

Sammendrag:

Hva koster et skipsanløp?

Bakgrunn

I Nasjonal transportplan 2006-2015 påpekes det at: *"Det er et politisk mål å få en overføring av godstransport fra veg til sjø og bane, der dette er hensiktsmessig ut fra hensynene til en effektiv trafikkavvikling, miljø og sikkerhet. Dette innebærer i praksis å stimulere til intermodale transportløsninger med tilstrekkelig transportkvalitet (framføringstid, leveringsbetingelser etc) til en konkurransedyktig pris."*

Bruk av sjøtransport i transportkjeder er ofte knyttet til intermodale transporter hvor sjøtransport benyttes på hovedstrekningen, og hente- og bringetransportene utføres med bil. I forhold til direkte transporter dør-til-dør med lastebil, medfører intermodale transportløsninger med sjøtransport ekstra omlastinger. For å konkurrere med veitransport må derfor omlastingene være effektive og havnen bør helst ha høyere produktivitet og lavere kostnader enn andre godsterminaler. For intermodale transporter med sjøtransport på hovedstrekningen vil nivå og omfang av kommunale havneavgifter, statlige farledsgebyrer og andre private kostnader ved et havneanløp ha avgjørende betydning for konkurransen mot landbaserte transporter.

Denne studien tar for seg nivå og struktur på kommunale avgifter, statlige gebyrer og private kostnader ved skipsanløp. Resultatene vil være et bidrag i diskusjoner og analyser av sjøtransportens konkurransebetingelser og konkurranseevne i forhold til andre transportmidler.

Effektive havner som tilbyr tjenester med høy kvalitet er også viktig for næringslivets konkurranseevne, noe som understrekes i NOU 2001:29 "Best i test", hvor det konkluderes med at *"Til tross for at sjøtransport er så viktig for norsk næringsliv, finnes det ikke mye informasjon som kan brukes til å vurdere kvaliteten ved slik transport"*. Sjøtransporten og havnenes konkurranseevne er derfor av avgjørende betydning for å opprettholde omfanget av sjøtransport og havnedrift. Dette stiller også krav til samarbeid mellom rederier, landtransportører og havner for å etablere konkurransedyktige transportløsninger med havnen som et effektivt knutepunkt for å imøtekomme næringslivets behov.

Formål og metode

Formålet med studien har vært å identifisere og kvantifisere forskjellige statlige farledsgebyrer, kommunale havneavgifter og private kostnader ved et skipsanløp. I tillegg har vi analysert hvor stor andel de skipsanløpsrelaterte kostnadene utgjør av de totale kostnadene i en varekjede.

Viktig delmål har vært å gi Norsk havneforbund og medlemshavnene økt kunnskap og innsikt i kostnadsnivå og forskjeller i kostnader, gebyr og avgifter som påløper ved anløp av forskjellige skipsstørrelser i forskjellige havner. Samtidig har det vært et mål at funnene i studien skal bidra til økt markedskunnskap om havner og havnedrift slik at havnene sammen med rederiene og andre aktører skal kunne utvikle markedstilpassede og konkurransedyktige transportløsninger.

Opplysninger om gebyrer, avgifter og kostnader ved skipsanløp er innhentet gjennom en spørreundersøkelse blant et utvalg havner og rederier. Det er benyttet to sett med spørreskjemaer, ett til havnene og ett tilpasset rederiene. Opplysninger om terminalkostnader og transportpriser er innhentet fra større transportkjøpere og terminaloperatører. De innkomne svarene er komplettert med opplysninger gitt gjennom telefonintervju.

Registreringene omfatter skipsanløp i følgende utvalg av havner: Kirkenes, Alta, Tromsø, Harstad, Narvik, Bodø, Mo i Rana, Trondheim, Ålesund, Bergen, Karmsund, Stavanger, Kristiansand, Grenland, Larvik, Drammen, Oslo og Borg. Fra to av disse havnene har vi ikke fått inn opplysninger. De 16 havnene vi har fått opplysninger fra har et godsomslag på i alt 15,167 mill tonn stykkgoods eller 68,2 % av stykkgoodsomslaget og 74,3 % av containeromslaget (417 714 TEU) i Norsk havneforbunds medlemshavner.

Følgende skipstyper er representert i studien: Lasteskip stykkgoods, lasteskip ro-ro, kombinert bulk/stykkgodsskip og containerskip lo-lo. De fleste fartøyene det er innhentet opplysninger om anløper både norske og utenlandske havner.

Databearbeidingen og analyser er gjennomført ved hjelp av regneark.

Resultater

Kommunale kai- og anløpsavgifter

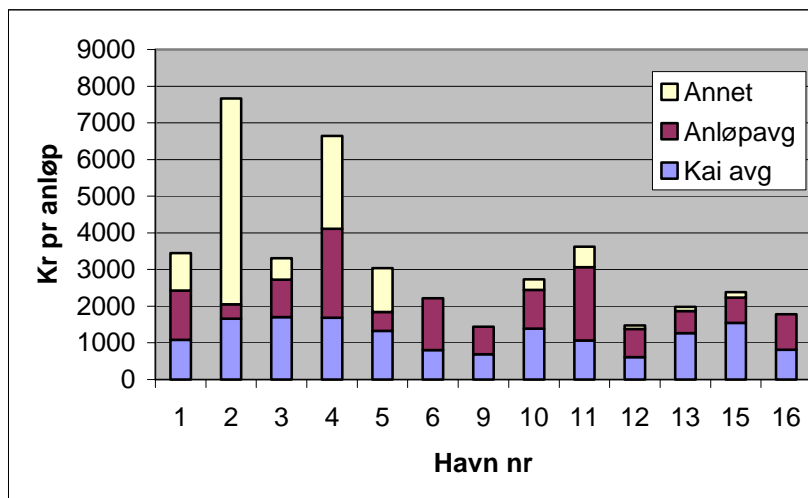
Alle offentlige havner ilegger skipene kai- og anløpsavgift. Kaiavgiften ilegges fartøyet når det fortøyer og skal være fartøyets betaling for bruken av kommunale kaier eller fortøyningsmuligheter. Anløpsavgiften ilegges fartøy og skal være fartøyets betaling for bruk av sjøarealet og innretninger og tiltak som kan lette fartøyets ferdsel. I tillegg til kai- og anløpsavgift må skipene i noen offentlige havner betale avgift for renovasjon/avfallshåndtering og isbryting. Kravene til levering, tilbud av tjenester og gebyrer for renovasjon og avfallshåndtering i havnene vil fra 1. juli 2004 bli regulert gjennom en egen forskrift.

Dersom gjennomsnittsskipet (3 659 BT) i vår undersøkelse anløp alle 16 havnene i studien ville skipet for hvert anløp i gjennomsnitt betale kr 0,55 per BT i kai- og anløpsavgifter. Avgiftene fordeler seg med kr 0,33 (60 %) per BT på kaiavgiften og kr 0,22 (40 %) per BT på anløpsavgiften. I tillegg kommer øvrige skipsanløpsrelaterte kostnader (renovasjon, fortøyning/løskast, havnelosing og isbryting) med gjennomsnittlig kr 0,11 per BT per anløp, slik at avgiftsbelastningen ved et anløp blir kr 0,66 per BT i gjennomsnitt.

Når en ser bort fra skipsgruppen 3 000-3 999 BT så er tendensen at kai- og anløpsavgiften per BT faller med økende skipsstørrelse. Forskjellen i myndighetspålagte havneavgifter mellom den største skipsgruppen (5 000-5 999 BT) og den minste skipsgruppen (1 000- 1 999 BT) er 35 %.

Beregningsgrunnlaget for havneavgiften er enten G ($G=(Lengde+Bredde)*Dybde$) eller bruttotonn (BT). Våre beregninger viser at skipsanløp i havner som benytter G som beregningsfaktor har kai- og anløpsavgifter som i gjennomsnitt er 22 % høyere per BT enn i havner som benytter BT som beregningsfaktor. Inkluderer en andre kommunale avgifter som renovasjon/avfallshåndtering og isbryting er et skipsanløp 9 % høyere per BT i havner som bruker G som beregningsfaktor enn i havner som benytter BT som beregningsfaktor.

Et eksempel på forskjeller i kai- og anløpsavgifter og andre kostnader mellom 13 havner for anløp av skip i størrelsesgruppen 3 000- 3999 BT er vist i figur 1. Beregningene i de forskjellige havnene baserer seg på forskjellige skip.



Figur 1. Kai-, anløps- og andre avgifter i et utvalg havner for skipsgruppe 3 000-3 999 BT i 2003. Kr per anløp. TØI-rapport 716/2004.

For skipsgruppen 3 000-3 999 BT viser figuren at det ilegges "andre kostnader" i 10 av de 13 havnene. Spesielt i havnene 1, 2, 4 og 5 er avgiftene til "andre tjenester" høye, både absolutt og i forhold til nivået på kai- og anløpsavgiften. Dette kan skyldes at avgiftene for havneanløp i disse havnene er beregnet for et annet skip med andre rabatter og tjenestekjøp enn det en finner for skipene som danner grunnlaget for avgiftsnivåene i de andre havnene.

I kjølvannet av 11. september 2001, initierte den Internasjonale Maritime Organisasjonen (IMO) en rekke tiltak på havne- og skipsecurity. Dette førte til en ISPS kode (International Ship & Port Facility Security Code) med flere krav til skips- og havnesecurity. Det er bestemt at innen 1.juli 2004 skal ISPS koden være implementert i norske havner og godkjent av Kystdirektoratet. ISPS koden gjelder både skip i internasjonal fart (over 500 BT) samt havner som mottar slike skip. Både private og offentlige havneterminaler omfattes av koden. Kostnadene knyttet til havnesecurity vil komme i tillegg til dagens avgifter.

Rabatter

Studien gir ikke noen entydige svar i retning av at det er rabatter knyttet til økende antall anløp per fartøy i de havnene vi har med i undersøkelsen. De observerte forskjeller i kai- og anløpsavgiftene mellom havner kan like gjerne skyldes forhold som f.eks. havnenes konkurransesituasjon i forhold til andre havner og transporttilbud, spesialisering med hensyn til bestemte vareslag, containerfasiliteter, hvilken type skip som anløper havnen og om havnen legger G eller BT til grunn for avgiftsberegningen.

Rabatter kan også være knyttet til rederier og ikke antall anløp fra det enkelte skip.

Flere av havnene oppgir at de kan gi rabatter i spesielle tilfeller som f.eks. større prosjektleveranser. I slike tilfeller avtales rabattene etter forhandlinger mellom havnen og transportør/rederi. I enkelte havner gis det også rabatter for varer som kun er i transitt. En rabatt på 25 % er ikke uvanlig for slike sendinger.

Vareavgifter

Vareavgift ilegges varen som betaling for dennes bruk av kommunale kaier og arealer, og innretninger knyttet til disse.

Våre data viser at gjennomsnittlig vareavgift er kr 14,60 (kr 9,79-24,80) per tonn for en høyverdivare og kr 8,45 (kr 4,00-18,96) per tonn for en lavverdivare. Forskjellen i gjennomsnittlig vareavgift mellom en høyverdivare og en lavverdivare er kr 6,15 per tonn.

Vareavgiften for stykkgoods i container ligger på samme nivå som for palletert stykkgoods. Studien viser likevel at vareavgiften er 11,4 % høyere for stykkgoods i 20 fots container enn i 40 fots container.

En svensk studie viser på samme måte som vår undersøkelse at variasjonen i avgiftsnivået mellom havner og vareslag er meget stor. De fant at variasjoner mellom havnene på 100-150 % i vare- og kai- anløpavgift for en bestemt type gods og skipsanløp ikke er uvanlig. Den svenske undersøkelsen konstaterer videre at de godsslag som har størst betydning for havnen har en lavere avgiftsbelastning enn godsslag som forekommer mindre frekvent. En sammenligning av nivået på vareavgiftene for forskjellige vareslag i de nordiske land konkluderer med at disse avgiftene er av samme størrelsesorden i Norge, Finland og Danmark mens de svenske vareavgiftene er gjennomgående lavere.

En annen konklusjon fra den svenske rapporten er at de gjennomsnittlige vareavgiftene i Kontinenthavnene er betydelig lavere enn de vareavgifter en finner i nordiske havner.

Statlige farledsgebyrer

Farledsgebyrene består av kostnader som påløper for skipene i farleden ved et havneanløp. Gebyrene er: kystgebyr, losgebyr, losberedskapsgebyr og sikkerhetsgebyr for bruk av trafikksentralene.

Nivået på farledsgebyrene ved havneanløp av forskjellige skipsstørrelser i en norsk gjennomsnittshavn er vist i tabell 1.

Tabell 1. Farledsgebyrer ved en seiling og ett havneanløp i en gjennomsnittlig norsk havn. Kr per anløp i 2003. TØI-rapport 716/2004.

Farledsgebyrer	Skipsstørrelse				
	1 000- 1 999 BT	2 000- 2 999 BT	3 000- 3 999 BT	4 000- 4 999 BT	5 000- 5 999 BT
Kystgebyr	369	655	923	1 128	1 357
Losberedskapsgebyr	1 060	1 882	2 577	3 102	3 676
Sikkerhetsgebyr	707	1 255	1 769	2 162	2 602
Losingsgebyr ¹⁾	7 130	8 400	8 400	9 660	9 660
Totalt	9 266	12 192	13 699	16 052	17 295

¹⁾ Losingsgebyret er beregnet ut fra bruk av statslos i 10 timer

Studien viser at summen av de statlige farledsgebyrene varierer fra kr 9 266 for et havneanløp av et skip i den minste skipsgruppen (1 000-1 999 BT) til kr 17 295 for et skip i den største skipsgruppen (5 000-5 999 BT).

Blant de myndighetspålagte farledsgebyrene er det losingsgebyret som utgjør den største kostnadsposten med 77 % for den minste skipsgruppen. Losingsgebyret utgjør imidlertid en mindre andel av de totale farledsgebyrene med økende skipsstørrelse, slik at for den største skipsgruppen utgjør de 56 %.

Private kostnader ved skipsanløp

De viktigste private kostnader ved et skipsanløp er megling, klarering og private terminalkostnader som i vår studie hovedsakelig er laste- og lossekostnader.

Omlastingskostnadene mellom skip og havn er funnet å være kr 53 pr tonn stykk-gods/partilast og kr 387 pr 20 fots container og kr 417 per 40 fots container. Omlastingskostnadene øker med kr 10 per tonn stykk-gods når omlastingen skjer om ettermiddagen og med kr 14 per tonn om omlastingen gjennomføres om natten.

Kostnadene til megling avregnes ofte som en prosentvis andel av transportprisen. Kostnader til megling er da beregnet å være om lag 10 % av totalt fraktbeløp.

Klarering av skipet før et havneanløp er oppgitt å være gjennomsnittlig kr 0,52 per BT ved et havneanløp med en variasjon fra kr 0,36 per BT til 0,72 per BT. Kostnadene til klarering er av andre oppgitt å være 4,5 % av transportprisen for innenlands transporter og 5,0 % av transportprisen for utenrikstransporter.

Totale kostnader ved et skipsanløp

Studien viser at de totale myndighetspålagte anløpkostnadene for et fartøy i størrelsesgruppe 3 000-3 999 BT er kr 19 904. Fordelingen er 69 % på farledsgebyrer og 31 % på kommunale havneavgifter for et skip i utenriksfart. Tar en med andre kostnader og private terminalkostnader så øker de totale skipsanløpsrelaterte kostnadene til kr 38 171, fordelt med 36 % på statlige farledsgebyrer, 18 % på kommunale havneavgifter, 38 % på private terminalkostnader og 8 % på øvrige kostnader.

Sjøtransportens andel av dør-til-dør transportpris

Våre beregninger viser at de totale skipsanløpsrelaterte kostnader ved transport av en stykkgodssending mellom to norske gjennomsnittshavner er kr 159 per tonn med et fartøy i innenriksfart. Av disse kostnadene utgjør private terminalkostnader (laste- og lossekostnadene) den største enkeltkomponenten med om lag 2/3 av totalkostnaden. Vareavgiften utgjør 18 % av de totale skipsanløpsrelaterte kostnader, mens de kommunale havneavgifter utgjør 15 %. Statlige farledsgebyrer utgjør mindre enn 1 % av de totale skipsanløpsrelaterte kostnadene.

Ved transport med et skip som går i utenriksfart er de totale avgifter, gebyrer og kostnader til terminalbehandling beregnet til kr 162 pr tonn transportert. Forskjellen fra transporter som gjennomføres med et fartøy i kun innenriksfart er høyere statlige farledsgebyrer som er beregnet til kr 3,15 per tonn, mot kr 0,55 pr tonn for fartøy som kun går i innenriksfart.

Forskjellen i de skipsanløpsrelaterte kostnadene ved et skip i innenriks eller utenriks fart er knyttet til de statlige farledsgebyrene og i hvilken grad fartøyene er lospliktige og bruker los eller ikke. De to regneksemplene kan sees på som et "best case" for fartøyet i ren innenriksfart og som et "worst case" for skipet i utenriksfart.

De innhentede prisene tyder på at det er relativt store forskjeller i transportpris mellom likeartede varer som transporteres på sammenlignbare transportavstander. Dette kan tyde på at prisnivået er avhengig av blant annet transportkjøperens totale transportmengde med en transportør, forskjeller i transportavstand knyttet til hente- og bringetjenestene og forhandlingsstyrke når transportprisene avtales. Transportprisene vi har innhentet kan også være avhengig av det totale transportvolum som transportøren har til og fra de forskjellige havnene og de avgifter og gebyrer transportøren har forhandlet seg frem til i den enkelte havn. Nivået på transportprisene tyder også på at transportpriser for sydgående transporter er lavere enn for nordgående transporter, noe som skyldes skjevheter i retningsbalansen.

For transporter mellom Vestlandet/Sørvestlandet og Nord Norge og mellom Østlandet og Vestlandet/Nordvestlandet ligger sjøtransportens andel i størrelsesorden 17-22 % av

transportprisen dør- til- dør. Dersom en i regneeksempelet hadde valgt skipsruter med en annen anløpstruktur (f eks anløp i færre havner) eller et mindre skip ville sjøtransportens andel av den totale transportprisen bli endret.

For den innenlandske delen av en importtransport med bruk av container er de sjørelaterte kostnadene for en 20 fots container kr 702 eller kr 70 per tonn. I regnestykket er det private terminalkostnader (lossekostnaden) (55 %), vareavgiften (21 %) og statlige farledsgebyrer (19 %) som utgjør de største kostnadskomponentene.

Kostnader knyttet til den innenlandske delen av sjøtransportens utgjør mellom 5 % og 9 % av den totale transportprisen for transporter mellom California, Østen, Middelhavet og Oslofjorden. Som for transporter mellom norske havner er det lasting/lossing som er den største kostnadsposten med 3- 5 % av den totale transportprisen avhengig av destinasjon.

Kjennetegn ved en god havn

Oppfatningen av hva som er en god og mindre god havn vil variere mellom rederier og type fart en driver i. Valg av havn vil også være en avveining mellom kvalitet, vareslag og omland som skal betjenes. Hva som er en god havn kan heller ikke sees uavhengig av hva en betaler for bruk av havnen.

I følge studien er det som kjennetegner en god havn at den:

- Legger til rette for intermodale transporter og samarbeid med landbaserte transporter (jernbane- og veitransport).
- Har effektiv betjening av skipet med spesiell vekt på laste- og losseoperasjoner.
 - Det innebærer høy kvalitet, effektivitet og erfaring hos mannskapene som betjener skipene.
 - Gode kraner og annet håndteringsutstyr.
- Har godt med oppstillingsplasser for containere og har mulighet til å ekspandere.
- Har havnearbeidere med god kompetanse om arbeidsoppgavene som følger med et skipsanløp, er fleksible og har høyt servicenivå.
- Har god infrastruktur med lett adkomst, gode kai og liggeforhold.
 - God utforming av terminalen og havnen.
- Ikke har så lang avstand mellom kai og terminalskur at det må benyttes terminaltraktor eller ”mafitalle” til transporten mellom skip og skur.

Av andre forhold som trekkes frem som positivt for havnen er muligheten for ”god” dialog med havnesjefen og at sikkerheten på terminalen må være satt i høysetet for å unngå skader på mennesker og materiell.