Hegdal	Arnt-Heikki Steinbakk
	Kirsten Lode	Bjørn Kahrs
	Dagny Sunnanå Hausken	Knut Georg Nilsen
	Eivind Enoksen	
	Ommund Vareberg (rep)	

Fra administrasjonen møtte havnedirektør Merete Eik og økonomi- og adm.sjef Hilde Frøyland. Statsaut. revisor Sven Erga møtte i sak 27/15 og 28/15. Advokat Toralf Haver møtte i sak 29/15.

Møtet ble avholdt i selskapets møtelokale, Strandgt. 46, Stavanger.

Møtet startet kl 07.15 med informasjon fra ordfører i Sola kommune, Ole Ueland, om prosessen rundt Risavika Havn AS sitt innspill om Båtstad til rulleringen av kommuneplan.

Styremøtet startet kl 07.45 og ble ledet av Sissel Knutsen Hegdal.

Følgende sak ble behandlet:

Sak 26/15 **Protokoll fra styremøte 27.05.15.**

Vedtak: Protokollen ble enstemmig vedtatt.

Sak 27/15 **Eierskap i Risavika Havn AS. Unntatt off. §23. Egen protokoll**

Sak 28/15 **Båtstad – Informasjon om prosess. Unntatt off. §23. Egen protokoll**

Sak 29/15 **Siriskjær – Dom fra Skjønnsretten. Unntatt off. §23. Egen protokoll**





Møtet ble hevet kl 09.00.

Sissel Knutsen Hegdal

Bjørn Kahrs

Kirsten Lode

Dagny Sunnanå Hausken

Arnt-Heikki Steinbakk

Knut Georg Nilsen

Eivind Enoksen

Sak 31/15

Havnedirektørens orientering



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 31/15
MØTEDATO: 01.09.2015

Til styret for S.R.H. IKS

Arkiv: 15/30

Saksbeh.: Merete Eik
Innstill. dato: 26.08.2015

Havnedirektørens orientering september 2015

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	31/15	01.09.2015	

Salgs- og markedssjef Eivind Hornnes vil holde en kort presentasjon om prosjektet Havnelangs i fbm denne saken.

Forslag til vedtak:

«Havnedirektørens fremleggelse av informasjon om drift og annet relevant eksternt/internt arbeid tas til orientering».





Havnelangs

Havnelangs 2015 ble arrangert lørdag 20. juni fra kl. 11.00 til 15.00.

Arrangementet var godt planlagt og selve gjennomføringen gikk veldig bra. Tilnærmet samtlige ansatte inkludert noen ungdommer var på plass kl.08.00 lørdag morgen for å hjelpe til med å få på plass egen stand ved Skur 6, samt rigge opp tre infostasjoner i arrangementsområdet.

Flere av ungdommene var med og hjalp «ballongmannen» med å fylle luft i de 3 000 ballongene som skulle deles ut. Fra lørdag morgen og frem til arrangementstart ankom de forskjellige firma / aktører og rigget seg opp på tildelt område. Havnens fagarbeidere hjalp til å legge frem strøm og vann til de av aktørene / båtene som hadde bestilt det.

Arrangementet var preget av overskudd og raushet, det var overraskende mange besøkende og det var en strøm av positive tilbakemeldinger.

Markedssjef Eivind Hornnes har foretatt en spørreundersøkelse hos ansatte og deltagende bedrifter i fht ønsket gjentakelse og innspill til eventuelle forbedringer. Alle har ønsket gjentakelse av prosjektet. Den interne arbeidsgruppen vil ha internt evalueringsmøte og beslutte hyppighet på gjentakelsen.

Ny markedssjef Eivind Hornes kommer på styremøte og gir en kort status.

Havnebesøk

I juni/juli var en delegasjon fra havnen sammen med ansatte i Risavika Havn på besøk i Kristiansand Havn og Bergen Havn. Målet med besøket var å bli bedre kjent med havnedriften i nabohavnene, samt å utvide nettverksrelasjoner i bransjen. I strategisk plan er det fokus på nettverksbygging og dialog med andre havner, samt å foreta sammenlikning med andre attraktive havner for selv å kunne både få økt kompetanse og idéer til egne nye tjenestetilbud.

Miljøstrategi

Miljørabatten som ble innført på anløpsavgiften fra januar 2015 har hatt en betydelig økning fra 1. til 2. kvartal. Antall anløp av fartøysom er ESI-sertifisert har økt fra 49 til 113, og rabatten som er gitt er økt fra kr 90 800 til kr 133 100. Totalbeløpet for 1.halvår (inkludert Fjordline) er således kr 223 900.

Det er blitt jobbet med å tilrettelegge for muligheten til bunkring av LNG i Mekjarvik. Det er lagt opp til bunkring med tankbil på hovedkaaien, linje 001N i Mekjarvik. En bunkringsoperasjon av LNG med tankbil på 50 m3 skal ta ca. 1,5 time, inkludert til- og frakopling.

Mekjarvik ligger strategisk plassert for en rekke aktiviteter, hvor blant annet flere fartøy med LNG som fremdriftsdrivstoff passerer jevnlig. Det er ønskelig at bransjen vil benytte seg av tilbudet, og at flere ser på LNG som et godt alternativ til marinediesel.



Administrasjonen har også startet arbeidet med å se på hva som skal til for å bli Miljøfyrtårn-bedrift. Å være Miljøfyrtårn innebærer systematisk arbeid med miljøtiltak i hverdagen. Virksomhetene oppfyller krav og gjennomfører tiltak for en mer miljøvennlig drift og godt arbeidsmiljø.

Miljøfyrtårn har tilpassede krav for ulike bransjer og sertifikatet tildes etter en uavhengig vurdering. Det leveres årlige miljørapporter og hvert tredje år blir virksomheten resertifisert. Sertifikatet er anerkjent av myndighetene ved offentlige innkjøp.

Informasjon fra havnedrift pr 17. august:

- **Den daglige drift**

Der har også de siste månedene vært god aktivitet i havnen. Sommermånedene juni og juli er noen av de travleste månedene når det gjelder cruise med henholdsvis 29 anløp i juni og hele 39 anløp i juli. Innimellom cruiseanløpene, har det vært stor pågang av supply skip som vil ligge på sentrumsnære kaier.

I Mekjarvik har det vært gode inntekter i 2. kvartal grunnet tankbåten «Hilda Knutsen» som lå på hovedkaien. «Hilda Knutsen» lå inne med samme formål som «Torill Knutsen» (som lå til kai i mars), nemlig modifisering av bau huset. GMC Maritime utførte arbeidet om bord på begge fartøyene. Foruten «Hilda Knutsen», har det vært jevnlig besøk av supply fartøy som har ventet på oppdrag og / eller gjennomført tankvask.

På Brent Spar kaien har riggen «Safe Boreas» ligget fra 10.april – 10.juli og det har gitt gode inntekter.

På Sola havn base har aktiviteten vært rimelig lik de to første kvartalene med henholdsvis 320 anløp i 1. kvartal og 332 anløp i 2. kvartal.

I 2. kvartal var det en økning i antall tonn over kai, fra ca. 62 860 tonn i 1.kvartal til ca. 64 813 tonn i 2.kvartal. I følge boreprogrammet til Asco så vil sannsynligvis aktiviteten avta noe i oktober da «Borgland Dolphin» og «Maersk Guardian» planlegger å avslutte leteboringen.

Bekhuskaien og Bjergsted har hatt jevnlig besøk av supplyfartøy første halvår med kun få dagers opphold uten fartøy til kai.

På kai 38 ved Utenriksterminalen, seiler begge Fjordline sine skip i rute og innimellom har pågangen på Sola havn base vært så stor at supplyfartøy har forfalt til kai 38 i påvente av ledig kai.

Ratene på offshorefartøy har sunket drastisk i 2015. Markedet har tatt seg opp litt i sommer, men dette er helt normalt da aktiviteten er noe høyere i sommerhalvåret enn i resten av året.

Oppsigelse av leiekontrakten som Birken & Co i mange år har hatt i «Torleiv»-bygget, ble mottatt tidligere i vår. Birken & Co flyttet i sommer ut av kontorene og det vil gi en redusert årlig leieinntekt på ca. kr 600 000.



Nå etter ferien vil de ledige lokalene bli markedsført. Det antas å bli vanskelig å finne ny(e) leietakere da der er mye ledige kontorer i regionen. Hovedårsaken til at Birken & co valgte å flytte til Forus var trafikale utfordringer til/fra Risavika.

I Mekjarvik er et ca. 1400 m² lagerområde ryddet opp og asfaltert i tilknytning til kaien.

- **HMS og kvalitetssystem**

På grunn av manglende kapasitet internt, er det besluttet å engasjere Compendia til å bistå med å videreutvikle og drifte HMS- og kvalitetssystemet og løfte det systematiske forbedringsarbeidet – i første omgang ut 2015. Erfaringene fra denne perioden vil vise om og eventuelt hvordan dette skal videreføres.

Det er allerede etablert et system for HMS og kvalitet som også omfatter behandling av avvik og forbedringsforslag. Dette er en god start, men for å få effekt av dette og en forbedring, må det bli forbedring på det systematiske målrettede arbeidet som systemet legger opp til. Dette omfatter blant annet:

- Kontinuerlig fokus på behandling av avvik og gjennomføring av forbedringer slik at vi unngår de samme avvikene om igjen.
- Gjennomføring av interne revisjoner i henhold til oppsatt revisjonsprogram.
- Gjennomføring av leverandørrevisjoner hos noen utvalgte kritiske leverandører.
- Etablere et system for godkjenning av leverandører.
- Oppfølging av risikovurderinger og vernerunder slik at vi faktisk bruker disse til å bli bedre.
- Videreutvikling av systemet med etablering av prosedyrer o.l. for områder som ikke er dekket enda.
- Etablering av intern beredskapsplan.
- Etablering av konkrete forbedringsmål for HMS og kvalitet – dette er en forutsetning for systematisk målrettet forbedringsarbeid.
- Etablering av kompetanseoversikt.
- Måling av kundetilfredshet.

Compendia (Sonja Marie Skår og Sigve Klakegg) vil arbeide internt i organisasjonen ca. 1 dag per uke i gjennomsnitt ut 2015.

- **Avfallsplan**

Arbeidet med ny avfallsplan er nå i slutfasen og planen er sendt til Fylkesmannen for godkjenning. Det arbeides i disse dager med å lage informasjon som er rettet mot brukerne av havnen. Dette omhandler også informasjon som skal inngå i vår prisliste for 2016.

Den store endringen i den nye avfallsplanen blir gebyrer. Omkostningen med mottak og videre håndtering av avfall fra skip, herunder kloakk, skal dekkes ved innkreving av avfallsgebyrer fra skipene som anløper havnen. Avfallsgebyrene er omfattet av «no special

fee» prinsippet. Det vil si at det skal innkreves gebyr uavhengig av om det leveres avfall eller ikke. Dette prinsippet gjelder ikke i alle tilfeller. For eksempel for lasterester og større mengder farlig avfall skal det betales særskilt etter mengde som leveres. Med lasterester så menes rester av lastematerialet i lasterom eller tanker etter lossing og rengjøring er avsluttet.

- **Nye 100 tonn pullere på Strandkaiaen**

Siste arbeider, som var fugging rundt pullertfundamentene, ble utført 30.juni. Den 2. juli hadde betongen oppnådd krevd fasthet og pullertene kunne tas i bruk. Overtakelsebefaring ble gjennomført den 6. juli.

- **Cruise 2015 og utsikter for 2016**

Det er så langt gjennomført 112 cruise anløp. Det skulle ha vært 117 anløp, men det har i årets cruisesesong vært uvanlig mange kanselleringer. I forbindelse med det dårlige været i starten av mai, ble det tre kanselleringer i løpet av like mange dager.

Viking cruise Line sitt flunkende nye skip «Viking Star» (som ble døpt i Bergen 17.mai) fikk problemer med de elektriske anlegget om bord og fikk et flere dagers uønsket verkstedsopphold. Det medførte at det planlagte anløpet her den 5. august ble kansellert.

I skrivende stund så gjenstår 27 cruise anløp før årets cruise sesong er over. Siste anløp er lørdag 26.september.

Cruise sesongen har gått veldig bra, takket være den veldig gode planleggingen og jobben som den maritime avdeling står for. Selv om havnen har god erfaring med cruise anløp, er det viktig at hvert anløp er nøye planlagt. Havnen får mange gode tilbakemeldinger på at Stavanger er best på planlegging. Det er spesielt situasjons-/fortøyningsplanene som blir laget for hver cruise dag, som er et meget godt verktøy for skip, loser med flere.

Utsiktene for cruise sesongen 2016 er meget bra og det er så langt 156 bekreftede anløp med første anløp 27. februar og siste anløp den 16. september.

- **Festivaler / arrangement 2015**

Sommerens tre store festivaler har blitt vel gjennomført uten noen nevneverdige konflikter med cruiseanløp og øvrig drift av havnen.

God planlegging fra maritime avdeling og godt samarbeid med Guidecompaniet, Norled, Rødne, Tide, Boreal og Stavanger kommune er helt avgjørende for at cruiselogistikken skal fungere også under festivalene.



- **Landstrøm prosjektet**

I forbindelse med tildelingsbeslutningen, mottok havnen to klager på tildelingen.

Havnens advokat har vurdert saken og det viser seg at anbudsgrunnlaget utarbeidet av aPoint inneholder noen uklarheter og ufullstendigheter. Etter en grundig gjennomgang av anbudsgrunnlag, tilbud og annen korrespondanse, var der to alternativer til videre saksgang som måtte vurderes:

- 1) Gjenåpne forhandlingene
- 2) Avlyse konkurransen og kunngjøre en ny konkurranse.

Det ble anbefalt å gå for alternativ 2 og brev med meddelelse om avlysning ble sendt alle tilbyderne den 10. juni.

- **Nye flytebrygger i Vågen**

Marina Solutions ble valgt som leverandør av nye flytebrygger i Vågen basert på teknisk løsning og pris.

I forbindelse med byggesøknad kom det krav fra Stavanger Maritime Museum (MUST) om at alle tiltak som betyr inngripen i sjøbunnen i et område så nær middelalderbyen, krever marinarkeologisk dykkerundersøkelse før museet kan uttale seg til planens konsekvenser for automatisk fredede kulturminner under vann. Kostnader til dette må dekkes av tiltakshaver.

Hvis det kunne finnes en form for feste for flytebryggene som ikke medfører inngripen i sjøbunnen, ville kravet om undersøkelse frafalle. Det ble diskutert ulike løsninger med leverandøren i forhold til å erstatte ploganker med betonglodd. En løsning med feste av flytebryggene med 15 betonglodd ble resultatet og endringen fikk ingen økonomisk konsekvens.

Godkjent byggesøknad ble mottatt fra Stavanger kommune torsdag 6. juni. De nye flytebryggene ankom Stavanger natt til tirsdag 11. august og ble ferdig montert i løpet av 13. august.

Det som da gjenstår er å legge frem strøm til flytebryggene for å få koplet strøm til de strømsøylene som er montert opp ute på bryggene. Strømsøylene har også lys på toppen slik at det blir bedre belysning ute på flytebryggene om kvelden /natten.

- **Medarbeiderundersøkelse.**

Flere system / leverandører er sjekket ut og Compendia er valgt til utarbeidelse av og gjennomføring av medarbeiderundersøkelsen. Compendia bruker et system som heter Questalyce og har gode rådgivere som er vant med å jobbe med denne typen undersøkelser. Sammen med tillitsvalgte er flere møter gjennomført med rådgiver hos Compendia.





Det er tatt utgangspunkt i standard oppsett av medarbeiderundersøkelsen og jobbet med å tilpasse den til havnens behov. Tillitsvalgte har kommet med flere gode innspill til spørsmål / påstander som bør være med i undersøkelsen.

På grunn av ferie både hos Compendia og internt så var det ikke mulig å få undersøkelsen klar før sommer ferien.

Det foreligger nå et nytt utkast som skal gjennomgås sammen med de tillitsvalgte i uke 34. Undersøkelsen er planlagt gjennomført i uke 36.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør



Sak 33/15

**Resultatrapport 2. kvartal 2015 –
Stavangerregionen Havn Eiendom AS**



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 33
MØTEDATO: 01.09.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/41

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 12.08.2015

Resultatrapport 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn Eiendom AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	33/15	01.09.2015	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»





Generelt

Resultat før skatt pr 30.06.2015 er **kr 3,4 mill**, kr 0,533 mill høyere enn 2. kvartal i fjor, og 60% andel av budsjett 2015.

Inntekter er kr 4,6 mill, som er kr 0,305 mill høyere enn 2. kvartal i fjor, og 51% andel av budsjett 2015. Inntektene kommer i sin helhet fra driftsselskapet som leier eiendomsselskapets bygninger på Sola Havn området i Risavika.

Kostnadene er kr 1,2 mill, som er kr 0,229 lavere enn 2. kvartal i fjor, og 37% av budsjett 2015. Netto finansposter utgjør 20% av totale kostnader.

Avsatt utbytte til morselskapet kr 7 mill utbetales den 01.07.2015.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN EIENDOM AS

Stavangerregionen Havn Eiendom AS 1. kvartal 2015

	<u>1.kvartal 2015</u>	<u>2.kvartal 2015</u>	<u>Hittil 2015</u>	<u>50 %</u>	<u>Budsjett 2015</u>	<u>Total 2014</u>	<u>1. halvår 2014</u>
Driftsinntekter							
Leieinntekter	2 298 643	2 298 026	4 596 669	51 %	8 954 000	8 736 157	4 291 523
Diverse driftsinntekter							
Sum driftsinntekter	2 298 643	2 298 026	4 596 669	51 %	8 954 000	8 736 157	4 291 523
Driftskostnader							
		0					
		0					
Regnskap/Revisjon			0		45 000	43 763	43 763
Fremmedtjenester			0		0	-	-
Avskrivinger	446 693	446 693	893 387	52 %	1 712 000	1 669 731	802 938
Kostnader lokaler			0	0 %	105 000	102 392	1 005
Forsikring og andre kostn.	38 017	38 017	76 034	54 %	140 000	137 096	68 429
Sum driftskostnader	484 710	484 710	969 420	48 %	2 002 000	1 952 982	916 135
Driftsresultat	1 813 933	1 813 316	3 627 249	52 %	6 952 000	6 783 175	3 375 388
Finansinntekter	28 746	-888	27 858	27 %	104 000	170 816	68 996
Høyrente	43 496	10 864	54 359	31 %	174 000	101 355	39 225
Finansutgifter	352 996	-34 022	318 974	21 %	1 536 000	1 499 428	626 805
Finansposter	280 754	-43 998	236 756	19 %	1 258 000	1 227 257	518 584
Ordinært over/underskudd	1 533 179	1 857 314	3 390 493	60 %	5 694 000	5 555 918	2 856 804

BALANSE

Eiendeler		Gjeld & Egenkapital	
Bygninger	76 260 024	Aksjekapital	2 969 000
		Overkursfond	7 149 320
		Resultat hittil 2015	3 390 493
Kundefordring	2 872 533	Annen egenkapital	19 651 219
Kortsiktig fordring	-242 940		
Mellomværende Drift/Eiendom	2 832 849	Sum egenkapital	33 160 032
Betalingsmidler	11 477 507	Utsatt skatt	5 419 335
		Langsiktig gjeld	0
		Lån fra morselskap/KBN	22 872 342
		Lån fra morselskap	24 193 820
		Leverandørgjeld	-60 044
		Sk.skatt/offentl.midler	574 509
		Avsatt utbytte	7 000 000
		Annen kortsikt.gjeld	39 978
SUM EIENDELER	93 199 972	SUM GJELD & EK	93 199 972

Sak 34/15

Resultatrapport 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havnedrift AS



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 34
MØTEDATO: 01.09.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/40

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 12.08.2015

Resultatrapport 2. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havnedrift AS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	34/15	01.09.2015	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»





Resultat

Resultat før skatt pr 30.06.2015 er **kr 9,2 mill**, kr 0,311 mill lavere enn pr 2. kvartal i fjor, og 75% andel av budsjett 2015.

Inntekter

Driftsinntekter er kr 55,7 mill, som er kr 3,3 mill høyere enn pr 2. kvartal i fjor, og 52% andel av budsjett 2015. Kai-leie øker med kr 1,4 mill ift. budsjett, som i hovedsak skyldes nye skip til Fjord Line og økt behov for ventekai for supply skip. Vederlag for tjenester, ISPS og leieinntekter øker med til sammen kr 1,9 mill ift. budsjett.

Kostnader

Driftskostnadene er kr 46,7 mill, som er kr 3,8 mill mer enn 2. kvartal i fjor, og utgjør 49% av budsjett 2015. Leiekostnad til morselskap og eiendomsselskapet øker når inntekten fra fremleie øker, det samme gjør kostnader knyttet til videresalg av tjenester og ISPS. Øvrige poster som har økt ift 2. kvartal i fjor er lønn- og pensjonskostnader med kr 0,891 mill. og rep./vedlikehold med kr 0,900 mill.

Netto finans gir et positivt resultat med kr 0,216 mill, som er en liten økning fra 2. kvartal i fjor.

Avsatt utbytte til morselskapet kr 22 mill utbetales den 01.07.2015.

Utsiktene fremover

Det er foreløpig ikke tegn på at nedgangen i oljenæringen vil påvirke selskapets inntekter i 2015, og det er for øvrig ikke ny informasjon som tilsier at Budsjett 2015 ikke blir oppnådd.

En avventer til 3. kvartal å eventuelt justere prognosen for året.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVNEDRIFT AS

1. halvår 2015

	1. kvartal	2. kvartal	1. Halvår 2015	50 %	Prognose2015	Budsjett 2015	1. halvår 2014	50 %	Total 2014
Driftsinntekter									
Kalleier	6 548 571	9 515 491	16 064 062	51 %	31 650 000	31 650 000	14 590 411	48 %	30 534 057
Vareavgifter	2 156 584	2 045 402	4 201 986	51 %	8 160 000	8 160 000	4 198 106	52 %	8 052 548
Vederlag tjenester	1 714 322	2 133 382	3 847 703	53 %	7 200 000	7 200 000	3 275 351	50 %	6 574 034
ISPS Vederlag	2 877 020	3 392 586	6 269 606	63 %	10 500 000	10 000 000	5 566 313	53 %	10 593 875
Leieinntekter	12 360 748	12 475 396	24 836 144	50 %	49 200 000	49 500 000	24 026 559	49 %	48 788 992
Adm varer/tjenester videres.	241 237	197 348	438 584	44 %	1 000 000	1 000 000	723 678	51 %	1 428 938
Diverse driftsinntekter	11 904	39 396	51 300	171 %	55 000	30 000	22 980	52 %	44 550
Sum driftsinntekter	25 910 384	29 799 000	55 709 385	52 %	107 765 000	107 540 000	52 403 398	49 %	106 016 994
Driftskostnader									
Driftskostn. Videresalg	1 318 203	1 270 565	2 588 768	64 %	4 074 900	4 074 900	2 109 716	48 %	4 387 246
Videresalg ISPS	22 376	559 647	582 023	44 %	1 326 000	1 326 000	513 704	40 %	1 279 421
Adm varer/tjenester videresalg	476 854	500 033	976 887	49 %	2 000 000	2 000 000	1 132 842	50 %	2 266 496
Lønn til ansatte	3 299 400	2 517 817	5 817 217	44 %	13 188 069	13 188 069	5 133 130	43 %	11 872 899
fordel i arb.g.forhold	8 295	4 632	12 927	43 %	30 000	30 000	17 897	40 %	44 531
Annen oppg pl godtgjørelse	2 500	75 000	77 500	60 %	130 000	130 000	75 000	51 %	148 500
Arb.g.avg. pensjonskostnader	854 250	675 744	1 529 994	41 %	3 698 962	3 698 962	1 322 619	38 %	3 496 871
Andre personalkostnader	147 926	174 183	322 109	59 %	550 000	550 000	209 469	58 %	358 842
Avskrivinger	765 004	761 651	1 526 654	51 %	3 042 897	3 015 000	1 503 532	50 %	3 036 774
Avskrivinger ISPS	204 564	204 564	409 128	63 %	815 255	650 000	299 395	48 %	628 789
Kostnader og leie lokaler, anlegg	34 927	60 291	95 218	19 %	500 000	500 000	188 096	36 %	515 458
Leie Sola Havn	2 588 554	2 558 144	5 146 697	47 %	10 856 743	10 856 743	5 053 078	50 %	10 119 600
Leie til IKS og Eiendom	6 907 115	8 391 450	15 298 565	51 %	30 111 200	30 111 200	14 181 849	49 %	29 087 093
Leiekost Utenriksterminalen	2 574 813	2 574 813	5 149 627	50 %	10 357 691	10 357 691	4 929 301	49 %	10 105 066
Strøm	241 101	65 656	306 757	61 %	500 000	500 000	257 670	35 %	737 462
Vakthold ISPS senter	7 172	-	7 172	4 %	175 000	175 000	134 754	73 %	185 155
ISPS kostnade til IKS	233 236	355 337	588 572	49 %	1 200 000	1 200 000	499 029	48 %	1 029 599
Leasing kostnader	20 167	-	20 167	34 %	60 000	60 000	22 516	37 %	60 586
Verktøy, inventar, driftsm.	370 375	287 950	200 791	22 %	300 000	900 000	724 752	58 %	1 258 297
IT verktøy	282 387	175 146	457 534		600 000				
Reparasjon, vedlikeh, oppgrad.	1 049 277	1 891 290	2 940 567	45 %	6 500 000	6 500 000	2 320 312	36 %	6 463 666
Repr/vedl ISPS innretninger	83 782	488 161	571 943	71 %	800 000	800 000	241 272	33 %	740 720
Fremmed tjenester	314 598	248 401	562 999	83 %	675 000	675 000	289 465	34 %	859 995
Andre ISPS kostnader	158 738	151 968	310 706	104 %	800 000	300 000	336 246	75 %	448 047
Kontorkostnader, rekvisita etc	107 263	159 328	266 591	41 %	650 000	650 000	223 018	52 %	427 015
Tele og porto	94 282	75 512	169 794	58 %	295 000	295 000	190 735	55 %	344 818
Kjøretill/Datakomm/Bredbånd	42 806	229 222	272 028	37 %	500 000	730 000	427 841	49 %	874 035
Kostnader egne transportmidler	90 851	78 680	169 531	41 %	410 000	410 000	246 690	57 %	431 565
Reiser, opphold mv.	59 044	50 484	109 528	55 %	200 000	200 000	29 348	23 %	124 948
Markedsføring og repr	44 472	22 695	67 167	13 %	200 000	500 000	82 362	35 %	235 056
Annonser	-	3 560	3 560	2 %	100 000	200 000			
Kontingenter og gaver	12 600	77 578	90 178	38 %	235 000	235 000	79 342	58 %	137 434
Forsikring	9 928	20 563	30 491	20 %	150 000	150 000	73 273	50 %	146 545
Andre kostnader	14 079	9 539	23 618	59 %	40 000	40 000	22 087	49 %	45 338
Sum driftskostnader	22 440 939	24 719 602	46 703 008	49 %	95 071 717	95 008 565	42 870 339	47 %	91 897 867
Driftsresultat	3 469 445	5 079 398	9 006 376	72 %	12 693 283	12 531 435	9 533 059	68 %	14 119 127
Finansinntekter	20 625	49 395	70 020	37 %	82 500	187 500	144 840	51 %	282 498
Høyrentekonto	117 637	156 605	274 242	53 %	470 547	520 000	89 746	29 %	304 931
Finanskostnader	88 211	39 979	128 190	37 %	352 844	350 369	234 382	54 %	434 827
Overskudd før skatt	3 519 496	5 245 419	9 222 449	75 %	12 893 485	12 368 566	9 533 263	67 %	14 271 729

1. Halvår 2015

Total 2014

Totalkapitalrentabilitet:	2,3 %	4,1 %
Avkastningsgrad	16,2 %	13,3 %
Soliditet	49 %	42 %
Likviditetsgrad	1,4 %	3,0 %

BALANSE

<u>Eiendeler</u>		<u>Gjeld & Egenkapital</u>	
Utsatt skattefordel	168 110	Aksjekapital	826 000
Tomter/Eiendommer	17 691 853	Overkursfond	1 899 680
Kaier	10 504 854	Annen egenkapital	37 040 495
Bulkanlegg	1 539 648	Resultat drift	9 222 449
Vanntank	1 657 298	Sum egenkapital	48 988 623
Kran	300 000		
Pullerter	368 380		
Vannfylleri Sandvigå	36 987		
Sprinkleranlegg bekluskaien	2 089 721	utsatt skatt	-
Desibel Risavika	557 708	Langsiktig gjeld Kai B Mellomværende SRH Eiendom	2 832 849
Plasthall og asfaltering	719 645	Gjeld Kai B til IKS	8 928 630
Ny VHF løsning	317 428	Pensjonsforpliktelser	-548 184
ISPS-utstyr	4 305 095		
Pumpeledning Natvlg	377 944	Leverandørgjeld	15 125 741
Pioner Multi SNR båt	819 066	Sk.skatt/offentl.midler	-1 692 212
Biler	431 805	Betalbar skatt, ikke utlignet	530 982
Arbeidsmaskiner	272 468	Påløpte feriepengar	600 633
Nissan Truck	67 662	Avsatt utbytte	22 000 000
Inventar	23 768	Annen kortsiktig gjeld	4 097 636
IT Programvare	337 556		
Verktøy	22 392		
Kontormaskiner	156 155		
KLP EK tilskudd	41 110		
Kundefordring	14 766 085		
Kortsiktig fordring	1 149 990		
Bankinnskudd	41 646 628		
Prosjekter	494 842		
SUM EIENDELER	100 864 198	SUM GJELD & EK	100 864 698

Sak 35/15

**Resultatrapport 2. kvartal 2015 –
Stavangerregionen Havn IKS**



**CLOSE
TO** *people
energy
business
nature*

SAK NR.: 35
MØTEDATO: 01.09.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 15/39

Saksbeh.: HF
Innstill. dato: 12.08.2015

Resultatrapport 1. kvartal 2015 – Stavangerregionen Havn IKS

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	35/15	01.09.2015	

Forslag til vedtak:

«Resultatrapporten tas til orientering.»



Resultat

Resultat før skatt pr 30.06.2015 er **kr 11,6 mill**, kr 3,5 mill høyere enn 2. kvartal i fjor, og 88% andel av budsjett 2015. Kr 3,3 mill av økningen skyldes ikke budsjettet utbytte fra Risavika Havn AS.

Inntekter

Driftsinntekter er kr 24,6 mill, som er kr 1,5 mill høyere enn 2. kvartal i fjor, og 53% andel av budsjett 2015. Inntektene består i hovedsak av anløpsavgift og utleie av kaier, havnearealer og bygninger til driftsselskapet. Anløpsavgiften utgjør kr 6,9 mill i 2. kvartal, som er kr 0,461 mill lavere enn 2. kvartal i fjor, og 50% andel av budsjett. Det er bokført inntekt for «tap av inntekt på Siriskjær» med kr 1,020 mill pr 2. kvartal 2015.

Kostnader

Driftskostnadene er kr 15,6 mill, som er kr 1,5 mill høyere enn 2. kvartal i fjor, og utgjør 47% av budsjett 2015. Noe av kostnadsøkningen skyldes annen periodisering i fjor, f.eks. eiendomsavgift. Det er også økning i kostnader knyttet opp mot effektivisering av ny strategi; for eksempel ny profilering, Havnelangs, RogAlliansen, stillingsannonser og konsulentonorar. Det er noe økning i lønnskostnader, blant annet på grunn av nyansettelser og parallell avgang.

Netto finans gir et positivt resultat med kr 2,684 mill (herav kr 3,274 mill fra utbytte RH). Samme periode i fjor gav netto finans en resultatreduksjon med 0,894 mill, dvs resultatforbedring fra netto finans pr 2. kvartal 2015 på kr 3,578 mill.

Konsern

Samlet for konsernet 2. kvartal 2015

Selskap	Inntekter	Driftskostn.	Netto finans	Resultat før skatt
Stavangerregionen Havn Eiendom AS	4 596 669	-969 420	-236 756	3 390 493
Stavangerregionen Havnedrift AS	55 709 385	-46 703 008	216 072	9 222 449
Stavangerregionen Havn IKS	24 569 450	-15 627 491	2 684 313	11 626 272
Sum konsern uten konsolidering	84 875 504	-63 299 919	2 663 629	24 239 214

Utsiktene fremover

Det er foreløpig ikke tegn på at nedgangen i oljenæringen vil påvirke selskapets inntekter i 2015, og det er for øvrig ikke ny informasjon som tilsier at Budsjett 2015 ikke blir oppnådd.

En andel av grunnen under terminalbygget på Fiskepiren leies av Statens Vegvesen. Det ble i juli kjent at det ikke var betalt leie for dette i årene 2008-2015. I 3. kvartal vil leie og rentegodtgjørelse 2% for denne perioden bli belastet regnskapet med kr 1,143 mill (hhv. kr 1,054 mill + kr 0,089 mill).

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik
Havnedirektør

Hilde Frøyland



RESULTATRAPPORT - STAVANGERREGIONEN HAVN IKS

	1. Halvår 2015						1. halvår 2014	50 %	Resultat 2014
	1. kvartal 2015	2. kvartal 2015	1. Halvår 2015	50 %	Prognose 2015	Budsjett 2015			
Driftsinntekter									
Anløpsavgift	3 159 545	3 734 980	6 894 525	50 %	13 700 000	13 700 000	7 355 832	49 %	14 909 832
Kaivederlag	1 953 767	3 122 814	5 076 581	56 %	9 000 000	9 000 000	4 621 776	48 %	9 529 492
Vareavgifter	272 572	178 929	451 501	35 %	1 300 000	1 300 000	598 497	53 %	1 136 103
ISPS vederlag	233 235	355 337	588 572	54 %	1 100 000	1 100 000	499 029	48 %	1 029 598
Inntekt Utenriksterminalen	2 526 266	2 623 360	5 149 626	51 %	10 000 000	10 000 000	4 929 301	49 %	9 981 834
Inntekt Tuben	200 821	200 821	401 642	50 %	803 284	803 284	401 641	50 %	803 284
Kontorleie fra Drift	168 525	168 525	337 050	50 %	674 100	674 100	337 050	50 %	674 100
Leieinntekter	2 213 609	2 436 344	4 649 953	47 %	9 896 716	9 896 716	4 306 220	46 %	9 276 216
Diverse driftsinntekter		1 020 000	1 020 000	510 %	2 040 000	200 000	49 000	10 %	487 000
Sum driftsinntekter	10 728 340	13 841 110	24 569 450	53 %	48 514 100	46 674 100	23 098 346	48 %	47 827 458
Driftskostnader									
Lønn til ansatte	849 142	492 930	1 342 072	43 %	3 100 860	3 100 860	1 317 333	45 %	2 950 764
Godtgj styre, råd	27 000	120 000	147 000	46 %	317 000	317 000	137 650	53 %	257 650
Arb.g.avg. pensjonskostnader	218 991	145 444	364 435	16 %	2 322 065	2 322 065	374 421	16 %	2 324 078
Andre personalkostnader	3 244	43 377	46 620	31 %	150 000	150 000	24 834	60 %	41 459
Avskrivinger	2 038 521	2 041 561	4 080 081	52 %	8 154 083	7 891 120	4 039 023	49 %	8 170 307
Kostnader lokaler	161 505	0	161 505	36 %	646 021	450 000	184 253	44 %	422 666
Leiekostn Utenriksterminalen	3 433 084	3 433 084	6 866 168	51 %	13 565 438	13 565 438	6 736 712	50 %	13 473 422
Verktøy, inventar, driftsm.	0	55 904	55 904	80 %	70 000	70 000	42 668	61 %	70 514
EDB utstyr	2 217	64 765	66 982		70 000				
Reparasjon,vedlikeh,oppgrad.	3 334	27 987	31 322	31 %	100 000	100 000	14 635	5 %	307 275
Fremmed tjenester	331 429	661 596	993 025	56 %	1 780 000	1 780 000	601 427	29 %	2 109 892
Kontorrekvisita, trykksaker	68 067	33 519	101 586	60 %	170 000	170 000	51 099	26 %	195 089
Tele og post	1 416	9 622	11 038	74 %	20 000	15 000	4 089	45 %	9 040
Kostnader egne transportmidl.	60 856	-6 468	54 389	91 %	100 000	60 000	69 554	56 %	125 260
Reiser, opphold mv.	42 462	98 295	140 757	70 %	200 000	200 000	77 239	47 %	165 363
Salg,markedsføring og repr	141 262	618 700	759 961	36 %	2 100 000	2 100 000	83 546	25 %	330 509
Kontingenter	59 200	78 483	137 683	60 %	230 000	230 000	112 741	61 %	184 640
Forsikring og garanti kostn.	100 725	99 315	200 040	61 %	330 000	330 000	152 462	49 %	309 750
Andre kostnader	75	66 849	66 924	45 %	150 000	150 000	73 861	95 %	77 606
Sum driftskostnader	7 542 528	8 084 963	15 627 491	47 %	33 575 467	33 001 483	14 097 548	45 %	31 525 284
Driftsresultat	3 185 812	5 756 147	8 941 959	65 %	14 938 633	13 672 617	9 000 798	55 %	16 302 175
Finansinntekter	515 620	-4 560	511 060	23 %	2 062 481	2 262 957	55 620	4 %	1 585 177
Høyrentekonto	50 119	45 270	95 388		200 476		117 305	36 %	326 598
Aksjeutbytte		3 273 643	3 273 643		3 273 643				
Finanskostnader	619 551	576 228	1 195 779	43 %	2 478 203	2 787 980	1 066 807	36 %	2 946 616
Finansposter	-53 812	2 738 124	2 684 313	511 %	3 058 397	525 023	893 882		-1 034 840
Ordinært over/underskudd	3 132 000	8 494 271	11 626 271	88 %	17 997 030	13 147 594	8 106 916	53 %	15 267 334
Totalkapitalrentabilitet:			0,33 %		1 964 999				Resultat 2014
Avkastningsgrad			36,4 %		3 273 643,00				0,66 %
Soliditet			83,2 %						34,1 %
Likviditetsgrad			9,0 %						81,9 %
									13,1 %
BALANCE									
Eiendeler							Gjeld & Egenkapital		
Bygninger		37 593 904					Opptjent egenkap.		558 421 855
Utenriksterminal		115 464 841					Pensjonsavsetning		422 490
Nedre Strandgt		2 768 074					Utbytte		29 000 000
Dør i Smauet		116 843					Resultat drift hittil 2015		11 626 271
Rehab Strandkaiaen 46		430 278							
Renovering Trapp		1 821 155					Sum egenkapital		599 470 616
Billettportal		3 214 948							
Tomter/Eiendommer		26 702 489							
Kaier		184 665 117							
Andre anleggsmidler		1 921 395							
Farledsinnretninger		236 766							
Pullerter		11 255 930							
Brygge Sandvigå		1 122 148							
ISPS-utstyr		5 752 809							
ISPS Gjerde Konserthuskai		4 473 820					Langsiktig gjeld		116 690 309
Sola Havn Base		747 499							
Data utstyr/ Inventar		147 189					Leverandørgjeld		3 066 101
KLP egenkapitalinnskudd		488 126					Sk.skatt/offentl.midler		1 776 994
Aksjer		186 471 398							
Kundefordring		9 233 221					Påløpt ferielønn		114 372
Lån til datterselskap		55 994 792							
Konsernutbytte		29 000 000							
Kortsiktig fordring		328 217					Annen kortsikt.gjeld		-556 605
Betalingsmidler		36 806 259							
Prosjektkonti		3 804 569							
SUM EIENDELER		720 561 787			SUM GJELD & EK	SUM GJELD & EK			720 561 787

Sak 36/15

Havnesamarbeid RogAlliansen.

Rapportering fra Fase 1 og beskrivelse av Fase 2



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 36/15
MØTEDATO: 01.09.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14/113

Saksbeh.: ME
Innstill. dato: 17.08.2015

Havnesamarbeid RogAlliansen. Rapportering fra Fase 1 og beskrivelse av Fase 2

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	21/14	27.05.2014	Orientering
Styret for SRH IKS	36/15	01.09.2015	

Forslag til vedtak:

«Styret støtter det videre utredningsarbeidet av RogAlliansen Fase 2 med budsjetttramme på kr 125 000 for SRH IKS etter fradrag for tilskudd.»



Bakgrunn

Med bakgrunn i Stavanger havnedistrikt sitt behov for å øke volum og regularitet på konvensjonelt gods og nasjonale føringer om å flytte mer gods fra vei til sjø, tok SRH IKS, i samarbeid med Risavika Havn AS, initiativ til å utrede et havnesamarbeid i Rogaland.

I sak 21/14 ble det lagt frem en beskrivelse av et mulig havnesamarbeid med navnet RogAlliansen. Det ble gitt positiv tilslutning til å gå videre med utredningsarbeid. Styret er blitt holdt orientert underveis i fht fremdriften i prosjektet.

Kostnader til utredningsarbeidet (fase 1) dekkes med lik andel på havnene.

Prosess

RogAlliansen er et samarbeid mellom følgende seks havner i Rogaland; Karmsund Havnevesen IKS, Haugaland Næringspark AS (Gismarvik), Stavangerregionen Havn IKS, Risavika Havn AS, Sandnes Havn KF, Egersund Næring og Havn KF.

Utredning av et havnesamarbeid legger til grunn at oppdraget som skal løses er å flytte gods fra vei til sjø, og hele prosjektet er delt i tre faser

- Fase 1: Forprosjekt

Kartlegging av rammeverket for et samarbeid; **områder** en kan samarbeide om og **hvorfor** en skal samarbeide.

Gaute Taarneby i Civitas har vært prosjektleder i fase 1. Rapporten «**RogAlliansen – Gods fra veg til sjø – Samarbeid mellom havner i Rogaland**» er vedlagt saken.

- Fase 2: Hovedprosjekt

Utarbeide og konkretisere samarbeidsområder/beskrive innhold og organisering/beslutningsgrunnlag for implementering, mao **Hvordan** en eventuelt skal samarbeide.

- Fase 3: Implementering

Tilrettelegging og iverksettelse av samarbeidet.

Samferdselsdepartementet / Kystverket oppfylte løftet om en tilskuddsordning for havnesamarbeid i statsbudsjettet for 2015 og i Nasjonal Havnestrategi av 21.01.2015.

RogAlliansen er bevilget inntil kr 750 000 til fase to av utredningsarbeidet, som tilsvarer 50% av busjetterte prosjektkostnader på kr 1,5 mill. SRH IKS sin kostnadsandel for fase to er derved budsjettet til 1/6-del, som utgjør kr 125 000.

Beløpet som er bevilget er det største som hittil er gitt av midler avsatt til tiltak i Nasjonal havnestrategi. Prosjektet fremstår som både innovativt og banebrytende, og kan sette standard for andre havner.

Rapporten legges frem til orientering samtidig som styret blir bedt om å godkjenne videre arbeid med fase to, hvor de forskjellige forslagene som er identifisert kan organiseres og så i neste ledd eventuelt implementeres. Havnedirektøren anbefaler at SRH deltar i fase to pga viktigheten av å få



utredet om et samarbeid mellom havnene vil kunne øke muligheten for å få høyere volum av gods på sjø, og samtidig om et samarbeid kan gjøre Rogalands-havnene mer konkurransedyktige og gi en klarere forståelse for effekten disse tiltakene vil ha på konkurransekraften til sjøtransporten. Til informasjon kan det nevnes at samtlige seks havners administrasjoner anbefaler å gå videre med fase to.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør

Vedlegg
til sak 36/15

Forprosjekt
«RogAlliansen – Gods fra veg til sjø»

Forprosjekt

RogAlliansen

Gods fra veg til sjø

Samarbeid mellom havner i Rogaland

06.08.2015



Stavanger Region

Eigersund Næring og Havn



CIVITAS

Tittel

RogAlliansen

Oppdragsgiver

Stavangerregionen Havn IKS, Eigersund
Næring og Havn KF, Haugaland
Næringspark AS, Karmsund Havn IKS,
Risavika Havn AS, Sandnes Havn KF

Oppdragsgivers kontaktperson

Merete Eik, Thor Thingbø

Vårt prosjektnummer

14-077

Skrevet av

Gaute Taarneby

Kontrollert av

Rolv Lea

Dato

06.08.2015

Sist revidert

—

AS Civitas 2015

By-, miljø- og samfunnsplanlegging
www.civitas.no

Forord

I Rogaland er det igangsatt et prosjekt som har som formål å få til et utstrakt samarbeid mellom fem havner og en næringspark i regionen. Det er initiert på bakgrunn av anbefalinger fra Nasjonal Transportplan (NTP) og Nasjonal Havnestrategi. Prosjektet har fått navnet RogAlliansen. De seks er Eigersund Næring og Havn KF, Haugaland Næringspark AS, Karmsund havnevesen IKS, Risavika Havn AS, Sandnes Havn KF og Stavangerregionen Havn IKS.

Rapporten er en dokumentasjon av prosjektets fase 1, der hovedfokus har vært hvilke *områder* man skal samarbeide innenfor, *hvorfor* man bør starte et havnesamarbeid, og sammenhengen mellom tiltak og mål. Det vil i en eventuell neste fase bli gått mer inngående inn i *hvordan* arbeidet skal gjennomføres.

Rapporten er utarbeidet av Civitas AS ved Gaute Taarneby. Hovedkontakt-personer i RogAlliansen har vært Merete Eik i Stavangerregionen Havn og Thor Thingbø i Sandenes Havn. I tillegg til nevnte har David Ottesen i Risavika Havn, Tore Gautesen i Karmsund Havn, Lars Kolnes i Eigersund Havn og Gunnar Stakkestad i Haugaland Næringspark inngått i en styringsgruppe.

Prosjektet fremstår som både innovativt og banebrytende, og kan sette standard for andre havner.

Innhold

1	Sammendrag og anbefalinger	6
2	Innledning og bakgrunn	14
3	Organisering	15
4	Metode og tilnærming	17
5	Nasjonale og regionale føringer	19
5.1	Nasjonal transportplan (NTP)	19
5.2	Nasjonal havnestrategi	19
5.3	Strategi for nærskipfart	20
5.4	Vestlandsrådet	21
5.5	Regionplan for næringsutvikling i Rogaland	21
6	Om RogAlliansen	22
6.1	Formål og mål	22
6.2	Virksomhet og størrelse	22
6.3	Stavangerregionen Havn IKS	27
6.4	Risavika Havn AS	28
6.5	Sandnes Havn KF	28
6.6	Eigersund Næring og Havn KF	28
6.7	Karmsund havnevesen IKS	29
6.8	Haugaland Næringspark AS	29
6.9	Linjer	30
7	Infrastruktur	31
7.1	Infrastruktur i regionen	31
7.2	Infrastruktur i tilknytning til havnene	34
8	Marked for godstransport	36
8.1	Næringsstruktur Rogaland	36
8.2	Godstransport i Rogaland	37
8.3	Utviklingstrekk og trender	40
8.4	Konkurransflater og valg av transportform	42
8.5	Prognoser for RogAlliansen	44

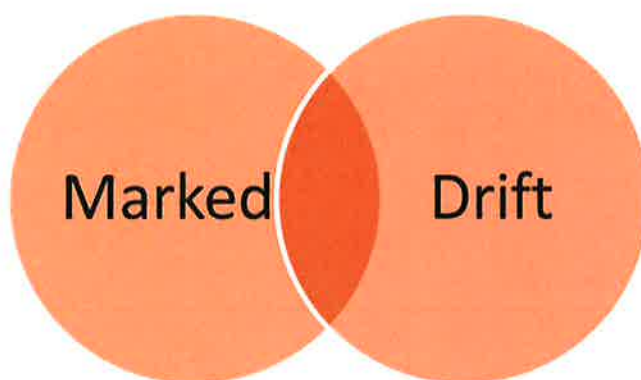
9	Samarbeidsområder	50
9.1	Hvem er havneselskapenes kunder?	50
9.2	Marked	52
	Markedssituasjonen for havnene	52
	Hvorfor et markedsamarbeid mellom havnene?	56
9.3	Drift	56
	IKT og backoffice-funksjoner	56
	Felles logistikk-senter	57
	Felles ISPS-senter	58
	Felles terminalselskap	58
	Hvorfor et driftssamarbeid mellom havnene?	63
	Hvorfor felles operatørselskap?	63
9.4	Westport	64
9.5	Samarbeid i andre havner	66
10	Mål og effekt	68
10.1	Sammenheng mellom tiltak og mål	68
10.2	Hva menes med effektive havner?	70
11	Videre framdrift	71

1 Sammendrag og anbefalinger

RogAlliansen er et samarbeidsprosjekt mellom de største havnene i Rogaland og har overføring av gods fra veg til sjø som målsetting. Det er i en tidlig fase av prosjektet gjennomført sonderinger og sett på mulige samarbeidsområder gjennom en felles prosjekt- og styringsgruppe.

Det er enighet i prosjekt- og styringsgruppen om at samarbeidet kan ha to plattformer; marked og drift, og at et samarbeid på ulike nivåer innenfor IKT kan være en naturlig indirekte konsekvens. De to plattformene er ikke å se på som alternativer eller faser, men er områder for samarbeid hvor flere ting kan implementeres samtidig. Det er imidlertid et uttrykt ønske om å starte innenfor marked.

De to plattformene er nærmere beskrevet nedenfor.



Figur 1 Områder for samarbeid

1.1 Marked

Det er et regionalt, nasjonalt og internasjonalt fokus på få overført gods fra vei til sjø. Havnene er identifisert som en viktig faktor her, men de er avhengig av støtte fra de store aktørene i bransjen, næringslivet og myndighetene.

For å få utviklet sjøbasert godsfrakt kreves felles løft. RogAlliansen kan være et svært egnet verktøy for å få løftet og koordinert markedssamarbeidet til beste for både havnene, regionen og miljøet. En bedret tilbudsside (havner, linjer og distribusjonskanaler) vil stimulere til et voksende marked for sjørelatert transport.

Et samarbeid kan i så måte tjene havnene og de havnerelaterte aktørene, men vel så mye næringslivet i regionen. Det vil bedre forutsetningene for å videreutvikle det maritime clusteret i Rogaland. Det vil også gi bedre forutsetninger for den næringspolitiske satsingen i regionen, ved å forenkle strukturen og som en sterk enhet veilede nasjonale, regionale og lokale myndigheter i prioriteringer og valg av strategi.



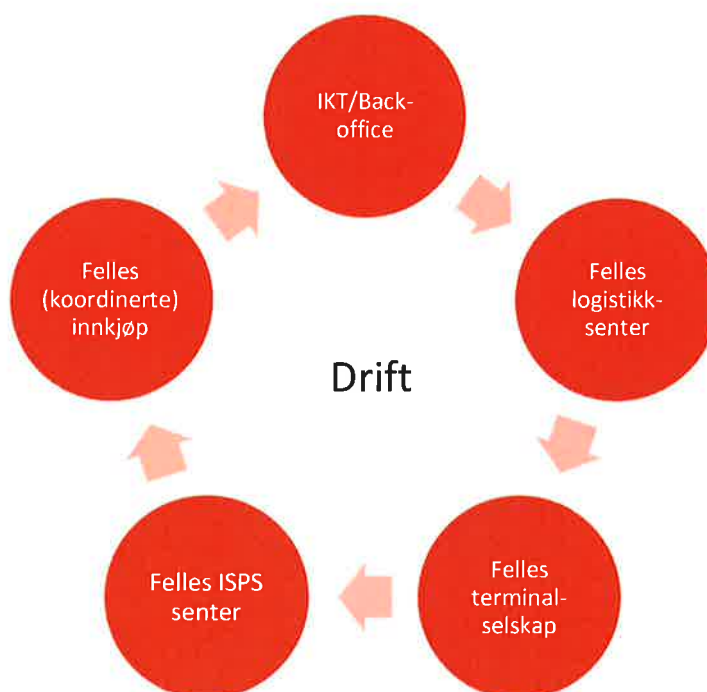
Figur 2 Potensielle områder for samarbeid innenfor marked

Det kan styrke havnene å få koordinert og økt markedskompetansen, noe som er vanskeligere med mange små aktører. RogAlliansen kan være en egnet paraply og struktur for å kommunisere ut i markedet, samtidig som man får etablert en viktig kompetansepool. Et markedssamarbeid kan være et egnet verktøy for å få koordinert den godsrelaterte havnevirksomheten.

Kunnskap og kompetanse er avgjørende for vekst og utvikling. Den må samles og den må tiltrekkes ved å fremstå attraktiv, spennende og fremtidsrettet.

1.2 Drift

Det er fire samarbeidsområder som prosjektet har hatt spesielt fokus på; felles logistikk-senter, felles terminal-selskap, felles ISPS senter og IKT/back-office. I tillegg er koordinerte og rasjonaliserte innkjøp en konsekvens og et sentralt element.



Figur 3 Potensielle områder for samarbeid innenfor drift

Logistikkssenter

Et felles logistikkssenter kan være et felles kontaktpunkt for all sjøverts konvensjonell godstrafikk inn og ut av definerte havner i Rogaland. Bestilling av kaiplass og tilhørende tjenester, inkludert tollager, handling og agenttjenester. Senteret kan inkludere kaier i Risavika, alle kaier på Sandnes, alle kaier i Karmsund, Gismarvik og Egersund.

I fase 1 kan en tillegge logistikkssenteret å fakturere anløp, kai, ISPS og andre lignende vederlag. Dette felles logistikkssenteret kan en så videreutvikle til å håndtere flere back-office funksjoner, spesielt knyttet til havnevaktfunksjoner for angjeldende kaier, samt fakturering av terminalhåndteringen, etc. For å lykkes med felles logistikkssenter bør det etableres en felles IKT-plattform.

Terminalselskap

Et felles terminalselskap kan være den beste forutsetningen for å etablere og utvikle tids- og kostnadseffektive terminaler. Det er en trend i de fleste havner at en søker stordriftsfordeler ved å redusere antall operatører. Konkurransen er fortsatt godt nok ivaretatt gjennom konkurranse med andre større havner, veg og bane.

Det er foreslått først å samle driften i to geografiske områder, Haugalandet og Stavanger/Jæren, før en eventuelt vurderer en større enhet.

ISPS senter

Et felles ISPS senter kan være nyttig og rasjonelt da alle havnene benytter betydelige ressurser for å ivareta sikringen innenfor sitt havneavsnitt og på hver enkelt terminal. Ett felles «ISPS centre of excellence» vil kunne redusere ressursbruken og kan derfor være en del av samarbeidet innenfor RogAlliansen.

IKT og back-office

Det kan etableres en felles driftenhet og database for alle IKT- og backoffice-funksjoner.

For RogAlliansen vil det være viktig å skape en *felles forståelse for kundens behov*. Felles datasystemer og kommunikasjonsplattform vil være de beste forutsetningene for dette. Det vil bedre og forenkle servicenivået på tjenester og støttefunksjoner, og det vil kunne redusere de administrative kostnadene så vel som investeringene.

Det kan etableres en felles plattform og et samarbeid rundt IT og økonomi-programmer, terminaloperativsystemer (TOS), og ikke minst datasikkerhet. Det kan være naturlig å etablere en felles hjemmeside (web), særlig i forhold til marked.

Et samarbeide kan omfatte alt fra administrasjon, innkjøp, lønn, regnskap, HMS, statistikk og havnevakt. Det kan videre være en styrke å legge til rette for gode målstyringsystemer, som måler både effektivitet, lønnsomhet og kundetilfredshet.

Innkjøp

Felles og koordinerte innkjøp vil på mange måter være en naturlig konsekvens av flere av de foreslåtte tiltakene. Det vil bedre havnenes forhandlingsposisjon, samtidig som man unngår suboptimaliseringer og ”doble” investeringer. Et samarbeid vil muliggjøre en felles langsiktig strategi.

1.3 Sammenheng mellom tiltak og mål

Det har vært viktig for prosjektet å synliggjøre klare sammenhenger mellom tiltak og mål. Dette er gjort ved hjelp av flere modeller i rapporten. Effektene er ikke kvantifisert, men det er gjort overordnede vurderinger av potensialet for overføring av gods fra veg til sjø i Rogaland. En kvantifisering bør gjøres i en eventuell fase 2.

Det har i prosjektets fase 1 primært vært fokus på *hvorfor* havnene bør inngå et samarbeid. Dette er oppsummert i avsnitt 1.5 nedenfor.

1.4 Videre framdrift

Prosjektet er tildelt midler av Kystverket for fase 2, etter å ha søkt om tilskudd til havnesamarbeid i 2015. Tilskuddsordningen er et resultat av ny Nasjonal Havnestrategi som ble fremlagt av regjeringen inneværende år. Tilskuddet dekker halvparten av en angitt kostnadsramme på 1,5 millioner kroner.

Kystverket skriver blant annet i tilsagnet:

Formålet er å posisjonere og utvikle havnene i regionene i tråd med utviklingen for øvrig, for å kunne sikre regionen en sammenhengende god landbasert og sjørelatert infrastruktur.

Tilskuddsordningen for havnesamarbeid er rettet mot havnesamarbeid som har til formål å øke andelen av gods som fraktes på sjø. For å oppnå mer gods på sjø må sjøtransportens konkurranseevne styrkes. Dette kan oppnås gjennom samarbeidsløsninger som gir bedre transportkvalitet og/eller reduserte kostnader for brukerne, og bidrar til en samlet sett mer effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. Kystverket har vurdert at ovennevnte prosjekt er i tråd med ordningens hensikt.

Tilskuddet er tildelt under forutsetning av at prosjektet blir gjennomført i henhold til innvilget søknad, samt vilkår for tilskudd til havnesamarbeid og Samferdselsdepartementets retningslinjer.

Fase 1 har vært et forprosjekt der man har diskutert og begrunnet mulige samarbeidsområder. Fase 2 er tenkt som et hovedprosjekt, hvor man går dypere inn og beskriver hvordan et samarbeid kan utformes. Det kan gjennomføres på to nivåer, hvor det arbeides parallelt med tiltak på kort sikt (prioritet) og lang sikt.

Styringsgruppen ønsker å prioritere Marked. Samtidig utredes ulike samarbeids-muligheter innenfor drift videre.

I søknaden er hovedprosjektet (fase 2) beskrevet som følger:

1. Utarbeide og konkretisere samarbeidsområdene anbefalt i fase 1
 - a) Marked; samarbeid innenfor marked
 - b) Drift; samarbeid på drift- og støttefunksjoner (back office)
 - c) Felleseenheter; etablering av felles logistikk-senter og terminal-selskap
2. Beskrive hvordan samarbeidet kan iverksettes og felles administrative funksjoner kan etableres
3. Foreta markedsvurderinger, beregne effekter (potensial) i etablerte (og nye) korridorer for overføring av gods fra vei til sjø
4. Beregne økonomiske effekter av et samarbeid på ulike nivåer
5. Vurdere juridiske utfordringer og muligheter
6. Forslå ulike organisatoriske løsninger
7. Etablere og lede arbeidsgrupper koordinert og i det enkelte havner for å utarbeide forslag til tilpassinger
8. Beskrive eventuelle videre faser i prosjektet
9. Utarbeide rapport som beslutningsgrunnlag

Prosjektet skal fremlegges for respektive havnestyrer/styrer etter hver fase, som beslutningsgrunnlag for den videre fremdriften i prosjektet.

1.5 Potensielle fordeler og ulemper

Samarbeid/tiltak	Muligheter og styrker	Trusler og svakheter
Felles marked	Regional markedsstrategi Større grad av samordning Økt markedskompetanse Økt konkurransekraft Felles profil/branding (merkevare) Forenklet markedstilgjengelighet Lett å markedsføre Økte markedsandeler og økt volum Økte inntekter	Økt grad av sentralisering Flere mellomledd Vanskelig å koordinere ulike geografiske områder Kan miste egen lokal identitet
Felles IKT/back office	Standardisering Felles plattform og profil Felles driftsfunksjoner (lønn, mv) Reduserte investeringskostnader Reduserte driftskostnader Bedre datasikkerhet Bedre målstyringssystemer	Økt grad av sentralisering Økt grad av standardisering i stedet for lokale løsninger
Felles logistiksenter	Forenklet markedstilgjengelighet Standardisering Forenklet bestilling/booking Bedre koordinering Bedre kapasitetsutnyttelse Reduserte priser	Økt grad av sentralisering Redusert lokal direkte kontakt (nærhet) til kunde

Samarbeid/tiltak	Muligheter og styrker	Trusler og svakheter
Felles terminalselskap	Tids- og kostnadseffektivisering Bedre kapasitetsutnyttelse Bedre utnyttelse av ressursene Lavere driftskostnader Koordinerte investeringer Økt grad av sentralisering Stordriftsfordeler Økt frekvens og lavere enhetskostnader Reduserte priser	Lokale rederier og stevedorer med egeninteresse i dagens løsning Vanskelig å koordinere ulike geografiske områder Redusert konkurranse
Felles ISPS senter	Redusere ressursbruken Øke kvaliteten Øke kompetansen Øke kontinuiteten og fagmiljøet	
Generelt	Koordinerte investeringer Mindre suboptimalisering (unngår doble investeringer) Økt myndighetsfokus Økt goodwill Økt offentlig støtte og tilrettelegging Økte offentlige bevilgninger Økte offentlige investeringer i infrastruktur (relatert til havner)	Økte bindinger og forpliktelser Monopol?

2 Innledning og bakgrunn

I Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 og Nasjonal Havnestrategi 2015 oppfordres det sterkt til utstrakt havnesamarbeid, som et viktig tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne og nå målet om å få overført gods fra veg til sjø. En etablering av RogAlliansen er en direkte konsekvens av dette. De deltakende havnene er Eigersund Næring og Havn KF, Haugaland Næringspark AS, Karmsund havnevesen IKS, Risavika Havn AS, Sandnes Havn KF og Stavangerregionen Havn IKS.

Rogaland er i sterk vekst og vil gjennom en rekke store gjennomførte og planlagte infrastrukturtiltak, (T-sambandet Haugaland, Rogfast, Hordfast, Ryfast, E39 og E134) stå styrket både regionalt og nasjonalt, med kortere interne reiseavstander, bedre tilgjengelighet og tilgang til et større marked. Det er i lys av dette viktig å posisjonere og utvikle havnene i regionen i tråd med utviklingen for øvrig, og sikre regionen en sammenhengende god landbasert og sjørelatert infrastruktur.

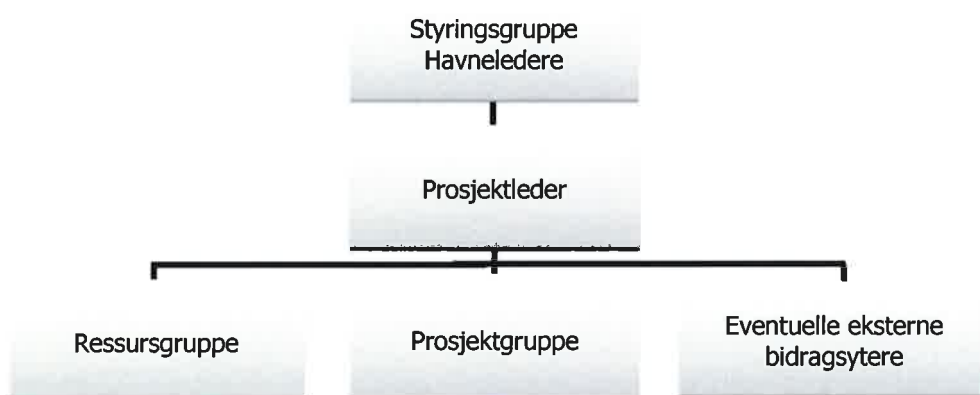
RogAlliansen er tenkt som et hensiktsmessig verktøy for å koordinere havnene og bidra til en best mulig næringsutvikling i regionen, både relatert til infrastruktur og marked. Hovedoppgaven er å vurdere, anbefale og implementere en fremtidig ny struktur for et utvidet samarbeid. De deltakende havnene har forpliktet seg til å bidra inn i prosjektet med kompetanse, kapasitet og kapital .

Formålet er å utrede minimum tre alternativer for samarbeid mellom havnene, for å nå det nasjonale målet om å flytte gods fra vei til sjø.

3 Organisering

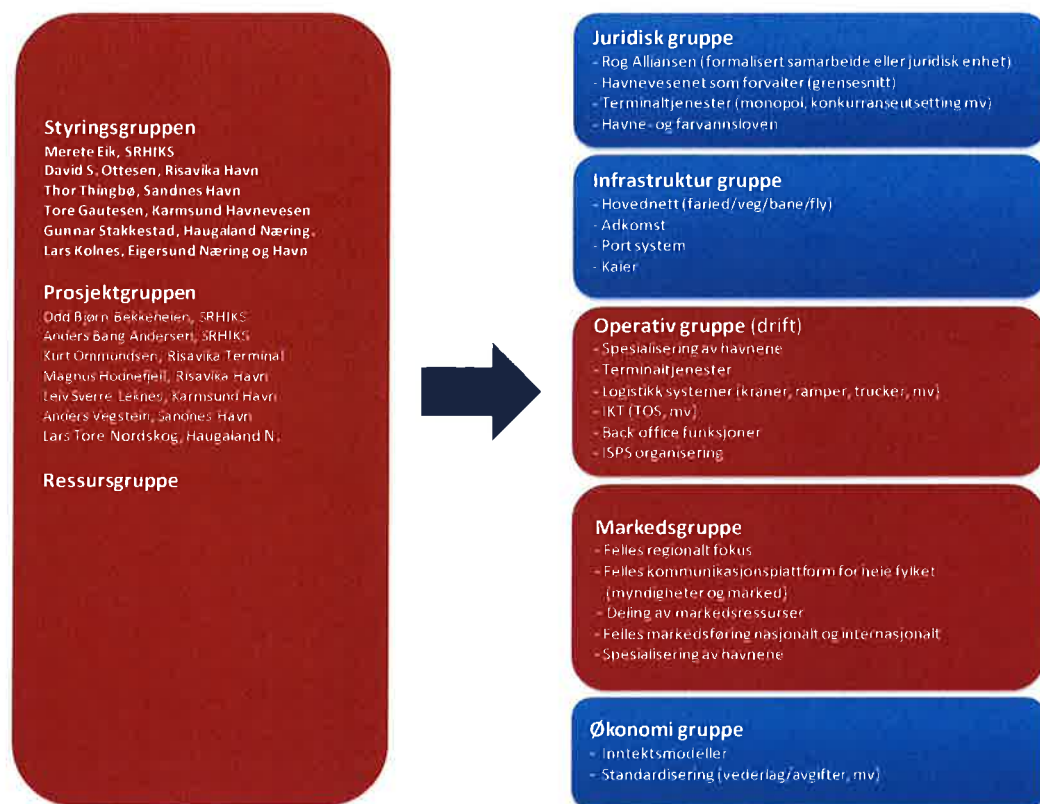
RogAlliansen er som prosjekt organisert med deltakelse fra ansatte i de deltakende selskapene på flere nivåer, se figur 4. Styringsgruppen består av havnedirektørene eller administrerende direktør.

Det er etablert en prosjektgruppe med representanter fra de ulike havnene, både fra marked og drift. I tillegg er det etablert undergrupper (arbeidsgrupper) som tar for seg ulike tema.



Figur 4 Organisering

I løpet av prosjektets ulike faser og stadier vil det ved behov bli etablert arbeidsgrupper, slik det fremgår i figur 5. Prosjektet vil berøre både drift, marked, økonomi og juridiske forhold. I denne fasen av prosjektet er kun operativ gruppe og markedsgruppen etablert.



Figur 5 Styrings- og arbeidsgrupper. Grupper benyttet i fase 1 er markert i rødt.

4 Metode og tilnærming

RogAlliansen som prosjekt er tenkt gjennomført i tre faser, der man etter hvert stadium vurderer og beslutter om prosjektet skal videreføres og hvilke deler som eventuelt skal implementeres.

- Fase 1. Forprosjekt - utredning av mulige alternative samarbeidsformer og måleffekter
- Fase 2. Hovedprosjekt – undersøke, utarbeide og konkretisere samarbeids-områdene/definere innhold og foreslå organisering
- Fase 3. Implementering - tilrettelegging og iverksettelse

Denne rapporten omhandler fase 1.

Prosjektleder har hatt som oppgave å koordinere styrings- og prosjektgruppen gjennom en prosess i det innledende stadiet, der de løpende har vurderer ulike muligheter for å flytte gods fra vei til sjø, og ulike alternative samarbeidsformer som vil fremme denne målsetningen.

Det er utarbeidet en aktivitets- og framdriftsplan i samarbeid med styrings- og prosjektgruppen. Prosjektleder har bistått i å strukturere, kommunisere og produsere løpende underlagsmateriale underveis, oppsummert i denne sluttrapporten.

Det er etablert undergrupper (arbeidsgrupper) etter behov innenfor tema som marked, drift, og infrastruktur. Det er gjennomført befaringer, men i denne fasen ikke intervjuer med aktører og interessenter.

Det er vurdert samarbeid på ulike nivåer:

- Organisatorisk samarbeid på f.eks. logistikksystemer, samhandling, ISPS-organisering, backoffice-funksjoner og/eller terminaltjenester
- Markedssamarbeid som kan innbefatte felles markedsføring nasjonalt og internasjonalt, eventuelt deling av markedsressurser. Dette kan innbefatte en større grad av spesialisering mellom havnene, der dette kan være formålstjenlig. Et slikt markedssamarbeid kan også innbefatte etablering av en felles kommunikasjonsplattform for hele fylket, både i forhold til myndigheter og marked
- Etablering av et regionalt havneselskap

Det er innledningsvis gjennomført en overordnet studie av dagens marked, infrastruktur og organisering av havnene og næringsområdene.



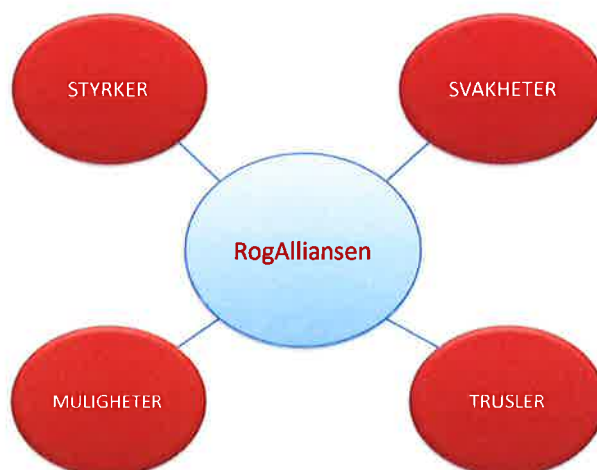
Figur 6 Studie av marked, infrastruktur og organisering

Det er gjennomført en overordnet kartlegging av markedet, med de viktigste bransjene og aktørene, samt kartlagt vareflyt og logistikkstruktur.

I de enkelte havnene er det sett på disponible arealer, kaimeter, kraner (lo-lo), ramper (ro-ro), skur, terminaler, ISPS, samt ekstern infrastruktur som farled, veisystemer og adkomst, jernbane og fly.

Det har vært fokus på organisering og myndighetenes rolle, både i forhold til infrastruktur, marked, finans og økonomi.

I forslagene til samarbeidsformer og organiseringer er det sett på fordeler og ulemper knyttet til de ulike alternativene.



Figur 7 Studie av sterke og svake sider

5 Nasjonale og regionale føringer

5.1 Nasjonal transportplan (NTP)

I nasjonal transportplan (NTP) er det et stadig økende fokus på å få overført gods fra vei til sjø og bane, og virkemidler for å oppnå dette målet. NTP 2014-2023 fokuserer bl.a. på følgende tema:

«...organisering og eierskap av nasjonale og intermodale godsterminaler med særlig fokus på havneterminaler»

«...infrastrukturtiltak og arealbruk som kan bidra til godskonsentrasjon, en mer effektiv terminalstruktur og mer gods på sjø og bane»

Det er i NTP-regi igangsatt to prosjekter. En nasjonal godsanalyse skal se nærmere på en effektiv og rasjonell transportmiddelfordeling, slik at en kan nå målet om mer overføring av gods fra veg til sjø. Arbeidet skal etter planen være ferdig sommeren 2015. Det andre prosjektet er å utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid som gir støtte til tiltak som legger til rette for fellesfunksjoner og havnesammenslåing.

Intensjoner og oppfordringer i NTP har vært avgjørende for det initiativ havnene i Rogaland har tatt for å få prøvd ut et mulig samarbeid.

5.2 Nasjonal havnestrategi

I Nasjonal havnestrategi, som ble framlagt i januar 2015, legges det opp til ulike incentiv- og støtteordninger for å fremme overføring av gods fra veg til sjø:

- Tilskuddsordninger for havnesamarbeid
- Tilskuddordninger for investering i havn

For å legge til rette for effektive og konkurransedyktige logistikknutepunkt vil regjeringen satse på:

- Forenkling av havnestrukturen
- Utvikling av effektive, intermodale knutepunkter gjennom styrking av stamnetthavn-regimet
- Legge til rette for sterkere og mer robuste havner gjennom havnesamarbeid

- Utvikle et regelverk for havnekapital som legger til rette for markedsorienterte havner til det beste for sjøtransporten

Regjeringen vil stimulere de «framoverlente» havnene. Ulik grad av samarbeid mellom havnene kan være aktuelt:

- organisatorisk sammenslåing av hele virksomheten
- organisatorisk sammenslåing av deler av virksomheten
- samordning av ulike støttefunksjoner, som administrative funksjoner

Tildeling av støtte må sees i sammenheng med vurdering av eventuelle investeringsprosjekter på veg, bane og farled. Det vil bli gjort en prioritering av statlig investering i land- og sjøbasert infrastruktur.

Det vil sees hen til om en kommune går inn for å styrke sjøtransportens konkurranseevne, legge til rette for godskonsentrasjon og legge opp til samarbeid med nabokommunen.

5.3 Strategi for nærskipfart

I forrige regjerings strategi for økt nærskipfart fra september 2013 står det:

“Havnesamarbeid kan bidra til at godsstrømmene konsentreres innenfor ulike regioner, og at det gjennom regionale samarbeid kan bygges opp konkurransedyktige logistikknutepunkt. Det er ingen formelle hindringer for å etablere slike havneregioner, heller ikke på tvers av fylkesgrenser.

For å stimulere til bedre utnyttelse av havneinfrastrukturen og lavere enhetskostnader for godstransport på sjøen vil regjeringen utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid.

Utvikling av potensielle havnesamarbeid kan strande på mangel på ressurser til å gjennomføre nødvendige juridiske, organisatoriske og økonomiske vurderinger. Små havner har som regel begrenset tilgang på kompetanse på disse områdene, og vil være avhengig av ekstern bistand til rasjonaliseringstiltak som for eksempel: utredning og etablering av felles administrative funksjoner herunder felles bruk av ansatte, styrking av bedriftsøkonomisk kompetanse, felles markedsføringstiltak og støtte til utgifter ved evt. full sammenslåing av flere havner m.m. Det er behov for støtte til ulike prosesser som tilrettelegger for fellesfunksjoner eller havnesammenslåing.

Regjeringen vil med utgangspunkt i dette utforme en tilskuddsordning for havnesamarbeid som gir støtte til tiltak som tilrettelegger for fellesfunksjoner og havnesammenslåing. Dette kan føre til mer rasjonelle samarbeidsløsninger som kan stimulere til økt sjøtransport og bidra til å nå regjeringens mål om overføring av mer gods fra vei til sjø. Det vil settes krav om dokumentasjon på

hvordan tiltakene det søkes om statlig støtte til vil bidra til å stimulere til økt sjøtransport.»

5.4 Vestlandsrådet

Vestlandsrådet har i sin saksutredning for havnesamarbeid på Vestlandet, 3. desember 2013, blant annet uttalt følgende:

«I Vestlandsrådet sine planer er det lagt opp til at Vestlandsrådet skal bidra til styrking av sjøtransporten gjennom mellom anna tema organisering, samarbeid og oppgåvefordeling. I dette legg Vestlandsrådet at hamnesamarbeidet på vestlandet må vidareutviklast for å oppnå auka spesialisering, betre oppgåvefordeling og ressursutnytting. I tillegg blir det lagt vekt på at ein treng meir kjennskap til transportmarknaden og brukarane sitt behov. Det er også sagt at Vestlandsrådet vil utvikle ein strategi for utnytting av hamnetilbodet på Vestlandet, der målsettinga skal vere meir gods på sjø og denne skal operasjonaliserast gjennom ein balansert strategi for konsentrasjon av gods og rollefordeling mellom hamner. Det er også ønska fokus på korleis regionar bør bindast saman for å oppnå kritiske masse for godsmengder.

Med tanke på dei arbeida som allereie er i gang frå andre aktørar ser vi det ikkje som nødvendig at Vestlandsrådet tar initiativ til eit eige hamnesamarbeid på Vestlandet. Vestlandsrådet bør oppmode hamnene langs vestlandskysten om samarbeide tettare, der ei av oppgåvene bør vere å sjå nærare på hamnestruktur og oppgåvefordeling. Den nasjonale godsanalysen vil vere eit godt og viktig verktøy for hamner og regionale utviklingsaktørar langs Vestlandet. Auka kjennskap til godsstrømmar vil kunne gi grunnlag for å etablere/styrke logistikknutepunkt langs vestlandskysten slik at vi kan nå målet om meir gods frå veg til sjø og bane».

5.5 Regionplan for næringsutvikling i Rogaland

I Regionplan for næringsutvikling i Rogaland 2011-2020 står blant annet følgende satsingsområder under infrastruktur:

- Sette inn samordnet påvirkning mot de rette nasjonale beslutningstakere til rett tid
- Bygge allianser

Som resultatmål står blant annet:

- Rogaland har tilstrekkelig med godt tilrettelagte næringsområder
- Rogaland har en moderne havnestruktur

6 Om RogAlliansen

6.1 Formål og mål

Prosjektets klare mål er å -

overføre gods fra vei til sjø

Dette skal gjøres ved å -

styrke sjøtransportens konkurranseevne.

Prosjektet har hatt som oppgave å utrede alle mulige tiltak, å dokumentere sammenheng mellom tiltak og mål, og der det er mulig kvantifisere effekten.

Prosjektet har utarbeidet en del modeller for å synliggjøre sammenhengene, som er illustrert lenger bak i rapporten.

6.2 Virksomhet og størrelse

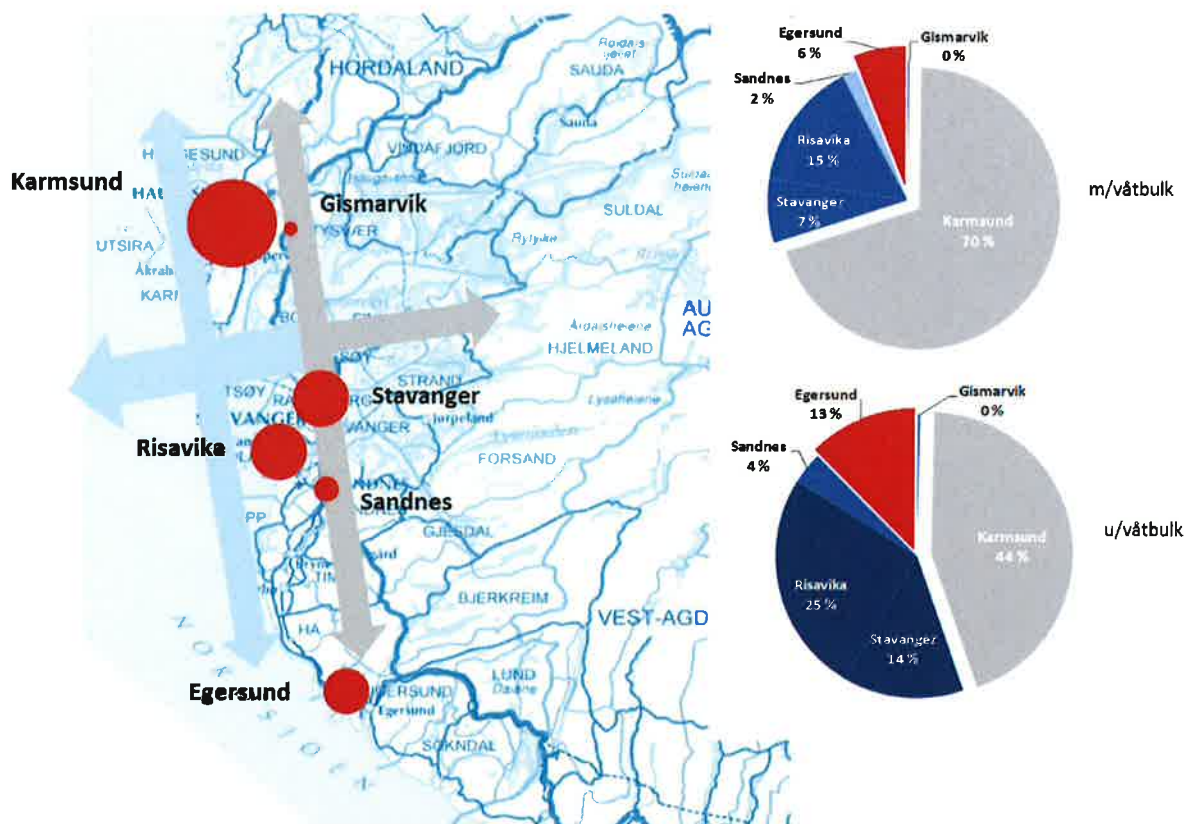
RogAlliansen har et samlet godsslag på ca. 12,4 millioner tonn (inkl.våtbulk) og 5,5 millioner tonn (ekskl.våtbulk). De viktigste markedene er industri, offshore, fisk og vanlig konvensjonell last. Det gjør "havnen" til den nest største i Norge.

Stavangeregionen og Karmsund er omtrent like store havner hvis en ser bort fra petroleumsprodukter.

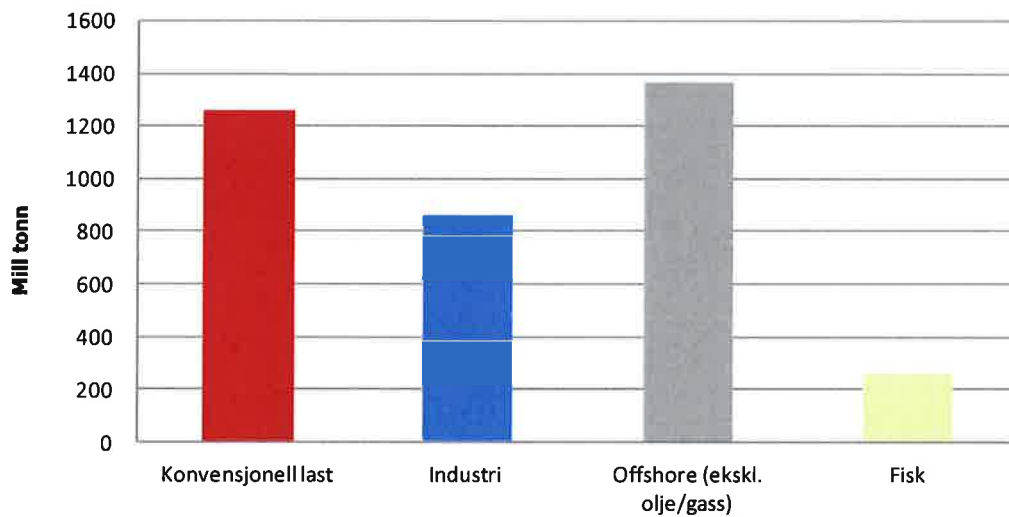
Havnene i alliansen disponerer til sammen ca. 1 000 daa havnearealer og 7 500 daa næringsarealer.

Alle havnene håndterer konvensjonell last, men Karmsund og Stavangerregionen (Risavika) er klart størst. Offshore-relatert gods håndteres kun i Karmsund, Gismarvik og i Stavangerregionen (Risavika), fiskeprodukter kun i Egersund og Karmsund (Husøy). Det er industrirelatert gods først og fremst over private havner i Stavangerregionen.

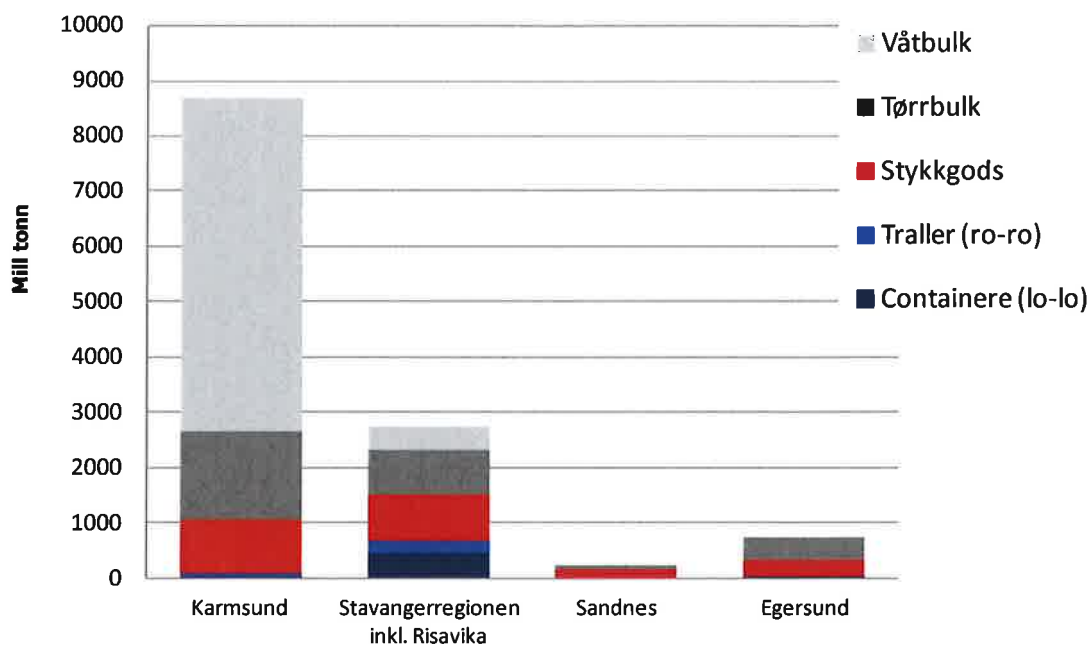
Gismarvik har registrert lite tonnasje i 2014, men er desidert størst på næringsareal med over 5000 dekar disponibelt.



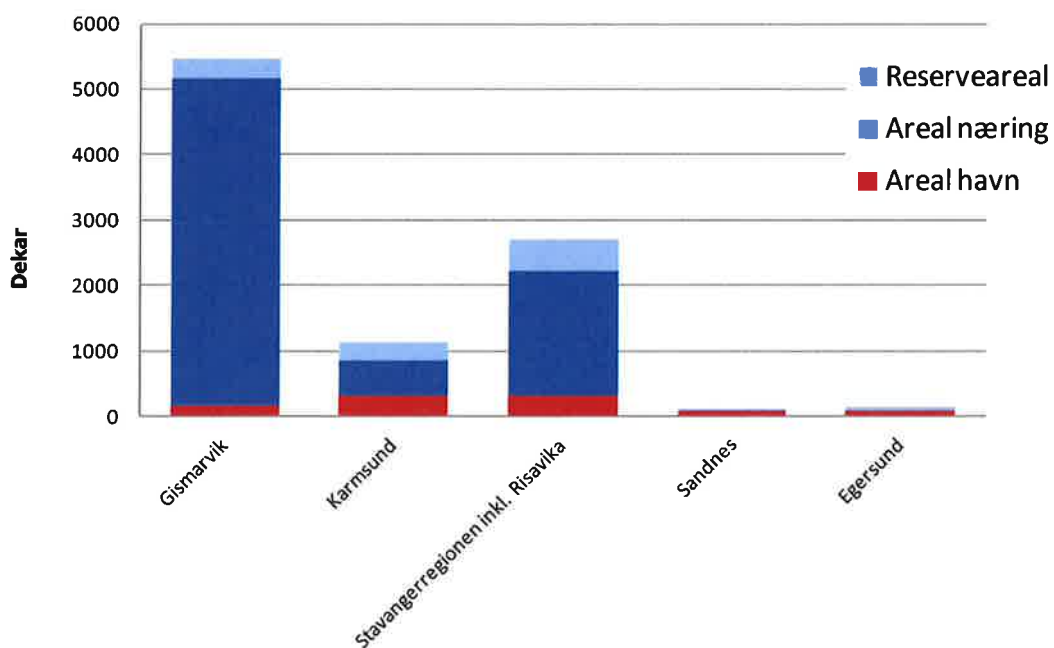
Figur 8 Lokalisering av aktørene og størrelse



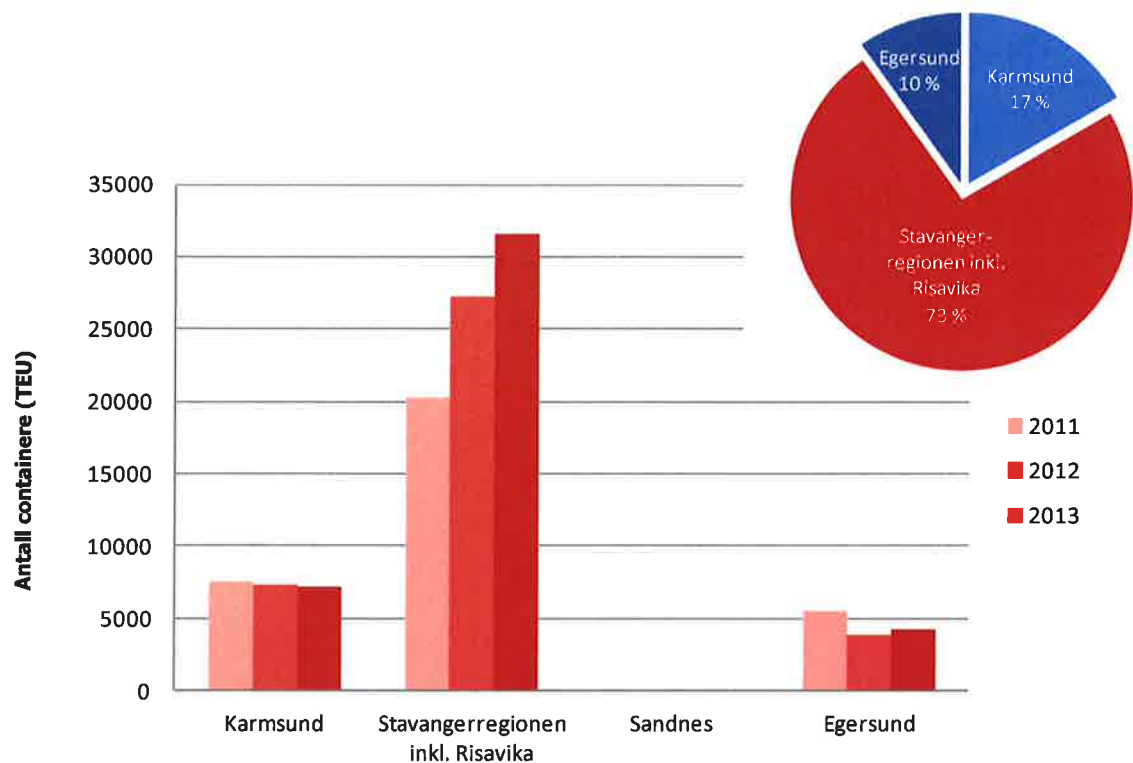
Figur 9 RogAlliansens størrelse innenfor ulike markeder i 2014 (1000 tonn).



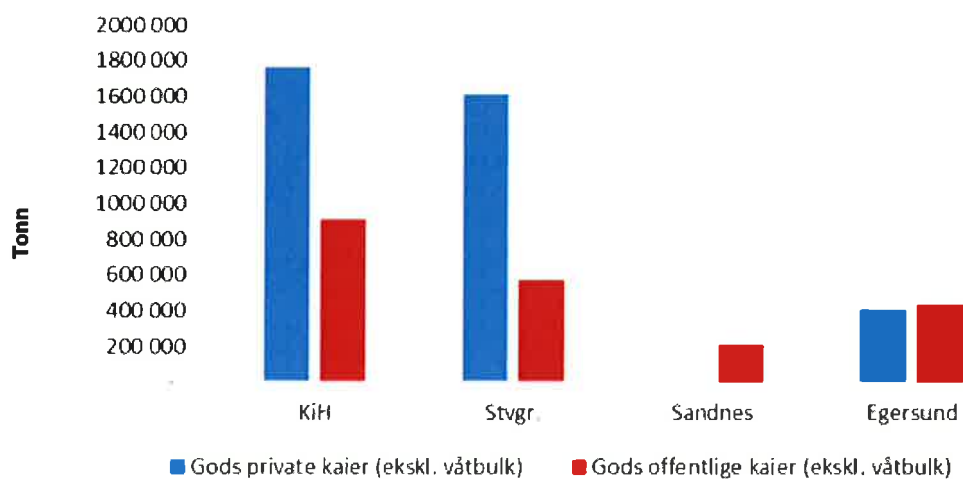
Figur 10 Aktørenes styrkeforhold innenfor type last i 2014 (1000 tonn).
Gismarvik har ikke registrert tonnasje



Figur 11 Arealer havn og næring



Figur 12 Antall containere (TEU)

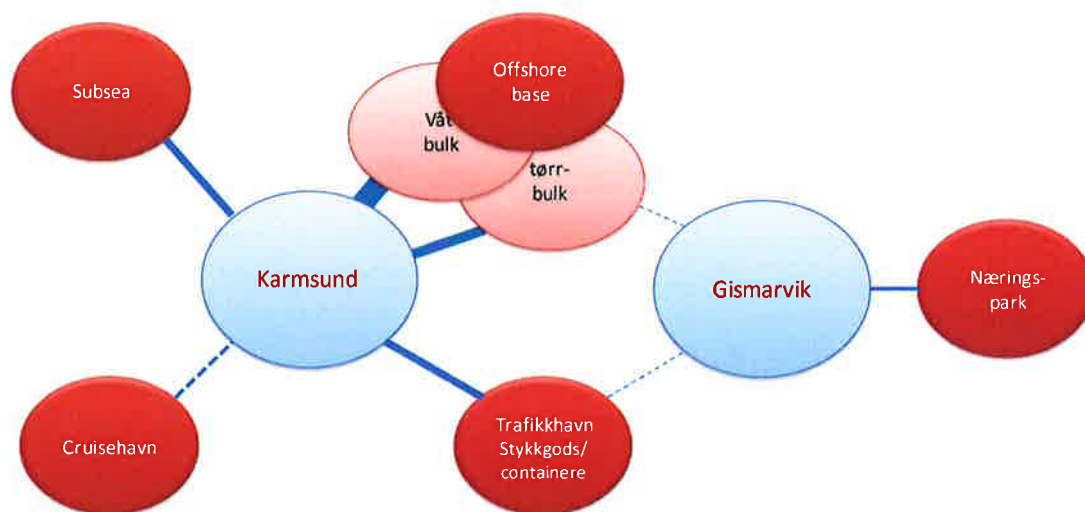


Figur 13 Offentlige og private kaier

Havnestrukturen i RogAlliansen og de markedene de ulike havnene opererer gjenspeiler næringsstrukturen i fylket.

Havnene er langt på vei spesialiserte, med offshore/subsea, fisk og konvensjonell last i Karmsund, konvensjonell last i Risavika, breakbulk i Sandnes og fisk i Egersund. Det er imidlertid også en overlapp innenfor alle disse kategoriene, som er en styrke for RogAlliansen. Utgangspunktet for et samarbeid bør derfor være godt.

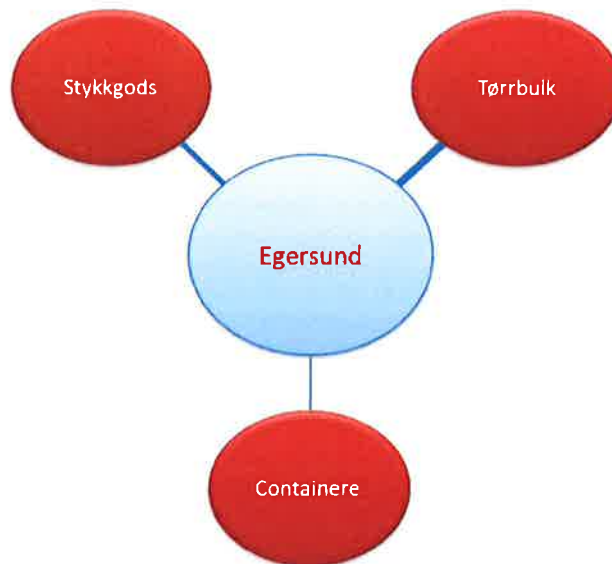
Strukturen i havnene Nord-, Midt- og Sør-Rogaland er illustrert i de etterfølgende figurene, sterkt forenklet, men gir allikevel et bilde av hovedaktivitetene.



Figur 14 Havnestruktur og markeder i Haugalandet

Gismarvik har i dag svært lite godstrafikk, men vil ut fra tilgjengelige arealer og ambisjoner kunne bli en betydelig aktør som kan gi betydelige synergier for de andre havnene.

Figur 15 Havnestruktur og markeder i Stavanger/Jæren



Figur 16 Havnestruktur og markeder i Dalane

6.3 Stavangerregionen Havn IKS

Stavangerregionen Havn IKS eies av kommunene Stavanger, Sola, Randaberg og Rennesøy. Havnen har eierandeler i Risavika Havn AS (45%) og Risavika Eiendom AS.

Stavangerregionen Havn håndterer både cruise-, gods-, offshore- og fergetrafikk. Den godsrelaterte virksomheten kan knyttes til flere havneområder (og kommuner); Indre havn, Mekjarvik, og Risavika, i tillegg til private kaianlegg.

Disponible havne- og næringsarealer til gods er i underkant av 1 450 daa, med til sammen 4 800 kaimeter fordelt på 9 kaier. Det er 3 ramper og 10 kraner (stasjonær eller mobil).



6.4 Risavika Havn AS

Risavika Havn AS eies av Stavangerregionen Havn IKS, NorSea Group AS og Risavika Eiendom AS. Risavika Terminal AS er et datterselskap som står for den operative driften av deler av havnen.

Risavika Havn og Risavika Terminal har hovedvekt på konvensjonell last og offshore.

Disponible havne- og næringsarealer til gods er til sammen ca. 770 daa, med til sammen 2 000 kaimeter fordelt på 7 kaier. Det er to ramper og en kran.



6.5 Sandnes Havn KF

Sandnes Havn KF ligger innerst i Gandsfjorden og er et kommunalt foretak. Sandnes Terminal AS er et datterselskap og terminaloperatør.

Sandnes Havn håndterer i hovedsak prosjektlast og breakbulk.

Disponible havnearealer til gods i indre havn er på 28 daa og på Somaneset (den nye havnen) 52 daa, med til sammen 910 kaimeter fordelt på 5 kaier. Antall ramper er 4 og havnen har 2 kraner (stasjonær eller mobil).



6.6 Eigersund Næring og Havn KF

Eigersund havn er et kommunalt foretak med en samlet kailengde på rundt 4 500 meter fordelt på 36 kaier. Dette inkluderer tre ro-ro kaier.

De viktigste markedene er fisk og konvensjonell last. Deler av havna er frihavn.

Sentralt i havna ligger Kaupanesområdet, hvor det god plass for etablering av nye virksomheter.



6.7 Karmsund havnevesen IKS

Karmsund havnevesen IKS er en felles organisasjon for havnedrift i kommunene Bokn, Bømlo, Haugesund, Karmøy, Sveio og Tysvær. Karmsund havneområde er det tredje største i Norge målt i godsomslag over de mange havneavsnittene. Store industribedrifter som Hydro Aluminium og Statoil Kårstø ligger i Karmsund havneområde.



Lengst vest i Haugesund, like ved innseiling til byen, ligger Killingøy Subsea & Offshorebase. Karmsund trafikkhavn og fiskerihavn er plassert på Husøy på Karmøy.

Karmsund havns godsrelaterte virksomhet har hovedvekt på offshore, fisk og konvensjonell last. I tillegg er havnen stor på våt- og tørrbulk.

Disponible havne- og næringsarealer til gods er på henholdsvis 310 daa og 540 daa, med til sammen 8 400 kaimeter fordelt på 30 kaier. Havnen har 4 ramper.

6.8 Haugaland Næringspark AS

Haugaland Næringspark AS er et datterselskap av Haugaland Kraft AS, som igjen er eiet av kommunene Karmøy, Haugesund, Tysvær, Vindafjord, Sveio, Bokn og Utsira.

En av landets største industriparker på 5 000 dekar er under utvikling på Gismarvik, langs E39, midt mellom Stavanger og Bergen. Areal- og energikrevende industri innen petroleumsrelatert virksomhet skal her tilbys fleksible energiløsninger med tilgang til naturgass og fornybare energiformer.

Gismarvik Havn er ISPS-godkjent, og blir ny offshorebase og flerbrukshavn på Vestlandet. Første fase av utbyggingen er slutført med 110 meter dypvannskai og 80 dekar lagerareal. Kaien er dimensjonert for høye belastninger. Videre utbygging er under planlegging.



6.9 Linjer

Det er et stort antall linjer som i dag anløper havnene innenfor RogAlliansen, både containerskip, stykkgodsskip og bulkskip.

De største redierene er Maersk, Sea Cargo, NCL, ECL, Samskip og Nor Lines.

I figur 17 vises linjene.

Karmsund

Sea Cargo, Immingham, Aberdeen, Amsterdam, Esbjerg, Ro-Ro (ukentlig)
Maersk, Bremerhafen Lo-Lo (sporadisk)
NCL, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, kysten, Lo-Lo (ukentlig)
ECL, Rotterdam og Hamburg Lo-Lo (ukentlig)
Samskip, Rotterdam Lo-Lo (sporadisk)
Nor Lines, Kysten, Baltic, Kontinentet, stykkgoods/ro-ro/lo-lo

Risavika

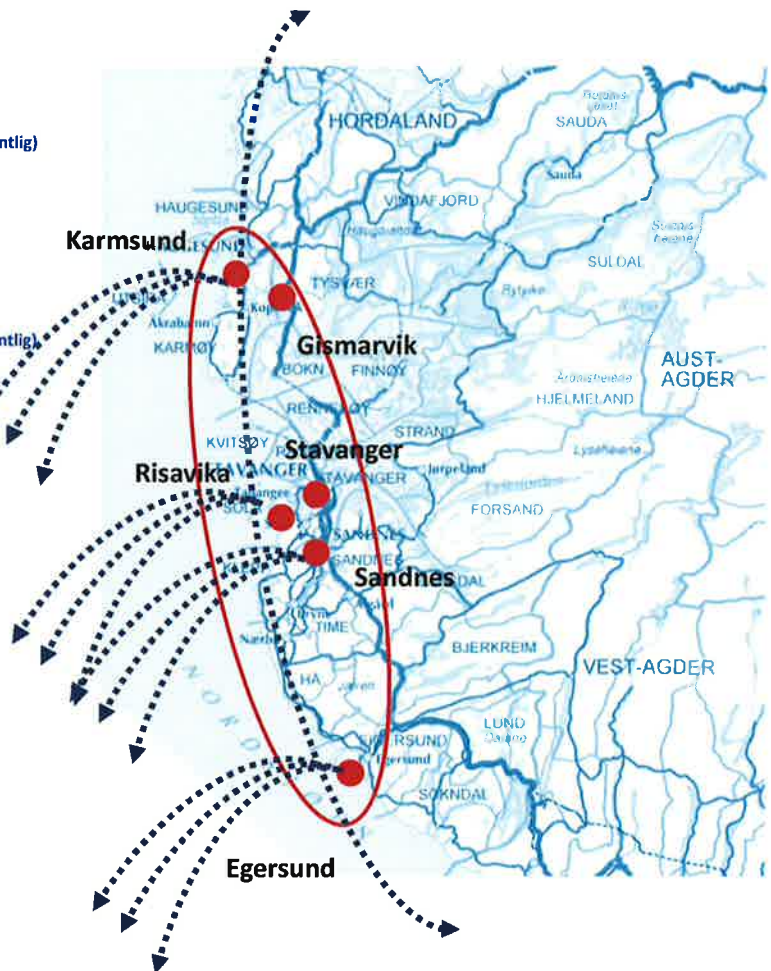
Sea Cargo, Immingham, Aberdeen, Amsterdam, Esbjerg, Ro-Ro (ukentlig)
Maersk, Bremerhafen, Lo-Lo (ukentlig)
NCL, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, kysten Lo-Lo (ukentlig)
ECL, Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, kysten, Lo-Lo (ukentlig)
Samskip, Rotterdam, Lo-Lo (ukentlig)
BBC, Amerika via UK, Breakbulk (månedlig)
Fjordline, Ro-Pax (daglig)

Sandnes

Nor Lines, Kysten, Baltikum, Kontinentet, stykkgoods/ro-ro/lo-lo
Eimskip, NL, UK, kysten, sideport/reefer
Wilson ASA, Duisburg, Rhinen, bulk (stål)
Seines Arm, Kontinentet, kysten, bulk (stål)
Hagland/Storeseltnen, bulk (tømmer)
Baltic Line, DK, PL
Scan Shipping
Scan Baltic Line

Egersund

Maersk, Bremerhafen, Lo-Lo
Eimskip CTG, Baltikum, frysskip/stk gods
Silver Green, Nederland, frysskip
Nor Lines, Kysten, Baltic, Kontinentet, stykkgoods/ro-ro/lo-lo
KTM Shipping, Bulkskip
Bergen Tankers, oljetanker
Bergenhus shipping, Bulkskip
Technip, Offshore



Figur 17 Etablerte linjer innenfor RogAlliansen CARGOW mangler i oversikten på oss

7 Infrastruktur

7.1 Infrastruktur i regionen

Rogaland har fra førmiddelalder vært et sentralt knutepunkt for skipstrafikk i «vesterled» og opp «nordvegen» langs kysten. Det er også i dag et naturlig sørvestlig punkt for utskipning og landing av gods, med kort vei både til Kontinentet og de britiske øyer.

På landsiden er Rogaland tilknyttet resten av Vestlandet og Sørlandet med E39 (nord-syd akse) og Østlandet med blant annet E 134 (øst-vest akse). Andre viktige riksveier som binder fylket sammen er Rv 44, 47, 509 og 510.

Sørlandsbanen, med tilknytning til Kristiansand og Oslo, går via Egersund over Jæren, med Sandnes og Stavanger som sentrale stopp. CargoNet sin godsterminal er på Ganddal, ca. 4 km fra Sandnes og 18 km fra Risavika.

Regionen har flyplass på Sola og på Karmøy.

Rogaland er i sterk vekst og vil gjennom en rekke store gjennomførte og planlagte infrastrukturtiltak (T-sambandet Haugaland, Rogfast, Hordfast, Ryfast, E39 og E134) stå styrket både regionalt og nasjonalt, med kortere interne reiseavstander og raskere tilgjengelighet og tilgang til et større marked. Det er i lys av dette viktig å posisjonere og utvikle havnene i regionene i tråd med utviklingen for øvrig, og sikre regionen en sammenhengende god landbasert og sjørelatert infrastruktur.

T-sambandet Haugaland

I 2013 åpnet den såkalte T-forbindelsen på Haugalandet , et nytt øst-vest veisamband mellom E39 i Tysvær og fv. 47 på Karmøy, samt nytt nord-sør samband mellom Fosen og E134 i Haugesund. Det nye sambandet har kortet inn reisetiden betraktelig til Karmøy/Haugesund og andre deler av fylket.



Rogfast

Prosjektet E39 Rogfast innebærer mulig kryssing av Boknafjorden og Kviteseidfjorden nord for Stavanger med undersjøisk tunnel.

Tunnelen er planlagt fra Harestad i Randaberg kommune til Arsvågen i Bokn kommune, og blir rundt 26,7 kilometer lang. I tillegg skal det bygges en arm på om lag fire kilometer opp til Kvitsøy.

E39 Rogfast blir verdens lengste undersjøiske vegtunnel. Tunnelen blir også den dypeste vegtunnelen i verden (390 meter under havoverflaten).

Prosjektet er forventet ferdigstilt i 3 kvartal 2023.

Hordfast

Hordfast er et veiprojekt som er under utredning for strekningen Bergen-Stord. Prosjektet skal gi fergefri veiforbindelse ved hjelp av broer og kanskje en undersjøisk tunnel, og da erstatte opptil fire ferjesamband.

Hordaland fylkeskommune legger spesiell vekt på dette veiprojektet som skal binde sammen Bergen og Sunnhordland. Det er ikke med i Nasjonal transportplan 2010-2019, og er ikke planlagt av Vegvesenet. Hordaland fylkeskommune og Statens Vegvesen har begynt å planlegge veien, og håper at byggestart kan være rundt år 2020. Konsept og trase skal velges i den nærmeste fremtiden.

Ferjefri E39

Sommeren 2010 fikk Statens vegvesen i oppdrag å sette i gang et prosjekt som skulle utrede hvilket potensial en ferjefri kyststamveg vil ha for næringsliv og tilhørende bo- og arbeidsregioner. Det skulle og utredes teknologiske løsninger for fjordkryssinger.

Prosjektet gjelder for E39 mellom Kristiansand og Trondheim. Det er i dag politisk vilje til å gjennomføre et slik prosjektet, og det er omtalt i NTP 2014-2023. Det er fortsatt i utredningsfasen.



E134

Haugesund-Oslo på fire timer og Stavanger-Oslo på fem timer? Dette er målsettingen i ny rapport fra Statens vegvesen.

Næringslivet i Rogaland er svært tilfreds over at E134 over Haukeli anbefales som ny hovedstamvei mellom øst og vest. Det betyr for eksempel kutt i reisetiden mellom Haugesund-Oslo på to og en halv time.

Strekningsoppgraderingene vil trolig tidligst bli realisert en gang mellom 2027 og 2030.

7.2 Infrastruktur i tilknytning til havnene

Stavangerregionen/Risavika

Stavangerregionen Havn består av blant annet av indre havn, Risavika og Mekjarvik. I tillegg inngår Risavika havn AS som et deleid datterselskap.

De viktigste vegforbindelsene for forlytting av gods til og fra Stavangerregionen Havn er E39 nordgående og sydgående mot Sandnes, og Rv 509 til Sola og Risavika, samt Rv 44.

Det skjer utbedringer i veisystemene rundt Sola og Risavika.

Stavanger Lufthavn Sola ligger i nær tilknytning til Risavika og ikke langt fra Stavanger. Endestasjonen på Sørlandsbanen er i Stavanger.

Sandnes

Sandnes havn består av indre havn og Somaneset. Indre havn utfases. Viktigste vegforbindelser er E39 og Rv 44, samt Rv 509 og 510 mot Sola og Risavika.

Jernebaneterminalen på Ganddal er i relativ nærhet til havna, men det er ingen direkte tilknytning. Sandnes er en av de større stasjonene på Sørlandsbanen.

Det er også kort avstand til Sola Lufthavn.

Karmsund

Karmsund Havn består av havneanlegg på Killingøy og Risøy i Haugesund, Husøy og Kopervik på Karmøy, samt rundt 50 andre havneanlegg i regionen

Den viktigste vegtilknytningen er E134, som sikrer nordsør forbindelsen gjennom Karmøy og tilknytning til E39 og Rv 47.

Nærmeste flyplass er Haugesund Lufthavn.

Gismarvik

De viktigste innfartsårene til næringsparken på Gismarvik er Rv 47 og E39. Det nye T-sambandet binder E134 og E39 sammen.

Nærmeste flyplass er Haugesund Lufthavn.

Egersund

De viktigste vegene rundt Egersund havn er Rv 44 Jærveien og Rv. 42 med tilknytning til E39, og Rv. 502 på Eigerøya. Egersund har utfordringer i lokalvegnettet, med lav veistandard til enkelte havneavsnitt, hvor smale og svingete veier krever møteplasser.

8 Marked for godstransport

8.1 Næringsstruktur Rogaland

Industrien i Rogaland har tradisjonelt vært basert på fylkets egne råstoffer, som fisk og landbruksprodukter, samt tilgang på lokal elektrisk kraft (jern- og metallindustrien), og ikke minst produksjon for fylkets øvrige hovednæringer sjøfart, landbruk og fiske (verkstedindustrien).

I dag har Rogaland et svært allsidig og dynamisk næringsliv. Næringsstrukturen er dominert av olje- og gassrelatert virksomhet og utgjør 10 % av sysselsettingen, og sannsynligvis nær det dobbelte med alle underlevarandører.

Det er imidlertid viktig å huske på at Rogaland er det største industrifylket i landet, og at landbasert industri sysselsetter flere enn i olje- og gass. Noe av denne kan også være offshore relatert, som for eksempel Kårstø. Det er en rekke andre store industrianlegg i fylket, med Hydro Karmøy og Kverneland som to eksempler. Eksportrettet industri og konkurranseutsatte virksomheter er i høy grad med på å dominere økonomien, og slik sett er regionen følsom for impulser fra internasjonal økonomi.

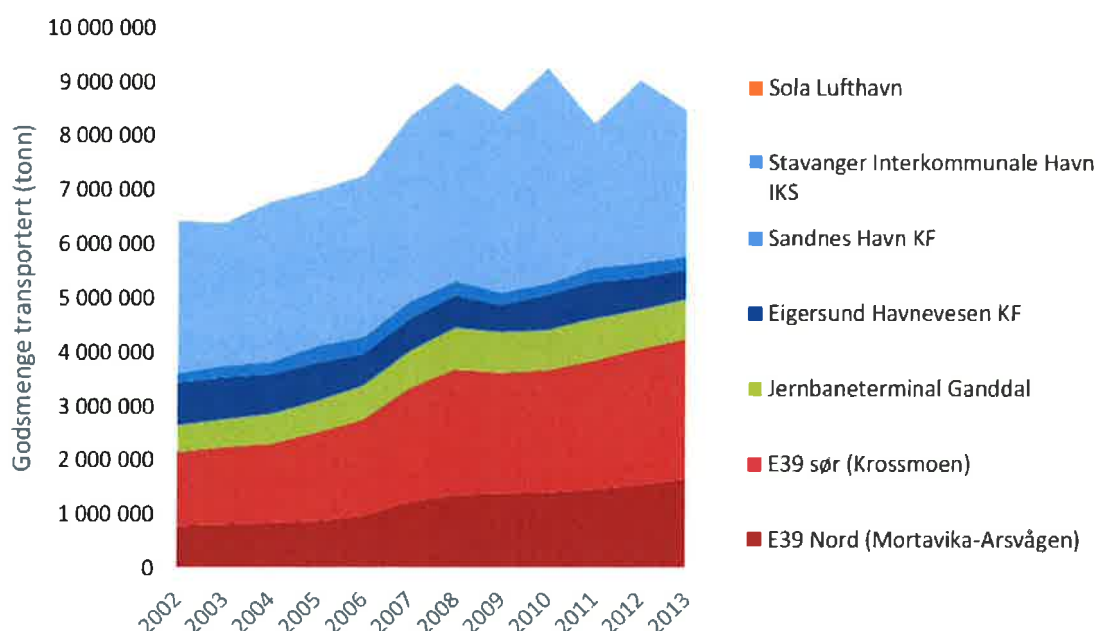
Næringsmiddelindustrien er den største industribransjen med 18,8 prosent av fylkets industrisysselsetting. Offentlig forvaltning og varehandel, hotell- og restaurant sysselsetter imidlertid klart flest. Sistnevnte kan også i en viss grad relateres til offshore virksomheten. Transport og kommunikasjon, sysselsetter ca. 12.000 mennesker i fylket. Det er med andre ord viktig å merke seg at fylket huser et bredt spekter av næringer, og at de aller fleste er sysselsatt i annet enn olje- og gassrelaterte virksomheter.

I en tid med litt svake utsikter for olje og gass er det viktig også å huske på at dette fortsatt vil være en nasjonal hovednæring i flere tiår fremover. Etter en liten korrigering forventer eksperter at markedet vil ta seg opp igjen. Dessuten besitter regionen kompetanse som vil gjøre den bedre i stand til å omstille seg og skape nye arbeidsplasser.

Rogaland har en sentral beliggenhet som vår nærmeste utpost til Storbritannia og Kontinentet. Med god vei-, bane-, fly- og sjøtilknytning bør fylket være et naturlig knutepunkt framover både for handel og industri.

8.2 Godstransport i Rogaland

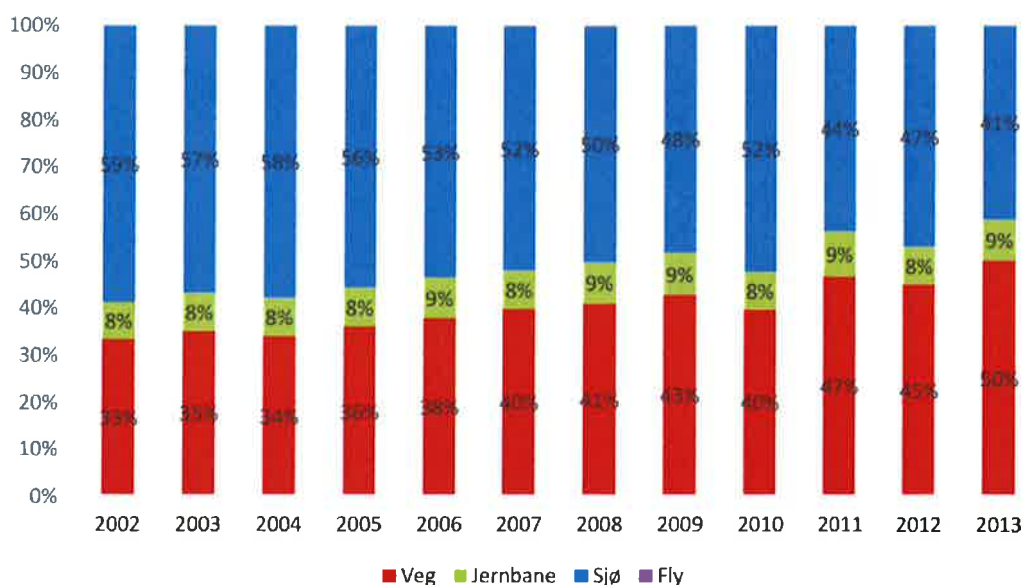
I følge en nylig gjennomført godsstrømanalyse (Godstransport i Rogaland, 2014) har godsmengden transportert med jernbane og lastebil til og fra Sør Rogaland økt betydelig i perioden 2002 til 2011. Denne utviklingen sammenfaller sterkt med den generelle økonomiske utviklingen som har funnet sted i Rogaland i samme periode. Sjøtransporten opplevde tilsvarende vekst frem mot 2008, men har deretter blitt gradvis redusert over tid. Figuren under viser samlet utvikling i godsmengden transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002–2013 for de viktigste vegpunktene til/fra Sør Rogaland, samt havnedistriktene, jernbaneterminalen på Ganddal og Sola Lufthavn.



Figur 18 Utvikling i gods transportert til og fra Sør Rogaland i perioden 2002–2013. Rødt = vegtransport, grønt = jernbanetransport, blått = sjøtransport og oransje = lufttransport)
Kilder: SVV - Trafikkdata, SBB Havnestatistikk, Avinor/SS B og Terminaldrift. Kilde: Godstransport i Rogaland 2014

Figuren viser også at den totale godsmengden fraktet til og fra Sør Rogaland har økt betydelig i perioden 2002–2012, fra 6,5 millioner tonn i 2002 til 9 millioner tonn i 2012. Grunnet nedgang i sjøtransporten, særlig innen tørrbulk, ble det fraktet 500.000 tonn mindre gods til/fra Sør Rogaland i 2013, mens det fortsatt var sterk vekst på veg og tilnærmet nullvekst på jernbane. Dette er en utvikling som strider mot den politiske målsetningen om at en større andel av godset skal overføres til sjø og jernbane. Slik utviklingen har vært i perioden 2002–2013 går det i dag rundt 2 millioner tonn mer gods på vegene til/fra Sør Rogaland enn det gjorde i 2002.

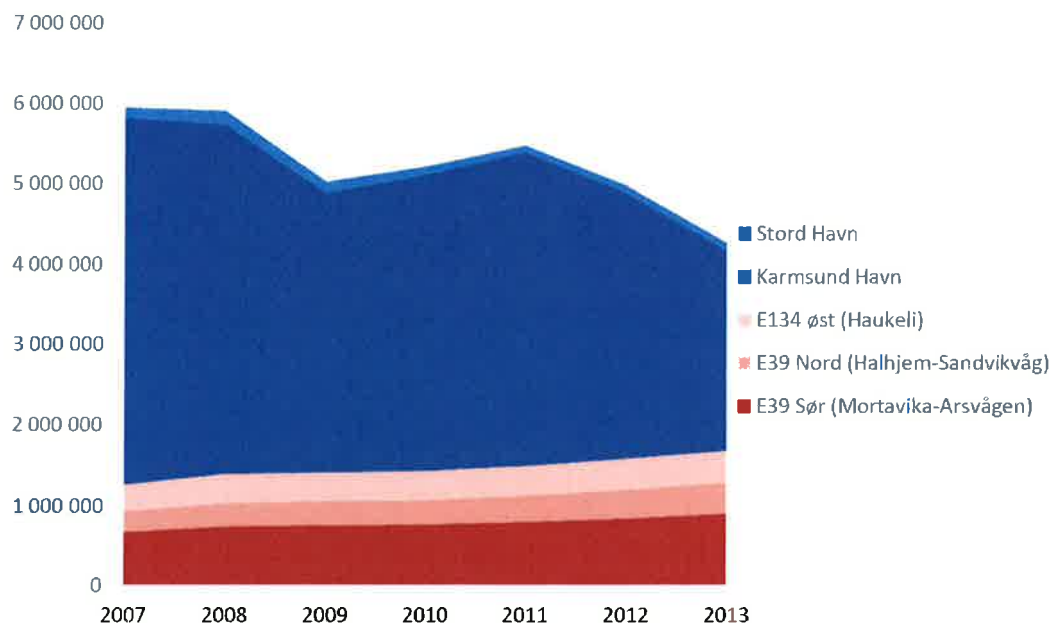
I figuren nedenfor vises denne utviklingen i transportmiddelfordelingen mellom veg, sjø og bane i perioden 2002-2013 for transport til og fra Sør Rogaland.



Figur 19 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007-2013 for transport til og fra Sør Rogaland

Figuren nedenfor viser at det mellom 2007 og 2013 var en betydelig nedgang i gods som ankommer Haugalandet og Sunnhordland på sjø, fra 4,7 millioner tonn til 2,6 millioner tonn. Merk at utskiping av gass og kondensat fra Kårstø er utelatt fra figuren for å gjøre den mer sammenlignbar med Sør Rogaland.

Som i Sør Rogaland er det i hovedsak nedgang i transport av tørrbulk som har bidratt til dette. I samme periode har godstransport på vei økt med 430.000 tonn fra 1,25 millioner tonn til 1,68 millioner tonn.



Figur 20 Utvikling i gods transportert (våtbulk utelatt) i perioden 2007-2013 for transport til og fra Haugalandet inkl. Sunnhordland. Kilde: Godstransport Rogaland 2014



Figur 21 Utvikling i transportmiddelfordeling mellom veg og sjø (våtbulk utelatt) i perioden 2007-2013 for transport til og fra Haugalandet inkl. Sunnhordland. Kilde: Godstransport Rogaland 2014

8.3 Utviklingstrekk og trender

Det er i gang en nasjonal godsanalyse, hvor del 1 foreligger (februar 2015). Bakgrunnen for analysen er blant annet å kartlegge gods som kan overføres fra veg til sjø og bane. De nasjonale og globale utviklingstrekkene vil også gjelde for Rogaland.

Det er vel kjent at liberalisering og globaliseringen siste tiår har økt varhandelen og dertil transportbehovet, ikke minst for sjøtransport. Teknologisk utvikling innenfor IKT- og transportområdet har vært sterkt medvirkende til å frembringe de globale og samtidig spesialiserte produksjons-, handels- og transportsystemene som er fremtredende i dag.

I Norge er dette ytterligere forsterket av lang og vedvarende økning av levestandard og kjøpekraft.

Sjøtransporten har internasjonalt utviklet en sterk posisjon innenfor containerfrakt, og nasjonalt en sterk og vedvarende posisjon innenfor bulk, men møter kjente utfordringer innenfor distribusjon av ferdigvarer, hvor sentralisering av lagerhold har vært en tendens. Å høste stordriftsfordeler og samtidig opprettholde høy leveringsservice overfor kundene har medført at lagrings- og konsolideringspunkter er flyttet lenger tilbake i distribusjonsnettverkene, mens de derav følgende lengre distribusjonstransportene utføres med hurtig biltransport. Faktorene vareverdi, varemengder og stordriftsfordeler fremstår som svært viktige i forklaringen av hvordan logistikksystemene utvikler seg: Særlig i distribusjonsleddene for høyverdi ferdigvarer har vi sett en trend mot lagersentralisering, til dels utenfor Norge og Norden. Dette forklares med at relativt høye kapitalkostnader og relativt lave transportkostnader virker i retning av redusert lagerhold og gir økt transport for slike varer. Når lagrene trekkes lenger bort fra sluttbrukeren på denne måten, har hurtig vegtransport – gjerne over natten – vært en måte å opprettholde høy grad av leveringsservice på.

Dette er en av de store utfordringene til sjøtransport, men lengre distribusjonstransporter kan også favorisere sjø, forutsatt effektive omlastingspunkter. Et økt miljøfokus med incitamentordninger og/eller reguleringer vil også kunne bidra til overføring fra veg til sjø, noe det arbeides sterkt for innenfor EU.

I tråd med nasjonale føringer har også RogAlliansen overføring av gods fra veg til sjø som målsetting. Det er imidlertid i dag flere pågående nasjonale prosjekter med akkurat dette som måletting. I forbindelse med arbeidet med RogAlliansen møter man særlig på to av dem. Det er imidlertid viktig å presisere at RogAlliansen arbeider helt uavhengig av disse prosjektene og at de på ingen måte er tilknyttet hverandre.

Base2base

Risavika havn leder prosjektet Base2Base, som har til formål å overføre gods som i dag transporteres mellom oljebasene på Vestlandet, fra veg til sjø. Prosjektet er i et tidlig stadie og enda ikke realisert.

Primærkundene for den påtenkte godsrueten vil være de største vareeierne innen offshoreindustrien, med Statoil i spissen. Ruten vil gå mellom Risavika utenfor Stavanger, via CCB på Ågotnes utenfor Bergen og Mongstad Base, til Florø Base. Det er stiftet et nytt selskap som skal trafikkere ruten, hvor aksjonærene er Stavangerske Dampskipsselskap, NorSea Group, CCB, og Florø Base. I tillegg til Statoil forventes det at aktører som Bring, Halliburton og Kuehne & Nagel får roller i den nye ruten.

Prosjektet har vakt betydelig interesse, og i lys av de betydelige og voksende volumene (rundt 100 billass med basegoods ut fra Nord-Jæren daglig), et begrenset antall havner og kapitalsterke kunder, skulle man forvente at et sjøtransportalternativ ville være realistisk her. Likevel har prosjektet ikke materialisert seg i form av et faktisk sjøtransporttilbud, da de store kundene fortsatt er usikre på løsningen. Parallelt med dette har Bring, gjennom Marine Management, gjennomført et tre-måneders prøveprosjekt med en innleid båt, MV "Rignator".

Godsfergen

Prosjektet Godsfergen ledes av Shortsea Services - Shortsea Promotion Center Norge, og har som målsetting å ta 30 % av det potensialet som TØI regnet som overførbart fra vei til bane og sjø (Hovi og Grønland, 2012), det vil si om lag 4 millioner tonn årlig. Dette kommer i tillegg til eksisterende volumer på de samme relasjonene. Dette er gods som har minst 300 km. transportdistanse. Ruten skal anløpe de større havnene i Sør-Norge og utvalgte havner i Sverige, Danmark, Polen og Tyskland (GodsFergen, 2014).

Skipene er planlagt med en størrelse på ca. 3500 dwt. Avhengig av design og type lastbærer vil det kunne bety en lastekapasitet på noe i nærheten av 2800 tonn (en del mindre om man satser på RoRo-design).

Prosjektet er i et tidlig stadie og det virker langt frem før det eventuelt blir realisert. Skal en operatør være villig til å investere i slik tonnasje må han vurdere den risikoen som ligger i et langt tidsperspektiv.

GodsFergen ønsker å tilby tekniske løsninger med automatisk godshåndtering. En kan se for seg mulige småskalaoperasjoner der mindre havner kan bli effektive med lite kapital bundet i utstyr og følgelig lave handlingskostnader over kaikanten. Det er imidlertid et spørsmål om dette kan bidra til å motvirke de stor- og samdriftsfordeler en sentralisert havnestruktur vil gi, og sålede ikke styrke sjøtransportens konkurranseevne.

Godsfergen

- Daglige ruter:
Dør-til-dør/terminal-til-terminal

- Pålitelig og presis

- Primære kunder:
Store vareeiere og speditører

- Billigere enn bil

- Betydelig miljøeffekt

Ta 30 % av tilgjengelig gods?

- Et alternativ til dagens biltransport
 - Potensielt volum 3-6 mill. tonn/år
 - Skalerbart rutenett

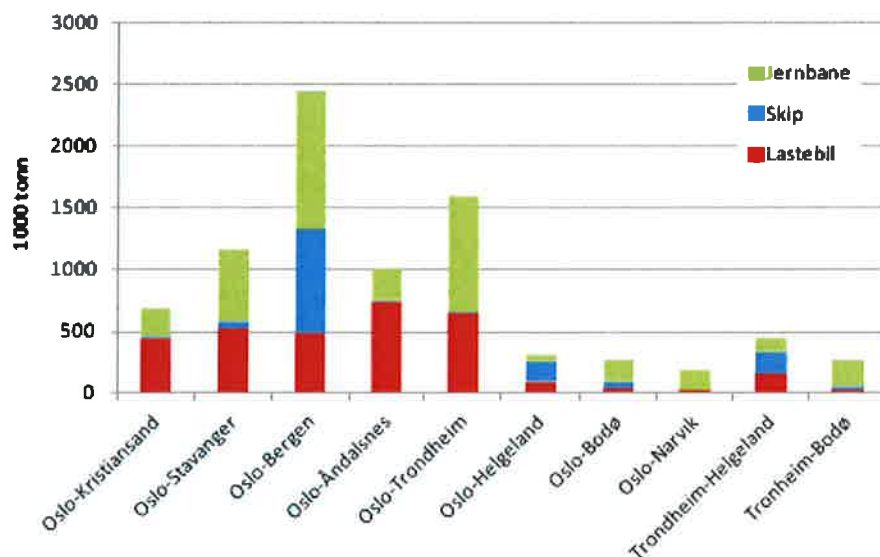


Kilde: www.godsfergen

8.4 Konkurransflater og valg av transportform

I den nasjonale godsanalysen hevdes det at det er for få og små konkurranseflater mellom transportmidlene, og at det må store strukturendringer til over tid for å endre dette. Et eksempel på en vellykket strukturendring var i sin tid etablering av containeriserte pendeltog mellom de store byene i Norge, og etablering av Artic Rail Express (ARE) mellom Sør- og Nord-Norge via Sverige.

Konkurranseflatene på hoveddestinasjonene mellom jernbane, skip og lastebil er synliggjort nedenfor, og viser også noe av potensialet for overføring av gods til sjø fra veg. Det inkluderer ikke Haugalandet, som også inngår i RogAlliansens potensial, sammen med Sunnhordaland.



Figur 22 Årlige godsmengder i 1000 tonn og transportmiddelfordeling på hovedrelasjoner (2009). Kilde TØI

I det store bildet utfører sjøtransporten over halvparten av transportarbeidet innenriks og nesten hele det internasjonale transportarbeidet. Bransjen vil fortsette å spille en sentral rolle i global handel og transport, og har dermed et betydelig ansvar for gapet mellom fremtidige klima- og miljøforpliktelser og forventet transportvekst. Det er derfor viktig både å sikre og bedre sjøtransportens allerede sterke posisjon, og samtidig gjøre den enda mer miljøvennlig som alternativ.

I den nasjonale godsanalysen mener de arbeidet med godsoverføring må styrkes gjennom å bedre sjøtransportens konkurranseevne, men at et ensidig fokus på godsoverføring alene ikke vil ta tak i de større utfordringene bransjen står overfor. Det er derfor behov for større bredde på politikkutformingen, samt et behov for i større grad å se virkemidlene i sammenheng.

8.5 Prognoser for RogAlliansen

En prognose for vekst skal gjenspeile en sannsynlig fremskrevet, alminnelig samfunnsutvikling, nasjonalt og regionalt. Befolkningsutvikling, utvikling i brutto nasjonalprodukt (BNP) og kjøpekraft. Erfaringstall viser at vekst i varehandel og frakt av gods er det dobbelte av befolkningsveksten, på grunn av økt kjøpekraft og frihandel (globalisering).

I tillegg til å gjenspeile en alminnelig samfunnsutvikling skal en prognose si noe om sannsynlige økte markedsandeler, som følge av konkrete eller påtenkte tiltak.

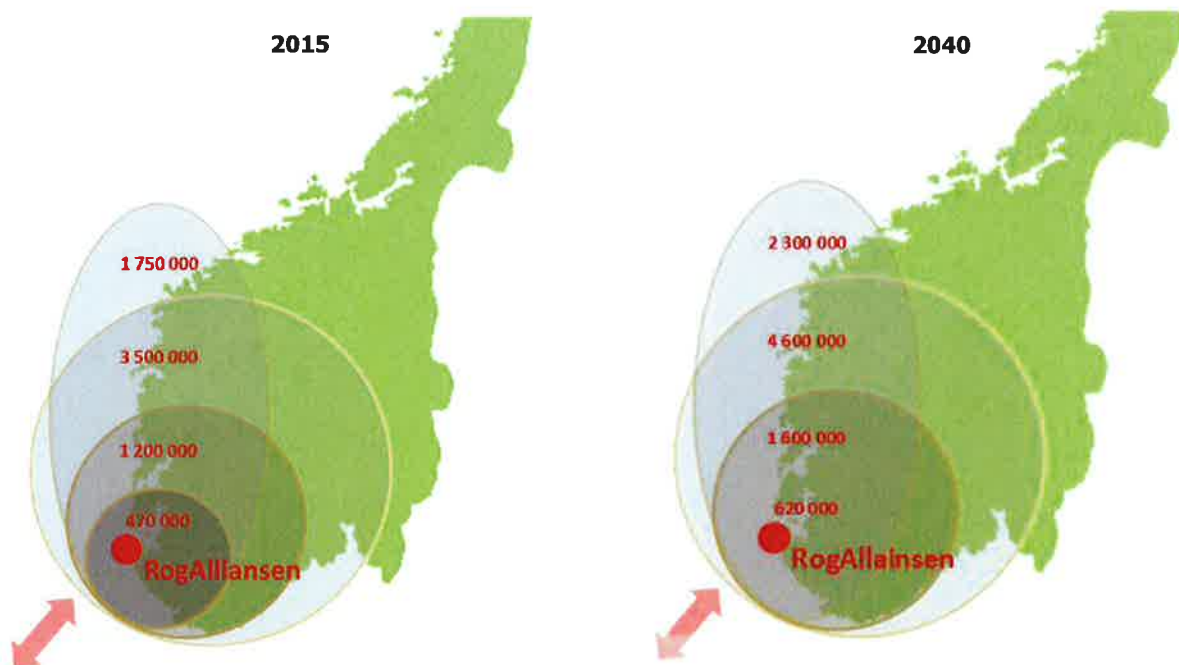
Det er ikke i denne delen av prosjektet (fase 1) gjennomført en egen markedsanalyse, med prognoser. Det er imidlertid sett på andre tidligere analyser for beregning av potensialet for overføring av gods fra veg til sjø, samt i egen regi gjennomført noen enkle beregninger for potensialet til RogAlliansen.

De store sentraene i Rogaland har de siste årene vært i sterk vekst, og det er ingen grunn til å moderere den langsiktige forventede veksten på grunn av kortsiktig usikkerhet innenfor olje og gass. Det er viktig for regionens konkurransekraft og framtidige verdiskapning at en samler og koordinerer ressurser i hele fylket, og sikrer både næringslivet og innbyggerne en effektiv, bærekraftig og framtidsrettet infrastruktur. Gode transport- og distribusjonskanaler og effektive knutepunkter er en forutsetning for dette. Havnene er og vil i stadig sterkere grad stå sentralt i logistikk-kjeden på varenes vei til eller fra sluttbruker, både for industri og konsumenter. Rogalands beliggenhet og type næringsvirksomhet underbygger dette.

De store byregionene vil stå overfor en betydelig befolkningsvekst kommende år, kanskje noe moderert på kort sikt som følge av usikkerheten innen olje og gass.



Figur 23 Modell for beregning av prognoser



Figur 25 Befolkningsgrunnlag for RogAlliansen i 2015 og 2040.

Basert på beregninger gjort av blant annet TØI og senere i den nasjonale godsanalysen (2015) er det fremlagt et potensial for overføring av gods fra veg til sjø.

Det fraktes rundt 500 millioner tonn gods til, fra og i Norge årlig, til sammen et transportarbeid på 140 milliarder tonnkm. Potensialet for godsoverføring mellom transportformene utgjør en svært liten andel av transportvolumet, men siden det er de lange transportene det er lettest å overføre, vil andelen bli større målt i transportarbeid. Potensial for godsoverføring er estimert til i størrelsesorden 5-10 millioner tonn, avhengig av styrken på tiltakene som må iverksettes.

Det er også foretatt beregninger, i regi av Godsfergen, for potensial av overføring av gods fra veg til sjø, fortrinnsvis nærskipsfart.

RogAlliansens bidrag eller potensial kan tilnærmes på to måter.

Godsstrømsanalysen for Rogaland (2014) gir en oversikt over godsstrømmene til og fra fylket og internt i fylket. Det gir en oversikt over godsets transport-

form og -veg, samt opprinnelse eller destinasjon inn og ut av fylket, og således en pekepinn på om og hvor sjø er et alternativ.

Prosjektet har imidlertid valgt å gjøre en egen enkel kalkyle for RogAlliansen (figur 28), som sammenfaller godt med beregninger gjort av andre. For å få en større del av potensialet over på sjø, kreves sannsynligvis et modernisert og utvidet samarbeid i Rogaland, med både organisatorisk og fysisk tilrettelegging, og sannsynligvis ytterligere virkemidler fra myndighetene.

Potensialet må utredes nærmere i fase 2, men et av flere resonnementer følger nedenfor.

Det knytter seg et konkret potensiale for å avlaste Oslo-navet og etablering av nye direkte linjer (feedere) fra Kontinentet til Sørvestlandet:

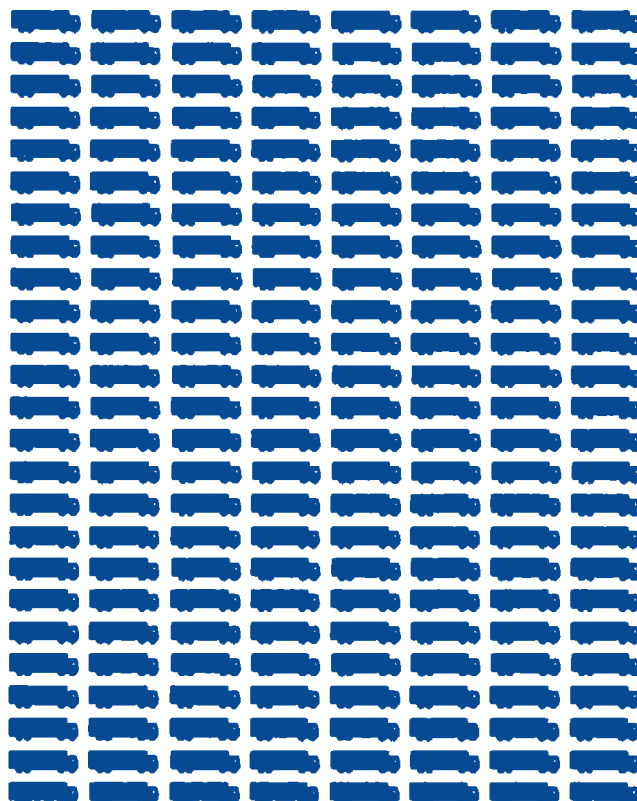
- Det passerer ca 2500 lastebiler over grensen hvert døgn, med i snitt 16 tonn last. Svinesund utgjør ca. 12 mill tonn av dette.
- Det aller meste av volumet er langdistansegods med transportavstander over 300 kilometer, noe som betyr at mye skulle være relevant for sjøtransport.
- 400 000 TEU i Oslofjorden (200 000 over Oslo Havn). Med i snitt 10 tonn last utgjør det 4,0 millioner tonn.
- 20 % av godset skal til og fra Vestlandet (10 % til Sørvestlandet)
- 50 % av godset går med jernbane

Det er et åpent spørsmål hvor stor andelen fulle containere som går direkte eller splittes ved sentrallager i Oslo-regionen. Det er for enkelthets skyld lagt til grunn direkte transporter eller etablering av sentrallagere i Rogaland.

Det gir 800 000 tonn som i dag går via Osloregionen (transitt) fra utlandet og er overførbart til sjø til/fra Sørvestlandet (ca 50 000 semitrailere/100 000 TEUs).

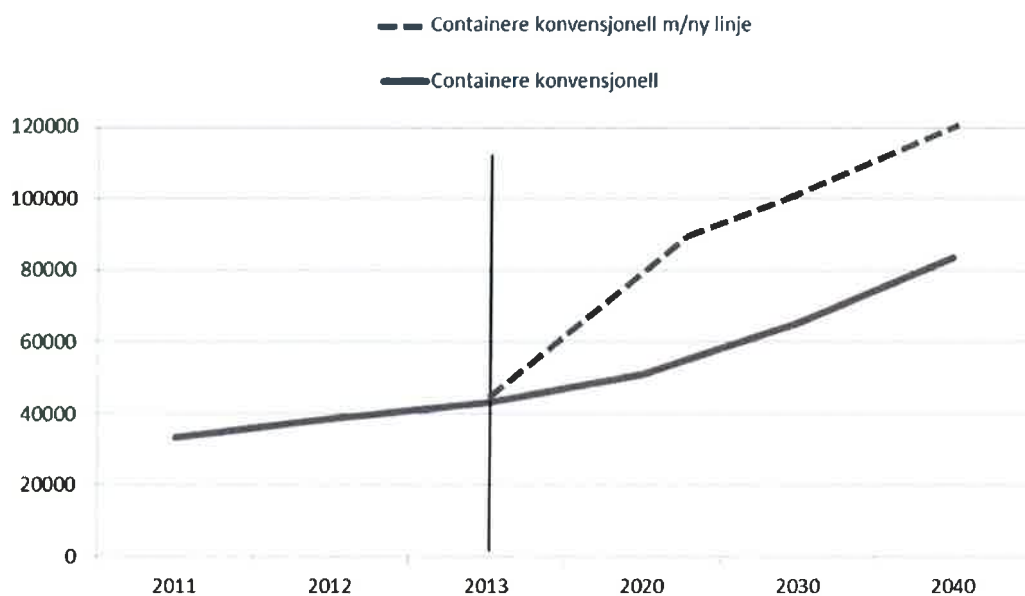
I modellen nedenfor (figur 29) er dette fordelt på europeisk last og oversjøisk last, samtidig som nærskipslast er supplert av beregninger fra blant annet Godsfergen. Det er også gjort beregning for at RogAlliansen blir innfallsporten for hele Vestlandet, både med tall for 2014 og 2040 som grunnlag. I prognosene ligger en normal forventet framskrivning til grunn for befolkningsvekst og kjøpekraft.

Slik det fremgår ligger det et potensial for RogAlliansen i blant annet den oversjøiske lasten som kommer med feederne fra Kontinentet til Oslo. Eksempelvis vil et nytt, middels stort linjeskip fra Rotterdam til en av RogAlliansens havner erstatte 200 semitrailere på vegen fra Oslo til Rogaland, noe som vil tilsvare 40 000 semitrailere i året. Effekten av dette er illustrert i figur 26 og 27. Det vil "over natten" kunne gi en dobling av antall TEU.



Et containerskip fra Kontinentet som seller inn til en havn i RogAlliansen kan eksempelvis erstatte 200 semitrailere på veien fra Oslo til Rogaland. Hvis trailerne kjørte i kø, vil køen være omtrent 5 km lang. To ukentlige anløp vil utgjøre 40 000 semitrailere i året.

Figur 26 Eksempel på effekt av et nytt linjeskip til regionen



Figur 27 Potensial for containere (TEU)



Figur 28 Potensial for overføring av gods fra vei til sjø via Rogaland (Kilde: SSB, IRIS, TØI/Sitma, Godsfergen)

9 Samarbeidsområder

Det er sett på ulike områder for samarbeid mellom havnene, både innenfor marked og drift. I prosjektets startfase ble følgende områder diskutert:

- Organisatorisk samarbeid på delområder
 - Logistikkssystemer
 - Terminaltjenester
 - Backoffice-funksjoner (IKT, mv.)
 - ISPS-organisering
- Markedssamarbeid
 - Deling av markedsressurser
 - Felles markedsføring, nasjonalt og internasjonalt
 - Felles kommunikasjonsplattform for hele fylket (myndigheter og marked)
 - Spesialisering av havnene
- Etablering av et regionalt havneselskap

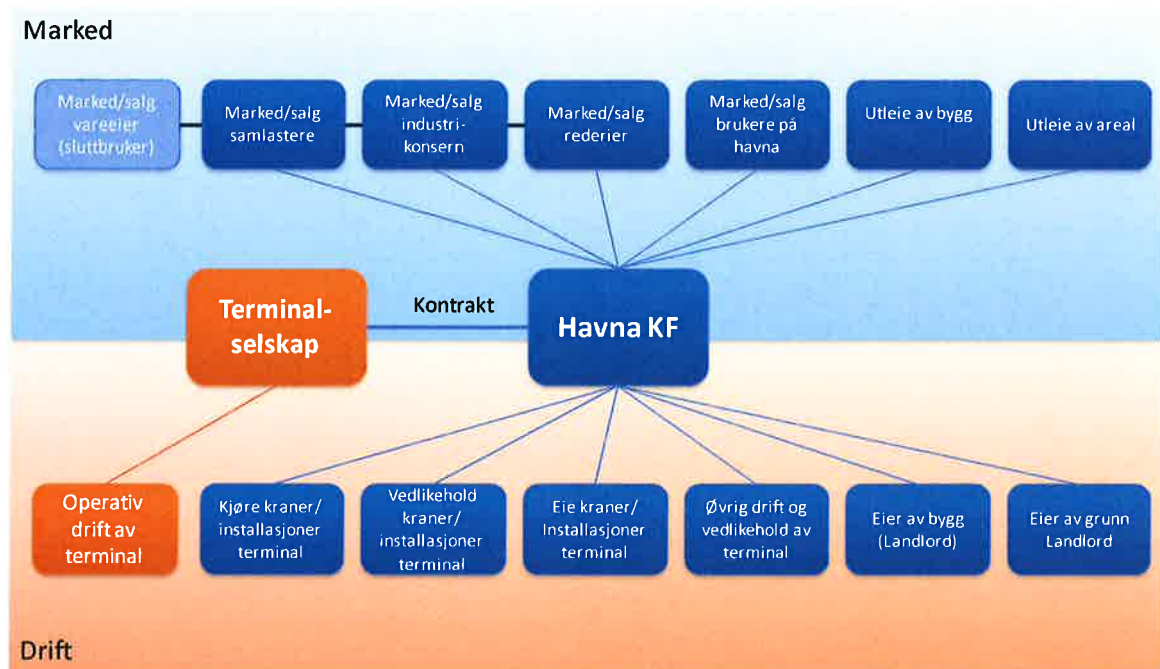
Det er en nærmere omtale av mulige samarbeideområder innenfor marked og drift nedenfor.

Før man går inn i en mer inngående diskusjon om samarbeid og organisering av havner, er det imidlertid viktig med en forståelse av havneselskapenes ulike roller, og bevisstgjøring rundt hvem som er kunden.

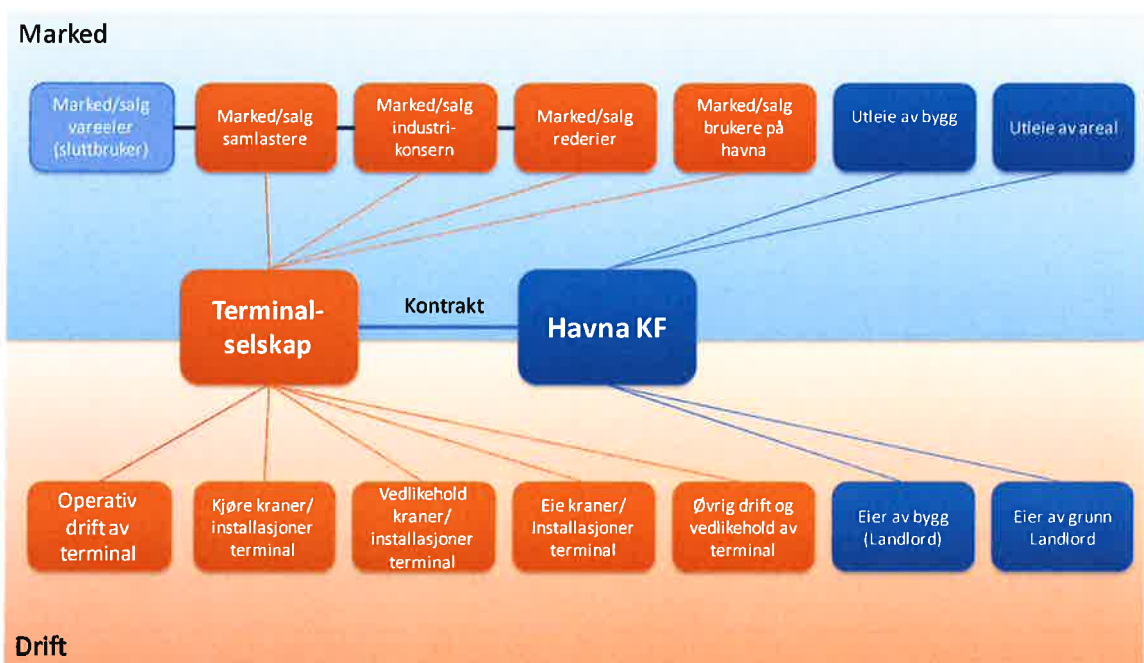
9.1 Hvem er havneselskapenes kunder?

Det er ulike aktører og roller knyttet til havnedrift. For de offentlige havneselskapene varierer det ut fra forretningskonsept og hvordan de er organisert hvem som er «havnas» faktiske kunde og hvem som er kundens kunde. Sistnevnte kan være vel så viktig i havnas strategiske markedsarbeid.

I figurene på neste side er to ytterpunkter illustrert, der man i figur 29 drifter havna selv og har ansvar for all markedskontakt. I figur 30 opererer havneselskapet mer som en ”landlord” og har satt ut all drift og markedskontakt til ulike terminaloperatørselskaper. Et eksempel på dette er Gøteborg havn.



Figur 29 Organisering av drift og marked. Havnevesenet i en ledende operativ rolle

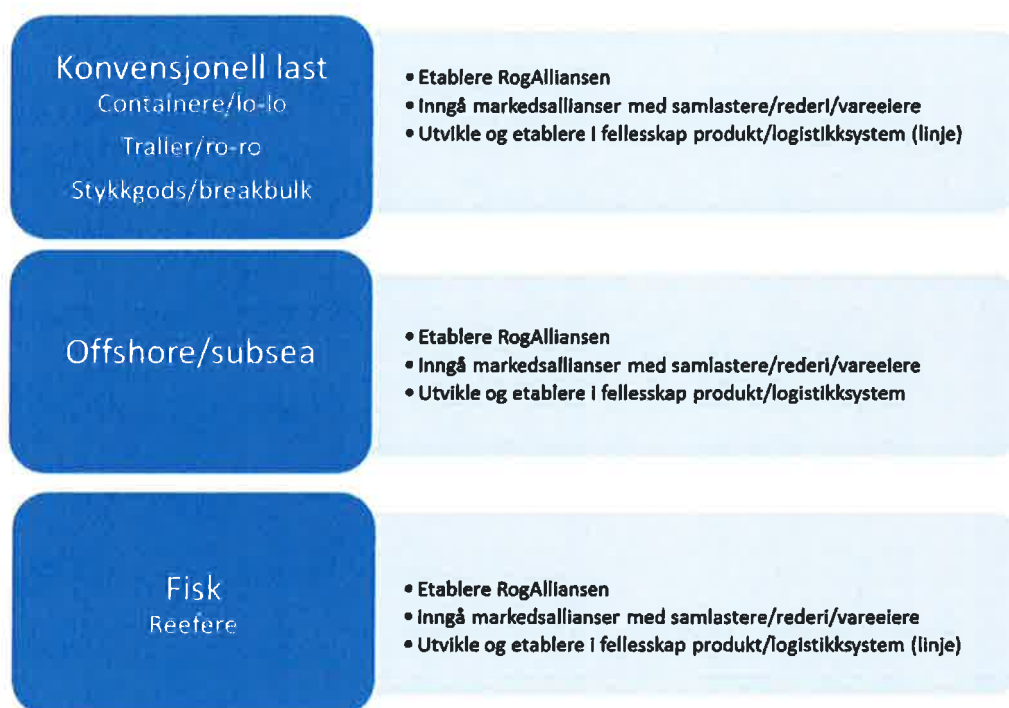


Figur 30 Organisering av drift og marked. Havnevesenet som "landlord"

9.2 Marked

Det er hensiktsmessig å dele markedet for godstrafikk i Rogaland inn i tre hoved-områder; konvensjonell last, offshore/subsea og fisk.

Regionen står sterkt i alle disse kategoriene, men på Vestlandet er den største verdiskapningen knyttet til havnæringene offshore, maritim industri og sjømat. En ser imidlertid at flere andre typer bedrifter etablerer seg her, noe som vil forsterkes ved bedre kommunikasjonsløsninger både på sjø og vei. I tillegg vil flere og flere importører og eksportører benytte seg av sjøtransport når det blir bedre tilrettelagt og de blir bedre kjent med mulighetene i markedet.



Figur 31 Markedsområder i Rogaland

Markedssituasjonen for havnene

Veitransporten har vunnet til dels store markedsandeler i den oppgangen som har vært de siste årene. Sjøtransporten kan også vise til en liten vekst, men taper terreng i forhold til veg.

Sjøsidene opprettholder fortsatt et stort volum på transport, men det er fortrinnsvis på bulk. Om en ser på mulighetene for frakt av tradisjonelt gods (konvensjonell last), og overføring fra vei til sjø, så taper sjø i kampen om fremføringsvei.

I utgangspunktet skal havnen være en tilrettelegger av terminaltjenester. Arealer, havnefasiliteter og kai er hovedvirkemidler for havnas rolle som tilrettelegger. Som godsoverføringsledd mellom land og sjø er god kontakt med rederier, transportører og transportbrukere derfor en hovedbetingelse. Havnene og rederienes engasjement og evne til samarbeid er avgjørende for at de rette tiltak settes i gang i tide, og at det utvikles gode samarbeidsrelasjoner. Som del av verdikjeden mellom vareeier/produsent og kunde er "havnen" mer enn en kai med bakland. Tilretteleggerfunksjonen er viktig og avgjørende for at havnen skal kunne skape "merverdi" i verdikjeden.

Motpolen til dette er de store samlasterne (f.eks. DB Schenker, Bring, PostNord Logistics), som har kontroll og eierskap i hele verdikjeden fra produsent til sluttbruker. Slik kontroll gjør at utfordringer i verdikjeden løses enklere - mindre involvering av aktører, samme interessebilde.

I RogAlliansen sitt prosjektarbeid fremstår et felles arbeid mot et utvidet marked som en god mulighet og en viktig samarbeidsfunksjon. I den forbindelse bør målsettingen være:

- ✓ A finne transportløsninger via sjø, til erstatning for veitransport.
- ✓ Å gjennomføre et markedsarbeid mot strategiske kunder for å avdekke hvilke behov og krav som stilles for at sjøtransport skal bli foretrukket.
- ✓ Å sette konkrete mål og strategier for overføring av gods fra vei til sjø samt utarbeidelse av handlingsplan.

Dette kan oppnås ved aktivt å bidra til at kunnskapsgrunnlaget for sjøtransport, og intermodale transporter der sjøtransport inngår, heves og forbedres ute hos utvalgte kundegrupper. Havn, rederi eller vareeier har ikke nødvendigvis sammenfallende interesser og behov. Elementer som konkurranse, tilgang på gods og ikke minst kravet til effektivitet i verdikjeden vil være sentrale elementer.

Logistikkjedene og distribusjonskanalene er ofte sementert, og havn og sjøtransport er gjerne fraværende. Transportkjøperne må få bedre og mer utfyllende informasjon om tilbud og organisering.

De parametere som ofte oppgis å ha vital betydning for valg av transportløsning er:

- ✓ Pris, kostnad for fremføring av enhet.
- ✓ Forutsigbarhet, transporten utføres slik det forventes
- ✓ Frekvens, hyppighet for transportene, fleksibilitet i planlegging
- ✓ Ledetid, fra vare er klar til forsendelse til mottager har mottatt varen
- ✓ Sikkerhet, varen kommer frem i den tilstand den skal

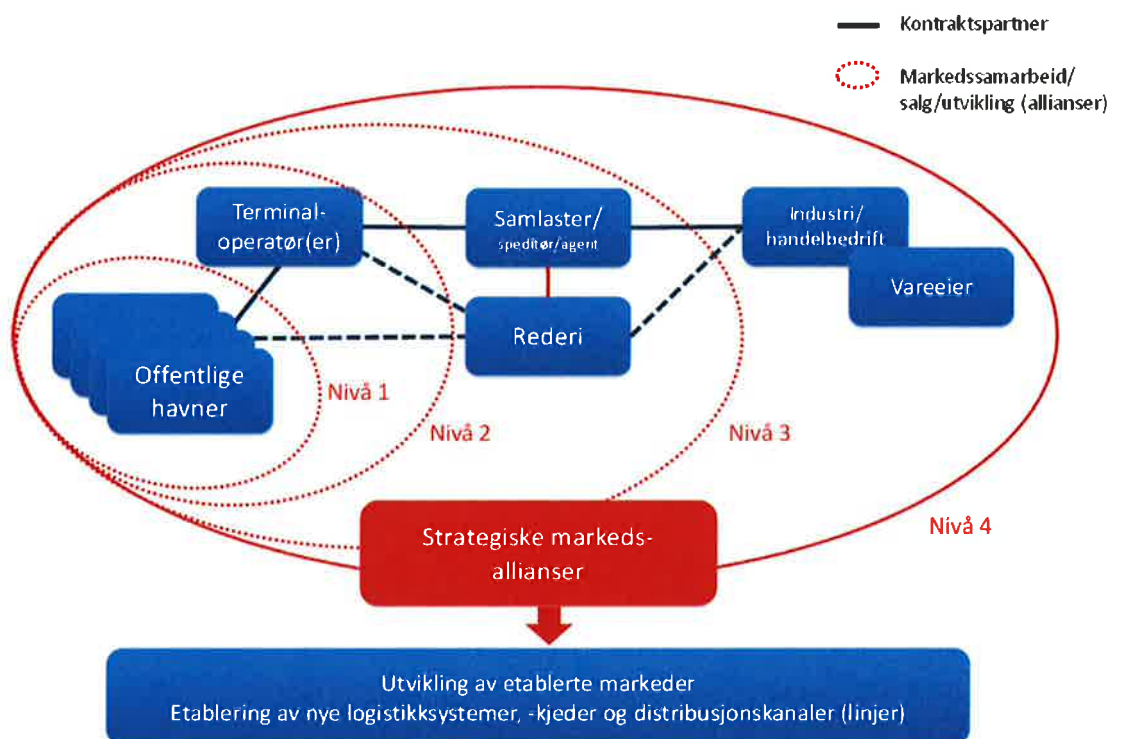
- ✓ Regularitet, tilbudet er til stede i samme form over tid
- ✓ Grønt fotavtrykk, miljø og bærekraft

Noe av det mest kritiske for bransjen er **kunnskap**. Det er for eksempel viktig å forstå markedet og skaffe seg kunnskap om samspillet mellom aktørene.

Det vil si en helhetlig forståelse av hvordan markedet virker og henger sammen, samspillet mellom aktørene; vareeiere, vareleverandører, rederiene, agencies, samlastere, terminaloperatører og havnene. Og hvordan disse sammen er den del av internasjonale logistikkanaler og distribusjonskjeder.

Det gjør det viktig at det etableres strategiske allianser som arbeider parallelt både i markedet og med å etablere nye produkter.

Et eksempel på mulig markedssamarbeid og etablering av markedsallianser er illustrert i figur 32.



Figur 32 Markedsallianser

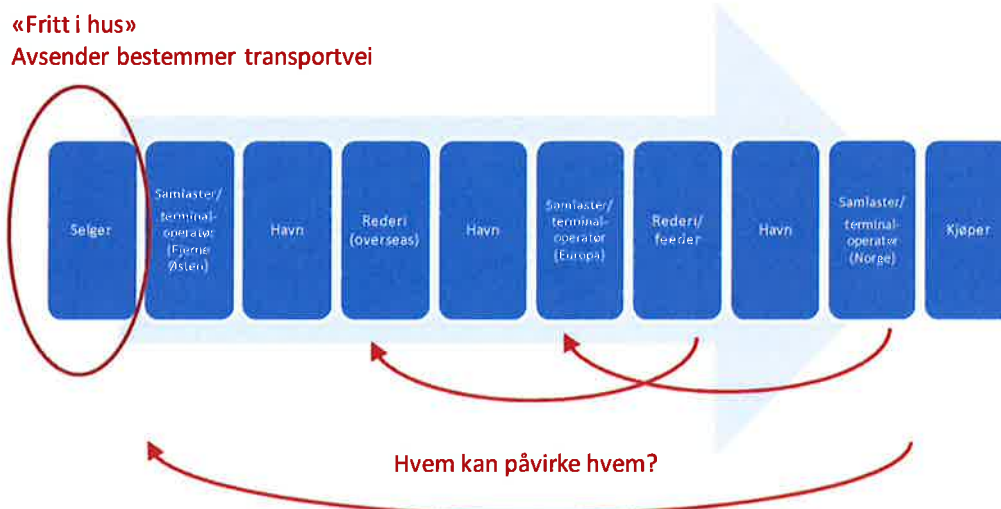
I RogAlliansens pragmatiske tilnærming til markedet må alliansen spørre seg hva den skal rette seg mot, for raskest og mest effektivt å nå målsettingen.

- ✓ Import – lokalt transportbehov
- ✓ Eksport – lokalt transportbehov
- ✓ Regionale og nasjonale transportbehov
- ✓ Godsstrømmer og retninger (bryte opp i dagens korridorer)

En bør i samarbeid med rederiene rette seg mot det segmentet som en umiddelbart kan påvirke. Primært vil dette være import fra Kontinentet, som i dag utføres med veitransport (dør – dør). En utfordring er at dette som oftest leveres «fritt i hus», og at det er avsender som bestemmer transportform og -vei. Dèt krever en diskusjon av hvordan man best kan påvirke valg av transportkorridorer og -måte, se figur 33.

Sekundært vil det være oversjøisk containertrafikk, der rederier viderefrafter fra de store oversjøiske havnene i Europa til nordiske havner med feedere. Det genererer et stor innenlands transportbehovet for å viderefremføre godset til sluttdestinasjon.

Uansett segmenter må arbeidet være innrettet på etablering av flere gode «godskorridorer» direkte inn til Vestlandet, via Rogaland. Det vil si bruk av sjøveien med container i multimodale løsning.



Figur 33 Transportkorridor og mellomledd ved import til Norge

Hvorfor et markedsamarbeid mellom havnene?

Prosjekt- og arbeidsgruppen har pekt på følgende punkter som begrunnelse for hvorfor et markedssamarbeid bør etableres.

- Felles regionalt fokus
- Felles strategi/kompetansepool
- Styrket kompetanse (kunnskap) om markedet
- Økt konkurransekraft
- Salg og markedsbearbeiding for godsdestinasjon Rogaland
- Koordinert markedskommunikasjon og et enklere regionalt budskap («jungle»)
- Mer effektiv (smartere) bruk av ressursene
- Etablere en motvekt til destinasjon «øst»
- Skape økte markedsandeler og økt volum

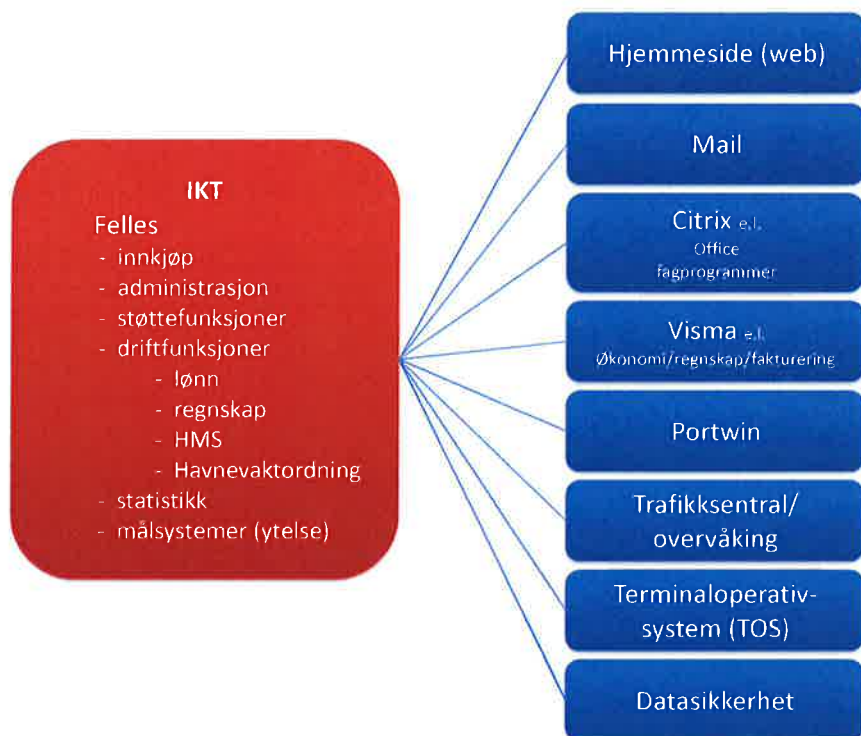
9.3 Drift

IKT og backoffice-funksjoner

Det er et utstrakt felt av samarbeidsområder innenfor IKT og backoffice-funksjoner. Noen områder er illustrert i figur 34.

Det kan ligge muligheter i å få etablert et felles driftsselskap, felles database/plattform og en felles forståelse for kunden behov.

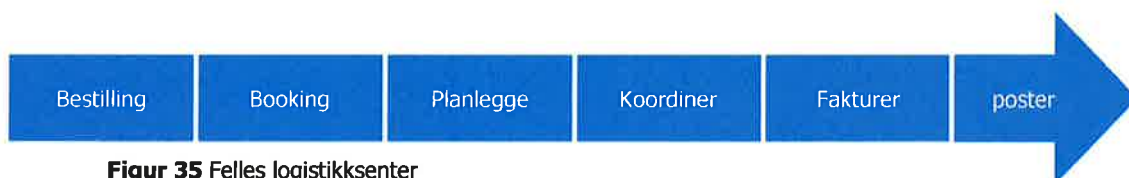
Et samarbeid kan i prinsippet berøre nesten alle drift- og støttefunksjoner, så vel som innkjøp.



Figur 34 Samarbeidsområder innenfor IKT

Felles logistikkcenter

Det er foreslått å etablere et felles logistikkcenter som kontaktpunkt for all sjøverts konvensjonell godstrafikk inn og ut av definerte havner i Rogaland. Bestilling av kaiplass og tilhørende tjenester, inkludert tollager, handling- og agenttjenester. Senteret inkluderer kaier i Risavika, alle kaier i Sandnes, alle kaier i Karmsund, Gismarvik og Egersund (må defineres). En enkel fremstilling av denne prosessen er vist i figur 35.



Figur 35 Felles logistikkcenter

I fase 1 kan en tillegge logistikkcenteret å fakturere anløp, kai, ISPS og andre lignende vederlag. Logistikkcenteret kan videreutvikles til å håndtere flere backoffice-funksjoner spesielt knyttet til havnevaktfunksjoner for angjeldende kaier, samt fakturering av terminalhåndteringen, lossing/lasting av skip, etc. For å lykkes med felles logistikkcenter forutsetter dette at en etablerer en felles IKT-plattform, eller en løsning som kan kommunisere elektronisk med den

enkelte aktørs regnskapssystem, slik at inntektene til den enkelte aktør kan posteres direkte i regnskapet elektronisk.

Felles ISPS-senter

Alle havnene må bruke betydelige ressurser for å ivareta sikringen innenfor sitt havneavsnitt og på hver enkelt terminal. Ett felles «ISPS centre of excellence» vil kunne redusere ressursbruken og bør derfor være en del av samarbeidet innenfor RogAlliansen.

Felles terminalselskap

Karmsund havn har i dag tre-fire terminaloperatører (stevedor). Risavika havn og Sandnes havn har etablert hver sin terminaloperatør. Det vil ligge en rekke synergier innen kompetanse, drift og investeringer i å få samordnet dette.



Figur 36 Terminaloperatører i de ulike havnene

Det kan være flere nivåer og typer terminaloperatører. Det kan være en operatør for containerterminalen, en annen for bulkterminalen, en for bilterminalen, osv. Det kan også være flere innenfor samme område, selv om dette i dag regnes for lite rasjonelt.

Noen havner er flerbrukshavner, noe som ofte gjenspeiler organiseringen. Den er fragmentert, med mange aktører som disponerer ulike arealer og som eier

eget utstyr (reachstackere, terminaltraktorer, mv.). Stykkgoods, breakbulk og containere håndteres om hverandre.

En moderne havn bør i større grad rendyrke funksjonene. Arealbruken bør bestemmes av funksjonens arealbehov, ikke av aktørenes arealbehov. Det bør for eksempel defineres og avgrenses arealer for en containerterminal (lo-lo), ro-ro terminal, stykkgodsterminal, bulk, mv.

Innenfor disse funksjonene må operatørene i større grad samarbeide og tilpasse seg. Det er mange måter å samarbeide på, og det kan skje på flere nivåer. I det ene ytterpunktet kan hele havnen ideelt sett opereres av én terminaloperatør. Det kan være et felles datterselskap, der eierselskapene konkurrerer i markedet, men samarbeider om arealer, utstyr og drift.

De forskjellige nivåene er beskrevet nedenfor, rangert fra liten til høy grad av samarbeid:

- Samarbeid om laste- og håndteringsutstyr (pool) i de enkelte havnene
- En terminaloperatør for hver funksjon i hver havn (f.eks. containerterminalen)
- En terminaloperatør for hele havnen
- En terminaloperatør som koordinerer alle havnene i Rogaland innenfor RogAlliansen

Monopol kontra konkurranse i havnen

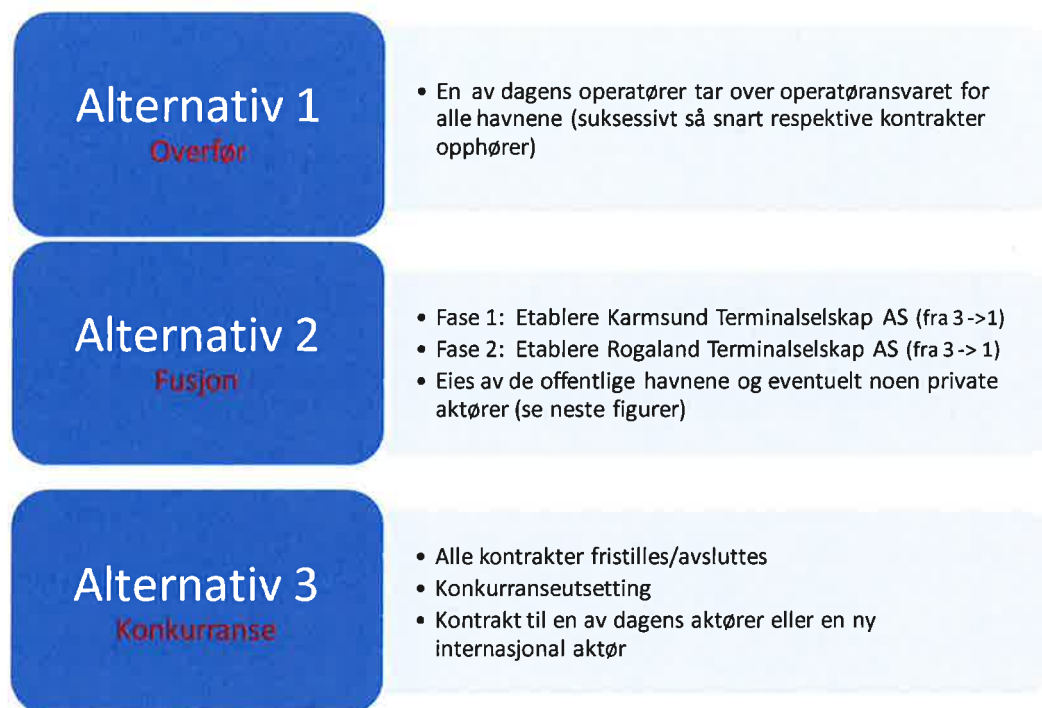
Skal det etableres en drift med kun én terminaloperatør i havnen(e) må det gjøres slik at konkurransen er ivaretatt. Én operatør vil i praksis si et monopol, som kan virke prisdrivende. Det vil imidlertid fortsatt være konkurranse fra andre større havner utenfor alliansen, og fra veg og bane.

Et eget EU-direktiv for å ivareta konkurranse i havner understreker viktigheten av konkurranse og ikke-diskriminerende forhold i havnen. Havnen skal være tilgjengelig for alle. Direktivet åpner imidlertid for at en havn kun kan ha én operatør, forutsatt at operasjonen settes ut på anbud i en tidsavgrenset kontrakt – slik at man på denne måten ivaretar en konkurranse.

Det er en klar tendens i havnene i Norden til at man prioriterer rasjonell drift og stordriftsfordeler framfor intern konkurranse i havnen. De fleste har gått over til én containeroperatør – enten ved fusjoner eller ved kontraktstidens utløp. Dette er tilfellet i Göteborg havn, Aarhus havn, København og Malmö havn (CMP), Stockholm havn og Oslo havn. Unntaket er foreløpig Helsinki havn. Det uttrykkes imidlertid et klart ønske også der om en endring i retning av færre operatører.

Dette skjer i lys av at havnene er i sterk konkurranse med andre større havner (ikke internt eller lokalt), som motiverer til rasjonell og effektiv drift, og som i tilstrekkelig grad gir rederier og sluttbrukere valgmuligheter. Havnen konkurrerer i tillegg med veg og jernbane, ofte i kombinasjon med de alternative havnene.

Det anbefales derfor en større grad av samarbeid i havnene og mellom havnene. Et slikt samarbeid, eller sammenslåing, kan gjennomføres på tre måter, som illustrert nedenfor.



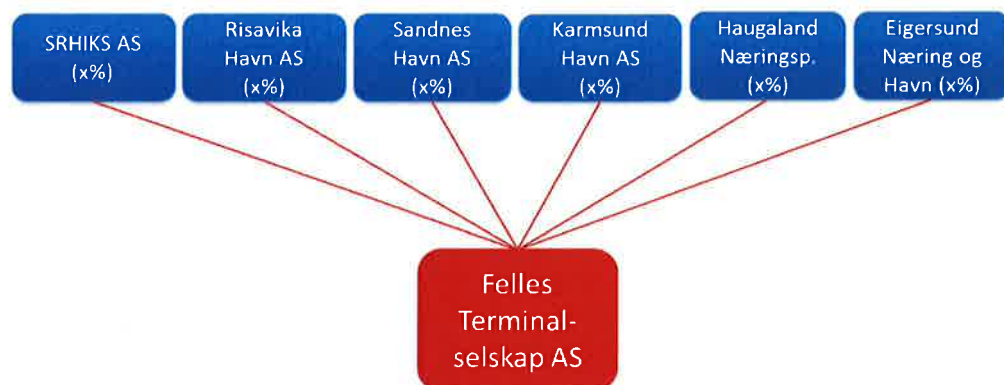
Figur 37 Terminaloperatører i de ulike havnene

Det kan også være et alternativ i første trinn å dele inn geografisk:

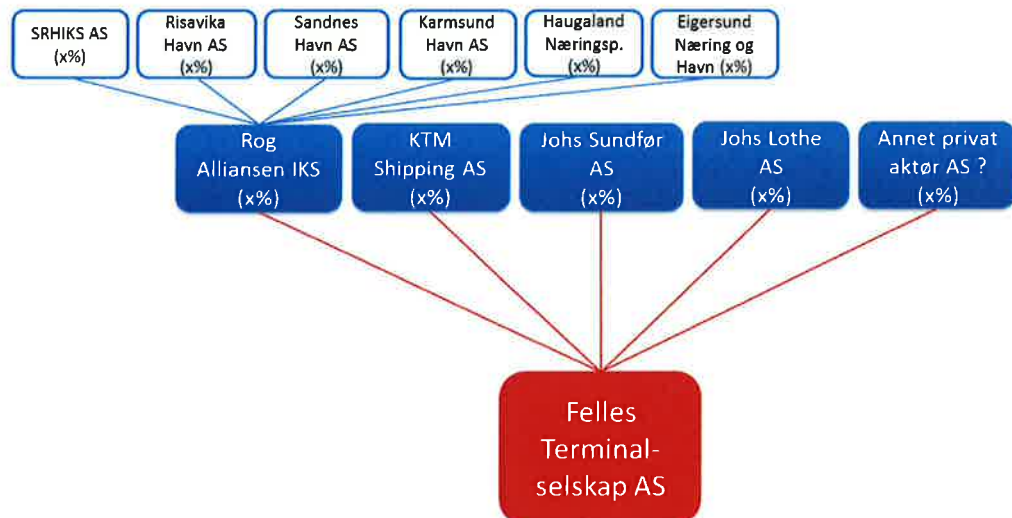
- Trinn 1 - Felles terminalselskap i tre geografisk soner
 - Haugalandet (Karmsund, Gismarvik)
 - Stavanger/Jæren (Risavika, Sandnes)
 - Dalane (Egersund)
- Trinn 2 – Felles terminalselskap for alle havnene

I neste omgang kan det settes i gang et prosjekt for å vurdere hensiktsmessigheten ved å slå sammen de to selskapene til ett.

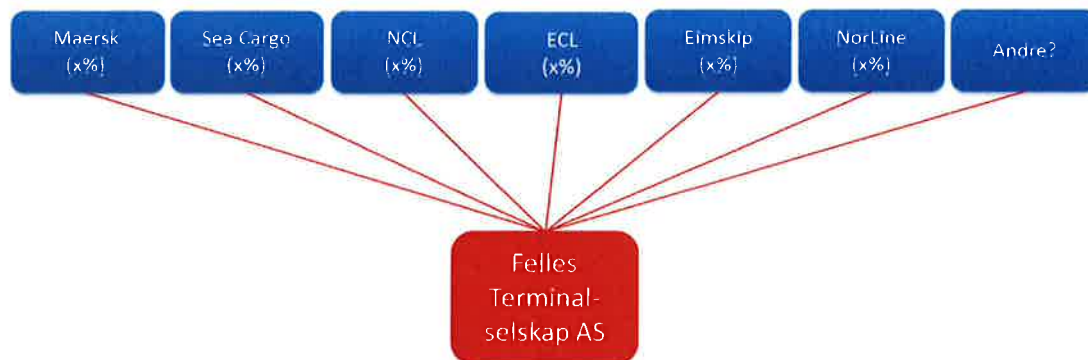
Det er flere måter å organisere et terminalselskap på, ut fra eierskap. Det kan være flere hensyn å ta, knyttet til dagens operatører og deres eiere eller brukere av havnen. Det er nedenfor vist til tre ulike, alternative organisasjonsformer, der enten havneselskapene, rederiene, eller en kombinasjon som inkluderer dagens operatører, er eiere.



Figur 38 Terminaloperatør med havnene som eiere



Figur 39 Terminaloperatører med dagens operatører og havneselskapene som eiere



Figur 40 Terminaloperatør med rederier som eiere

Et fjerde alternativ er å utlyse hele (alle) terminaloperasjonen(e) og gi oppdraget til en internasjonal terminaloperatør med stort nettverk. Det vil raskt kunne gi synergier og ringvirkninger, og enklere tilgang til nye linjer og markeder.



Figur 41 Ny ekstern internasjonal aktør som Terminaloperatør

Hvorfor et driftssamarbeid mellom havnene?

Prosjekt- og arbeidsgruppen har pekt på følgende punkter som begrunnelse for hvorfor et driftssamarbeid bør etableres.

- Effektivisering
- Lavere kostnader
- Større volum pr. ansatt
- Forenklet markedstilgjengelighet
- Koordinering/standardisering (kundebehandling)
- Innkjøp/standardisering
- Bedre kapasitetsutnyttelse (kaier mv.)
- Legge bedre til rette for spesialisering/konsentrasjon (ut fra en omforent plan havnene imellom)

Hvorfor felles operatørselskap?

Det er følgende argumenter for å etablere et felles operatørselskap.

- Etablere tids- og kostnadseffektive terminaler
 - God utnyttelse av alle ressurser
 - Unngå duplisering av funksjoner og utstyr som følge av flere aktører
 - Felles IT-plattform
 - Standardiserte, operasjonelle prosedyrer
 - Stordriftsfordeler gir økt frekvens og lavere enhetskostnader
 - Effektive terminaler gir redusert overtid
- For stor lokal og intern konkurranse gjør at de små operatørene utkonkurrerer hverandre, underbyr hverandre og går med underskudd.
- Små operatører med marginal økonomi vil ikke ha økonomisk ryggrad til investeringer og å «tenke stort».
- Felles markedsføring og profilering gir bedre ressursutnyttelse og større markedseffekt.
- Terminaler og havner som finner organisatoriske samarbeidsløsninger, der arbeidskraftressursene ses under ett, fremstår som mer effektive enn andre.

Det knytter seg blant annet følgende utfordringer til et samarbeid:

- Bemanning – kapasitet vs. leveringsdyktighet og prioritering
- Prisregimer – 8 forskjellige prisregimer skal samordnes
- Kontraktuelle forpliktelser – langsiktige kontrakter må overholdes
- Losse- og lastekonflikten – hvordan løser vi denne?
- Administrative goder – hvordan harmoniseres disse?
- Personalgoder – hvordan harmoniseres disse?
- Kontrakter med morselskap – prisregimer

9.4 Westport

Det er i et par av havnene, uavhengig av RogAlliansen, vært arbeidet en tid med etablering av Westport. Dette er en samarbeidsallianse innenfor gods, der en vil prøve å etablere en merkevare og så langt som mulig en koordinering av godstrafikken i havnene. Arbeidet ses som spesielt viktig i markedsarbeidet og profileringen av Rogaland (og Vestlandet) som destinasjon.

Det er naturlig å koble Westport til RogAlliansen og la dette bli en del av hele konseptet. Det kan være et nyttig verktøy i profileringsarbeidet, ikke minst som en felles merkevare (branding), men også organisatorisk.



- The most efficient gateway to onwards opportunities in and out of Western Norway
- Det mest effektive logistikk-knutepunktet for varer til og fra Vestlandet
- Det naturlige førstevalget for gods som kan transporteres sjøveien til og fra Vest-Norge

WESTPORT
STAVANGER

WESTPORT
EGERSUND

WESTPORT
RISAVIK

WESTPORT
SANDNES

WESTPORT
GISMARVIK

WESTPORT
HAUGESUND

9.5 Samarbeid i andre havner

Det kan vises til andre havner som har inngått samarbeid med stor suksess, og noen med langt mindre hell.

I indre Oslofjord ble det i sin tid forsøkt etablert et Viken havneselskap, som aldri ble realisert. Havnealliansen, som er et samarbeid mellom Moss havn og Borg havn er etablert, med felles profil profilering og hjemmeside, og et samarbeid innenfor enkelte driftsfunksjoner, som for eksempel lønn. Intensjonene er imidlertid et lang mer omfattende samarbeid, som inntil videre er stoppet som følge av motvilje i en av kommunene.

En suksesshistorie er Copenhagen Malmo Port (CMP), som kan vise til flere års samarbeid og full integrering i et felles selskap, som også er operatør. De respektive to havneselskapene har trukket seg tilbake som kommunale eiendomsforvaltere (landlords). CMP kan vise til reduserte driftskostnader som følge av sammenslåingen, og en rasjonalisering av investeringene.

Suksessen til CMP, som en flernasjonalt havn i Norden, har inspirert Umeå og Vaasa innerst i Østersjøen, samt de to lugarianske havnene Savona og Genova til å prøve noe tilsvarende.

Det kan virke som de mest vellykkede sammenslåingene har startet med en bottom-up tilnærming, hvor havnene selv tar initiativ, og at disse har bedre forutsetninger for å lykkes enn top-down styrte prosesser.

Copenhagen Malmö Port (CMP)

«The upside of the mergers are that the operating costs are reduced and investment decisions rationalised».

- Port owner:
CPH City & Port Development
- CMP (50%):
CPH City & Port Development
- Markedsomr.:
 - Cars
 - Containers
 - Cruise ships
 - Dry bulk
 - Liquid bulk
 - Ro-ro/ferger



- Port owner:
City of Malmö
- CMP (50%):
Malmö Port Ltd
- Markedsomr.:
 - Cars
 - Containers
 - Dry Bulk
 - Liquid bulk
 - Ro-ro/ferger

København Havn og Malmö Havn inngikk for noen år siden et samarbeide som resulterte i en fullstendig sammenslåing av de to havnene. Kommunene og havneselskapene trakk seg tilbake som rene grunneiere og de etablerte et felles aksjeselskap CPM, som opererer begge havnene.

De innfører i 2015 en ny sjøbasert «shuttle service» mellom de to havneavsnittene med containere, for å avlaste Øresundbruen. Det er ca 35 km mellom havnene via det offentlige vegnettet.



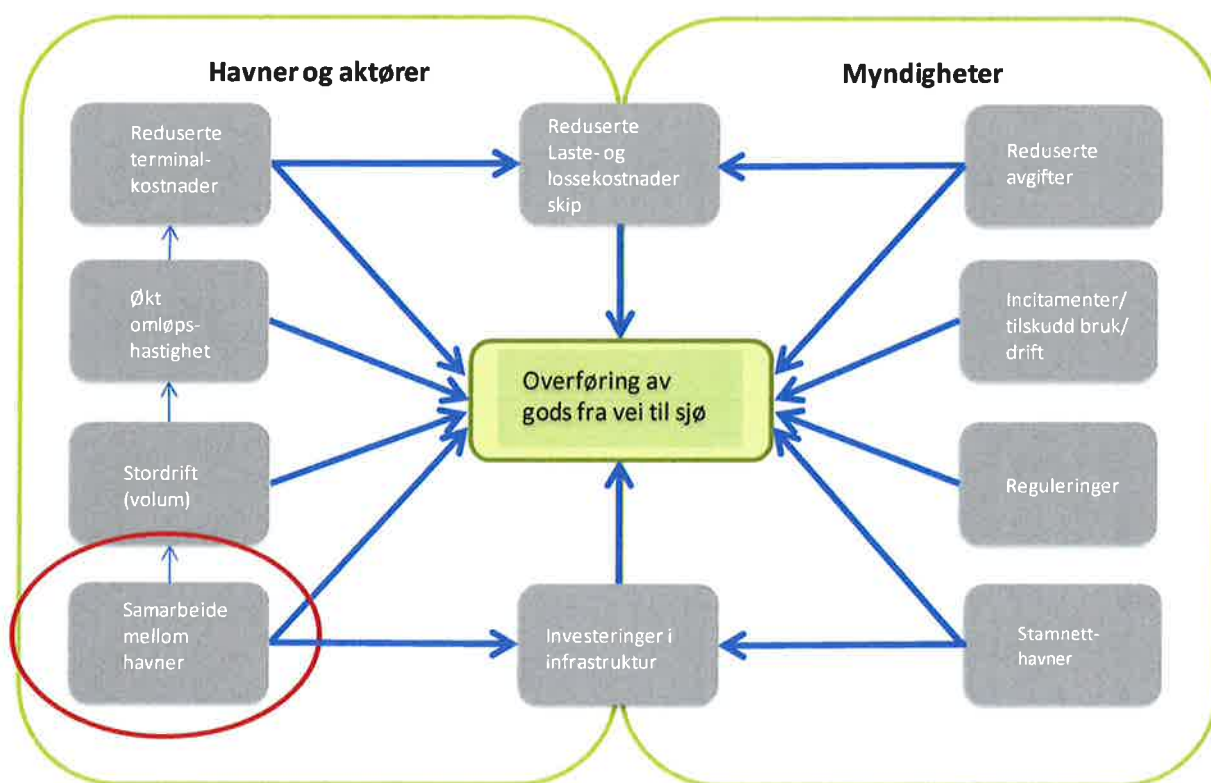
10 Mål og effekt

10.1 Sammenheng mellom tiltak og mål

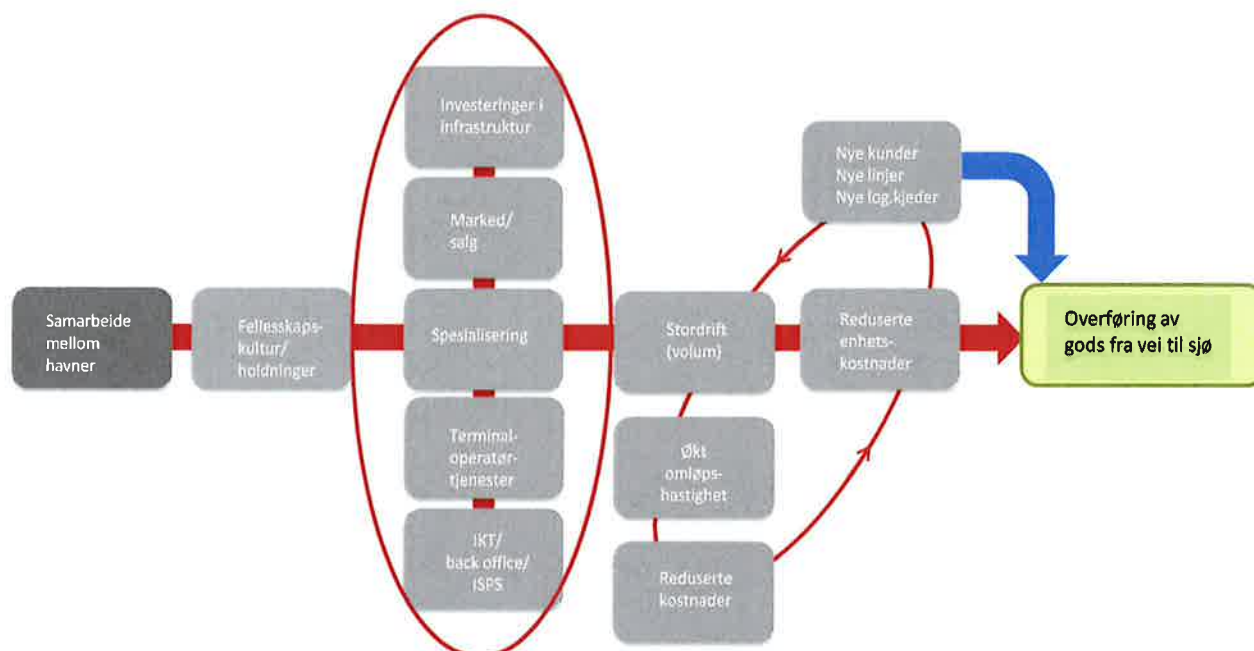
Det har vært viktig for prosjektet å vise at det er en sammenheng mellom de tiltak som foreslås, og målet, som er overføring av gods fra veg til sjø. Effektene er så langt ikke kvantifisert, men illustrasjonene nedenfor illustrerer en logisk forbindelse mellom valg av strategi (veien til målet) og selve målet.

I første figur vises det til hovedtiltaket som er et "samarbeid mellom havnene", og i de påfølgende til mer konkrete samarbeidsformer innenfor marked, drift og IKT/backoffice.

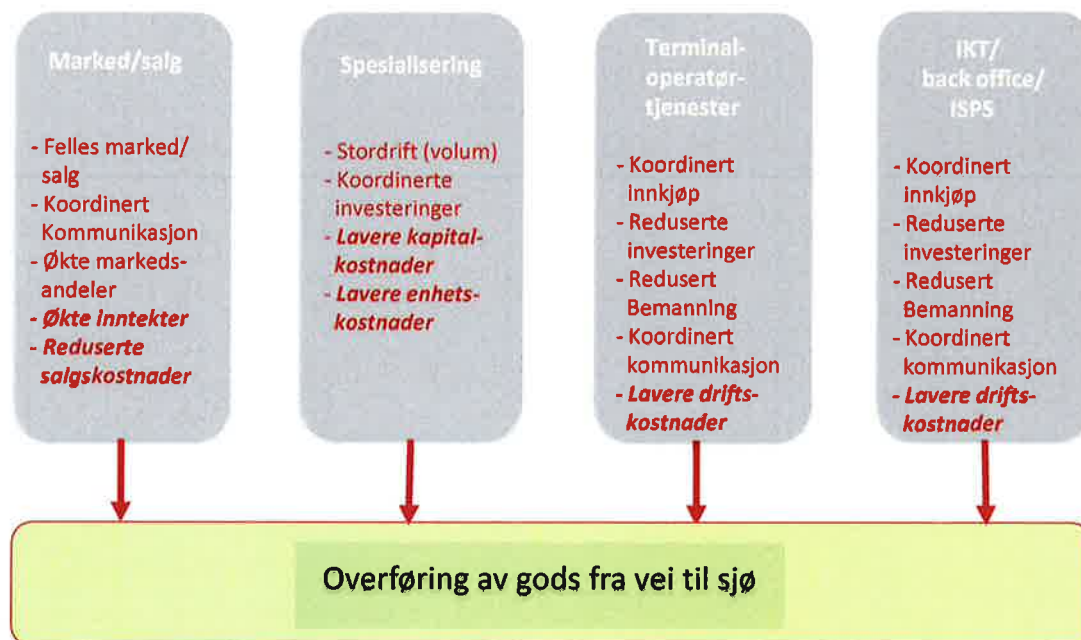
Et samarbeid på flere nivåer bør gi stordriftsfordeler og mer tids- og kostnadseffektive havner og terminaler (økt konkurranseevne). Det bør gi både høyere inntekter og reduserte investerings-, drifts- og enhetskostnader.



Figur 42 Sammenheng mellom hovedtiltaket (samarbeid mellom havner) og målet



Figur 43 Tiltakenes sammenheng med prosjektets mål. Samarbeidsområdene er ringet inn.



Figur 44 Tiltakenes effekter

10.2 Hva menes med effektive havner?

Sintef/Marintek gjennomført i 2006 en studie av hva som kjennetegner effektive havner. Der heter det blant annet:

”Effektive terminaler søker god utnyttelse av alle sine ressurser. Duplisering av funksjoner og utstyr som følge av at det finnes flere aktører, øker kostnaden for alle. De terminalene og havnene som evner å søke samarbeidsløsninger der arbeidskraftressursene ses under ett, fremstår som mer effektive enn andre ”

Det anbefales blant annet følgende for å få etablert en effektiv havn:

- Rendyrke operasjoner
- Etablere effektive sluser
- Optimale godsflytmønstre
- Nye laste-/losseløsninger
- Arenaer for terminalutvikling
- Bedre systemer/rutiner for operasjonell planlegging
- ”One stop shopping” ifht informasjonsinnhenting og flyt
- Forenkling og harmonisering av havneavgifter

11 Videre framdrift

Prosjektet er tildelt midler av Kystverket for fase 2, etter å ha søkt om tilskudd til havnesamarbeid i 2015. Tilskuddsordningen er et resultat av ny Nasjonal Havnestrategi som ble fremlagt av regjeringen inneværende år. Tilskuddet dekker halvparten av en angitt kostnadsramme på 1,5 millioner kroner.

Kystverket skriver blant annet i tilsagnet:

Formålet er å posisjonere og utvikle havnene i regionene i tråd med utviklingen for øvrig, for å kunne sikre regionen en sammenhengende god landbasert og sjørelatert infrastruktur.

Tilskuddsordningen for havnesamarbeid er rettet mot havnesamarbeid som har til formål å øke andelen av gods som fraktes på sjø. For å oppnå mer gods på sjø må sjøtransportens konkurranseevne styrkes. Dette kan oppnås gjennom samarbeidsløsninger som gir bedre transportkvalitet og/eller reduserte kostnader for brukerne, og bidrar til en samlet sett mer effektiv utnyttelse av samfunnets ressurser. Kystverket har vurdert at ovennevnte prosjekt er i tråd med ordningens hensikt.

Tilskuddet er tildelt under forutsetning av at prosjektet blir gjennomført i henhold til innvilget søknad, samt vilkår for tilskudd til havnesamarbeid og Samferdselsdepartementets Retningslinjer.

Fase 1 har vært en forprosjekt der man har diskutert og begrunnet mulige samarbeidsområder. Fase 2 tenkt som et hovedprosjekt, hvor man går dypere inn og beskriver hvordan et samarbeid kan utformes. Det kan gjennomføres på to nivåer, hvor man deler inn tiltak på kort sikt (prioritet) og lang sikt.

Styringsgruppen ønsker i prioritere Marked. Samtidig utredes ulike samarbeidsmuligheter innenfor drift videre.

I søknaden er hovedprosjektet (fase 2) beskrevet som følger:

1. Utarbeide og konkretisere samarbeidsområdene anbefalt i fase 1
 - a. Marked; samarbeid innenfor marked
 - b. Drift; samarbeid på drift- og støttefunksjoner (back office)
 - c. Fellesenheter; etablering av felles logistikkcenter og terminalselskap
2. Beskrive hvordan samarbeidet kan iverksettes og felles administrative funksjoner kan etableres

3. Foreta markedsvurderinger, beregne effekter (potensial) i etablerte korridorer (og nye) for overføring av gods fra vei til sjø
4. Beregne økonomiske effekter av et samarbeid på ulike nivåer
5. Vurdere juridiske utfordringer og muligheter
6. Forslå ulike organisatoriske løsninger
7. Etablere og lede arbeidsgrupper koordinert og i det enkelte havner for å utarbeide forslag til tilpassinger
8. Beskrive eventuelle videre faser i prosjektet
9. Utarbeide rapport som beslutningsgrunnlag

Det er i fase 1 påbegynt en kartlegging av markedet, samt interne systemer (IKT, mv), funksjoner og ansatte. Dette kan videreføres i fase 2.

Prosjektet skal fremlegges for respektive havnestyrer/styrer etter hver fase, for å belsutte videre fremdrift i prosjektet.

Referanseliste

Fiskeri- og kystdepartementet, Mer gods på sjø, regjeringens strategi for økt nærskipfart

Iris, Godstransport i Rogaland - Oppdatering 2014

Rogaland fylkeskommune, Handlingsprogram næring 2015

Rogaland fylkeskommune, Regionplan for næringsutvikling Rogaland 2011 - 2020

Samferdselsdepartementet, Nasjonal havnestrategi, 2015

Samferdselsdepartementet, NTP 2014-2023

Sintef/Marintek , Effektive havner, 2006

Sjøtransportprosjektet/Sjøtransportalliansen, Innspill til regjeringens arbeid med en strategi for norsk nærskipfart, 2012

Statens Vegvesen, vegprosjekter (www)

TØI/Sitma, Grunnprognoser for godstransport 2014-2023

TØI/Sitma, Konkurransflater for godstransport

TØI/Sitma, Godstransport i korridorer; egenskaper og virkemidler for overføring av gods

Vestlandsrådet, Havnesamarbeid på Vestlandet, 2013

Sak 37/15

Strandkaien 46. Ny trapp



CLOSE
TO *people*
energy
business
nature

SAK NR.: 37/15
MØTEDATO: 01.09.2015

Til styret for SRH IKS

Arkiv: 14/86

Saksbeh.: Hilde Frøyland
Innstill. dato: 14.08.2015

Strandkaien 46. Status ny trapp

Saken behandles i følgende utvalg:	Sak nr.:	Møtedato:	Voteringsresultat:
Styret for SRH IKS	12/14	02.04.2014	Utsatt
Styret for SRH IKS	20/14	27.05.2014	Pkt. 1 vedtatt. Pkt. 2 utsatt
Styret for SRH IKS	26/14	06.06.2014	Vedtatt
Styret for SRH IKS	09/15	14.04.2015	Orientering
Styret for SRH IKS	37/15	01.09.2015	

Forslag til vedtak:

«Styret tar saken til orientering.»



Bakgrunn

Hovedtrappen til Strandkaien 46 måtte rehabiliteres fordi den hadde seget ut fra bygningskroppen og det var oppstått store sprekker i buen under trappen.

Styret fattet vedtak den 06.06.2014 om en fullstendig rehabilitering til en estimert kostnad på kr 1 700 000. Ved anbudsbeferingen ble det gjort undersøkelser og vurdert det slik at elementer kunne gjenbrukes. Med bakgrunn i den begrensede inspeksjonen og lite kjennskap til føringer av kabler og rør i trappen, informerte byggeteknisk konsulent om at det var stor usikkerhet til estimert prosjektkostnad. Når trappen ble åpnet i sin helhet viste det seg at svært lite av materiellet kunne brukes på nytt, det var kun mulig å gjenbruke den ytre vangen og ytre rekkverk.

I styremøte den 14.04.2015 ble det orientert om en foreløpig forventning til merkostnad på inntil kr 650 000, med en sluttprognose på kr 2 350 000. Det var på dette tidspunktet fortsatt uavklarte forhold, og det ble varslet om at det ville bli fremlagt ny sak for styret så snart en har nøyaktig oversikt over totalkostnaden.

Status medio august 2015

På grunn av merarbeidet ble det også forskyvninger i opprinnelig fremdriftsplan for ferdigstillelse av trappen. Trappen ble tatt i bruk like før arrangementet Havnelangs, uten at den var helt ferdigstilt.

Det gjenstår fortsatt noen detaljer med forventning om ferdigstillelse i september 2015.

Sluttprognose på trappen er nå på kr 2 500 000, en økning på kr 150 000 siden april. Det er i denne forventningen ferdigforhandlet sluttoppgjør med den største leverandøren Vest Betong.

Stålarbeidene har alene en merkostnad på kr 500 000 i forhold til budsjettet, den øvrige kostnadsøkningen fordeler seg over flere fag.

Det er sterkt beklagelig at rehabilitering av trappen har blitt så kostbar, men en kan samtidig ikke se at det kunne vært gjort på en rimeligere måte av hensyn til krav som stilles ved at Strandkaien 46 er et fredet bygg.

Stavangerregionen Havn IKS

Merete Eik

Havnedirektør