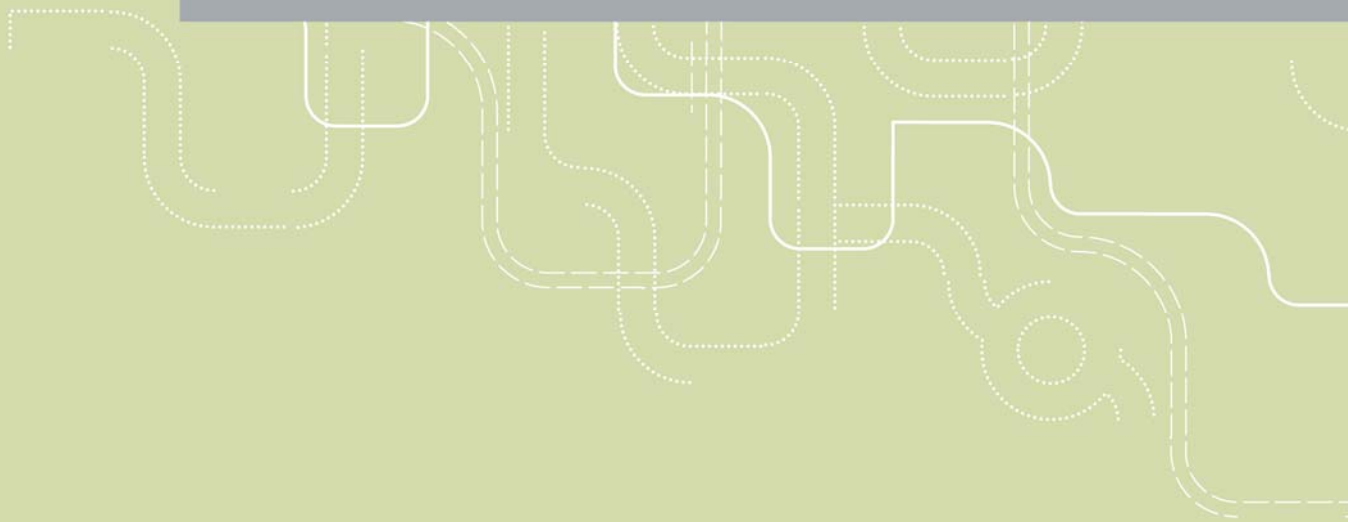


## Skipsekspeditørene langs Finnmarkskysten: En virksomhet i omstilling





# **Skipsekspeditørene langs Finnmarkskysten: En virksomhet i omstilling**

Thorkel C Askildsen

ISSN 0808-1190

ISBN 82-480-0728-9 Papirversjon

ISBN 82-480-0729-6 Elektronisk versjon

Oslo, april 2007

---

**Tittel:** Skipsekspeditørene langs Finnmarkskysten:  
En virksomhet i omstilling

**Forfatter(e):** Thorkel C Askildsen

TØI rapport 878/2007

Oslo, 2007-04

32 sider

ISBN 978-82-480-0728-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0729-6 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Finnmark fylkeskommune

**Prosjekt:** 3267 Skipsekspeditørene på  
Finnmarkskysten - en virksomhet i  
omstilling

**Prosjektleder:** Thorkel C Askildsen

**Kvalitetsansvarlig:** Inger Beate Hovi

**Emneord:**

Godstransport; nærskipfart; skipsekspeditører;  
Hurtigruten

**Sammendrag:**

Rapporten analyserer skipsekspeditørenes økonomiske stilling som følge av nedgang i godsvolumer på Hurtigruten i 2006. Ekspeditørene har en betydelig del av sin omsetning knyttet til Hurtigruten, er sårbare for konkurranse fra vegtransport og overfor svingninger i volumer som i utgangspunktet er små. Situasjonen er allikevel ikke dårligere ved inngangen til 2007 enn et år tidligere. Offentlig kjøp av persontransporttjenester på Hurtigruten bidrar til å opprettholde et godt godstransporttilbud, men hensynet til mottaksapparatet på land er ikke i like stor grad ivarettatt.

**Title:** Shipping agents in Finnmark - activities in transition

**Author(s):** Thorkel C Askildsen

TØI report 878/2007

Oslo: 2007-04

32 pages

ISBN 978-82-480-0728-9 Paper version

ISBN 978-82-480-0729-6 Electronic version

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

Finnmark county municipality

**Project:** 3267 Shipping agents in Finnmark - activities in transition

**Project manager:** Thorkel C Askildsen

**Quality manager:** Inger Beate Hovi

**Key words:**

Freight transport; short sea shipping; shipping agents;  
Hurtigruten

**Summary:**

The report studies the economic situation of the shipping agents in Finnmark following a decrease in freight volumes by Hurtigruten in 2006. The shipping agents, having a considerable share of their turnover related to Hurtigruten, are vulnerable to competition from road transport, and suffer from fluctuations in initially small freight volumes. The situation at the start of 2007 is, however, not worse than a year earlier. Public purchase of passenger transport on Hurtigruten also helps maintain an attractive freight transport product, but the supporting apparatus on shore is not as well taken care of.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

## **Forord**

Transportøkonomisk institutt har på oppdrag for Finnmark fylkeskommune undersøkt den økonomiske stillingen til skipsekspeditørene i Finnmark som forestår mottak av Hurtigruten. Prosjektet tar utgangspunkt i fremkomne argumenter om at disse bedriftene nå har en inntjening som umuliggjør fortsatt drift, noe som igjen vil begrense Hurtigrutens anløpsmønster og den økonomiske utviklingen i kystsamfunnene i Finnmark.

Prosjektet ble i hovedsak gjennomført i løpet av januar og februar 2007, og har bestått i å analysere transportstatistikk samt å gjennomføre et stort antall intervjuer/samtaler med berørte aktører innenfor sjø- og vegtransport, næringsliv, havnevesen og andre offentlige etater. Rapporten er skrevet av dr.polit. Thorkel C. Askildsen og er kvalitetssikret av forskningsleder Inger Beate Hovi. Avdelingssekretær Laila Aastorp Andersen har gjort det avsluttende layout-arbeidet.

Oslo, april 2007  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Kjell Werner Johansen*  
avdelingsleder



# Innhold

<b>Sammendrag</b> .....	<b>I</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Mål og prosjektgjennomføring.....	1
1.2 Bakgrunn.....	3
<b>2 Godstransport med Hurtigruten</b> .....	<b>5</b>
<b>3 Hurtigrutehavnene langs Finnmarkskysten</b> .....	<b>9</b>
<b>4 Skipsekspeditørene</b> .....	<b>13</b>
<b>5 Godstransportutvikling – konkurranse fra vegtransport</b> .....	<b>21</b>
<b>6 Konklusjon</b> .....	<b>27</b>
<b>7 Referanser</b> .....	<b>31</b>





**Sammendrag:**

# **Skipsekspeditørene langs Finnmarkskysten: En virksomhet i omstilling**

## **Bakgrunn**

På Kystkonferansen i Mehamn sommeren 2006 ble det forfattet en resolusjon som i hovedtrekk beskrev godstransportutviklingen i Hurtigrutens disfavør, med en oppfordring til at Hurtigruten må gis bedre rammevilkår i form av nettolønnsordning. Videre anbefalte man at skipsekspedisjonene måtte tilgodeses med et driftstilskudd, eventuelt at staten overtar ansvaret for driften av ekspedisjonene ”på linje med det ansvaret som AVINOR og Jernbaneverket har på sine respektive områder”.

Skipsekspeditørene og Øst-Finnmark Regionråd argumenterer altså for at opprettholdelsen av skipsekspedisjonene er nødvendig for å opprettholde Hurtigrutens seilingsmønster, og for at dette seilingsmønsteret er av avgjørende betydning *i et regionalt perspektiv* for utviklingen av kystsamfunnene og *i et nasjonalt perspektiv* for å imøtekomme den samferdselspolitiske målsetning om overføring av transportvolumer fra veg til sjø.

Øst-Finnmark Regionråd uttrykte full støtte for resolusjonen i brev til samferdselsministeren, mens Nordkynterminalen AS i Mehamn søkte Finnmark fylkeskommune om støtte til dekning av forventet underskudd for annet halvår av 2006. Disse dokumentene ansporet Finnmark fylkeskommune til å få undersøkt hvorvidt skipsekspeditørenes stilling var som beskrevet, altså om man var i ferd med å miste Hurtigrutens mottaksapparat på landsiden i Finnmark. Dette er det umiddelbare utgangspunkt for dette prosjektet.

## **Prosjektets mål**

Målet med prosjektet er å avklare om godstransportutviklingen langs Finnmarkskysten, spesielt sjøverts transport og Hurtigruten i særdeleshet, går i en retning som bidrar til at det økonomiske aktivitetsgrunnlaget i lokalsamfunnene tilknyttet Hurtigrutens anløpssteder svekkes. Prosjektet har søkt å se sjø- og vegtransport i sammenheng, for å kunne si noe om hvordan endringer i den ene transportformen eventuelt frembringer endringer i den andre, og hvilke konsekvenser dette vil ha for de angjeldende lokalstedenes totale godstransporttilbud. Transportpriser, frekvens og forutsigbarhet er sentrale parametere.

## **Hurtigruten: Eierskap og statlige tilskudd**

Hurtigruteskipene eies og drives av HurtigrutenGroup ASA, som er en fusjon av Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA (TFDS) og Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA (OVDS). Fusjonen ble gjennomført med virkning fra 1. mars 2006. Hurtigruteflåten består av 11 skip, som befordrer passasjerer, gods og personbiler. HurtigrutenGroup ASA har kontrakt med Samferdselsdepartementet om statlig kjøp av transporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes for perioden 01.01.2005-31.12.2012. Kontrakten er på snaut 1,9 milliarder 2005-kroner, der HurtigrutenGroup ASA forplikter seg til å opprettholde helårige, daglige, gjennomgående seilinger mellom Bergen og Kirkenes, med et anløpsmønster som i hovedsak skal følge det som var definert i godkjent ruteplan for 2004-2005.

Avtalen omhandler også en kontraktsfestet godskapasitet: Skipene som anvendes i hurtigrutetrafikk skal ha kapasitet til å frakte minimum 150 europaller gods, noe som er omregnet til 162 m<sup>3</sup> lastekapasitet. I kontrakten forplikter HurtigrutenGroup ASA seg til å tilby godsbefordring på strekningen Tromsø-Kirkenes. *Salget* av denne kapasiteten skal foregå på kommersielle vilkår.

Hurtigruteskipenes godskapasitet administreres av Nor Lines AS. I forbindelse med at Nor-Cargo Holding ASA ble solgt til Posten ASA sommeren 2004, endret det tidligere Nor-Cargo Shipping AS navn til Nor Lines AS. Nor Lines eies fortsatt med like store andeler av HurtigrutenGroup ASA og Det Stavangerske Dampskibsselskap AS.

## **Hurtigrutens godsgrunnlag**

Salget av Nor-Cargo Holding til Posten førte til en gradvis atskillelse av funksjoner mellom Nor-Cargo og Nor Lines. Dette medførte at godsmengdene på Hurtigruten ble opprettholdt selv etter atskillelsen, til tross for at det var Nor-Cargo som satt på de fleste kundeavtalene. Fra årsskiftet 2005/2006 opphørte imidlertid dette samarbeidet, og godsmengdene på Hurtigruten falt dramatisk. I løpet av 2006 klarte allikevel Nor Lines å fremforhandle nye kundeavtaler – og nye avtaler med tidligere kunder – slik at godsmengdene ved utgangen av 2006 var tilbake på et nivå som vår omtrent som før foregående årsskifte. Godskapasiteten på nordgående seilinger anses å være godt utnyttet, slik at ytterligere sterk volumvekst ikke kan forventes. Økt inntjening vil bli søkt ved å tiltrekke mindre partier med høyere betalingsvillighet.

Som følge av dette er de landbaserte tjenestene knyttet til håndteringen av Hurtigrutens anløp kommet under press. Det fokuseres her på skipsekspeditørene, som mottar en fast sum for fremmøte når Hurtigruten anløper, i tillegg til vanlige rater for håndtering av godset som går over kai. Det argumenteres for at godsomslaget nå er så lavt at det er vanskelig å opprettholde et mottaksapparat, noe som vil kunne medføre at de aktuelle lokalsamfunnene mister hurtigrutetilbudet, noe som igjen vil ha ytterligere negativ effekt på de økonomiske aktivitetene på stedet.

Hurtigruten anløper 11 havner i Finnmark, fra Øksfjord i Loppa kommune i vest, til Kirkenes i Sør-Varanger kommune. Bortsett fra Vadsø og Kirkenes anløper Hurtigruten alle havnene 2 ganger daglig, en gang på nordgående seiling og en gang på sydgående.

I følge Statistisk sentralbyrås havnestatistikk har alle havnene bortsett fra Hammerfest opplevd nedgang i godsomslaget i perioden 2002-2005. Bortsett fra Gamvik kommune er det opprettet havnedistrikt i tilknytning til alle Hurtigrutens anløpshavner langs Finnmarkskysten. De fleste havnene er organisert som kommunale foretak,

men enkelte steder er havnevirksomheten en integrert del av den øvrige kommunale virksomheten.

## **Hurtigrutens betydning for havnene**

Havnene skal fastsette sine avgifter slik at de gir kostnadsdekning. Et mindre overskudd kan brukes til fondsoppbygging. Prinsippet er at havnekassen skal holdes atskilt fra kommunekassen, slik at havneaktivitetene ikke benyttes til å subsidiere annen kommunal virksomhet.

Anløpsavgiften og kaiavgiften beregnes etter skipets størrelse, vareavgiften etter godsmengden som lastes eller losses. Isavgift, for de havnene som benytter dette, kan oppkreves i perioden 01.12.-31.03 og belastes pr anløp. Det kan gis ulike former for rabatter fra standardsatsene når forholdene tilsier det, noe Hurtigruten med sine regulære anløp to ganger i døgnet synes å nyte godt av. Blant annet synes det som en vanlig rabattordning kun å belaste rederiet med en anløpsavgift pr døgn, selv om Hurtigruten altså anløper to ganger i døgnet.

Størrelsen på hurtigruteskipene varierer i betydelig grad, og dermed også avgiftene. Skipene kan deles i fire klasser etter byggeår og størrelse, og varierer fra drøyt 16 000 brutto registertonn ("2000-skipene") til drøyt 2 000 brutto registertonn ("1960-skipene"). "1980-skipene" ligger på drøyt 6 000 BRT og "1990-skipene" på drøyt 11 000 BRT.

En forespørsel blant de angjeldende havnene tyder på at et hurtigruteanløp genererer alt fra 1 600 kroner til godt over 5 000 kroner i anløps- og kaiavgifter, alt etter skipets størrelse og den enkelte havns avgiftssatser. En av havnene rapporterer at de fakturerer Hurtigruten ca kr 180 000 pr måned for anløps- og kaiavgifter. Til tross for rabattene som gjør at et hurtigruteanløp gir vesentlig lavere inntekter enn f eks anløpet til et cruise-skip, utgjør Hurtigruten en betydelig inntektskilde til de fleste havnene i regionen.

## **Skipsekspeditørene**

Ekspederingen av Hurtigruten i de 11 anløpshavnene i Finnmark foretas av ni ulike foretak. Ekspedisjonene i Øksfjord, Hammerfest, Havøysund, Honningsvåg, Kjøllefjord, Mehamn, Berlevåg og Kirkenes er organisert som enkeltstående aksjeselskap, der regnskapsdata i utgangspunktet er lett tilgjengelig fra Brønnøysundregistrene. Unntaket her er Nordkynterminalen, som er en videreføring av Bertheussen AS. Skipsekspedisjonene i Båtsfjord, Vardø og Vadsø drives av Finnmark fylkesrederi avdeling Gods, og det offentliggjøres ikke regnskapstall for hver enkelt ekspedisjon. FFR Gods har på forespørsel ikke ønsket å avgi slike data. De presiserer allikevel at resultatene også for dem svinger med godsmengdene på Hurtigruten.

Skipsekspedisjonene har i betydelig grad lokale eiere, der daglig leder også er eier av foretaket.

Samlet sett for disse 8 skipsekspeditørene har omsetningen økt med 5 % i perioden 2001-2005. Årsresultatet ble derimot mer enn firedoblet. Resultatene er sterkt påvirket av utviklingen til Nor-Cargo Vest-Finnmark, som i 2005 sto for 32 % av omsetningen for de refererte foretakene, og for 61 % av det samlede overskuddet. I regnskapene til Nor-Cargo Vest-Finnmark inngår aktivitetene både i Hammerfest og i Alta.

Undersøkelsene som her er gjennomført tyder på at nær forestående nedleggelse ikke har almenyldighet for de angjeldende 11 ekspedisjonene det her har vært fokusert på. Vi finner allikevel at tre av de åtte ekspedisjonene vi har regnskapsdata for, har et akkumulert driftsunderskudd for årene 2000-2005. Disse foretakene er også blant de som har lavest godsomslag tilknyttet Hurtigruten. Ut fra Nor Lines forventninger til godsutviklingen synes det ikke som ekspeditørene i Finnmark kan forvente noen særlig videre vekst i nordgående volumer, men vil muligens bli tilført noe aktivitet ved at mindre partier av gods til høyere fraktrater behøver en større grad av håndtering.

## **Konkurransen mot vegtransport**

Konkurransen fra vegtransport er sterk og reell. Selv de varmeste fortalene for Hurtigrutens betydning oppgir at en lav andel av bedriftens godsmengder sendes med Hurtigruten. Gamvik kommune, med 1.076 innbyggere, har ukentlig besøk av 12 godsbiler med stykkgodskapasitet fra fire ulike transportører. I tillegg kan hele biler/vogntog rekvireres på kort varsel. Vegtransport er, i alle fall på større partier og komplette lass, konkurransedyktig på pris vis à vis Hurtigruten. Dette skyldes bl a at vegtransportene går fra dør til dør, uten den fordyrende for- og etterfrakt og tilhørende ekstra godshåndtering som er nødvendig ved transport med Hurtigruten. Riktignok rapporterer enkelte av næringslivsrepresentantene om økende fraktrater på vegtransport, men tilsvarende meldinger kommer fra hele Europa, og skyldes at sterk etterspørsel etter vegtransport gjør det mulig for transportørene å velte økte drivstoff- og sjåførkostnader over på kundene.

I resolusjonen fra Kystkonferansen i Mehamn argumenteres på den ene siden for at Skipsekspeditørene har en sentral betydning i utviklingen av kystsamfunnene, mens man på den annen side hevder at ekspeditørene har mistet sitt næringsgrunnlag som følge av at stadig større godsandeler transporteres på veg. I og med at Hurtigrutetilbudet ikke er blitt dårligere tyder dette på at transportkjøperne i økende grad oppfatter vegtransporttilbudet som relativt sett bedre. Det er vanskelig å se at lokalsamfunnene så langt har tapt på denne utviklingen, selv om enkelte ekspeditører har gjort det. Regnskapsdata fra 8 av de 11 aktuelle skipsekspedisjonene for perioden 2001-2005 tyder på et stabilt aktivitetsnivå for disse aktørene samlet sett. Regnskapsdata for 2006 foreligger ikke i skrivende stund, men de små godsmengdene med Hurtigruten første halvår av 2006 må antas å ha en svært negativ innvirkning på resultatene for dette året. Utgangspunktet for år 2007 er allikevel ikke verre enn tidligere år.

## **Konklusjon**

Konklusjonen på arbeidet som ligger til grunn for denne rapporten er at det ikke er noen gullgrube å være skipsekspeditør i Finnmark, noe det heller neppe noen gang har vært. Ekspedisjonene på de større stedene, som Hammerfest, Båtsfjord, Vadsø og Kirkenes synes å klare seg noenlunde bra, grunnet Hurtigrutens godsomslag og andre transportrelaterte oppgaver. Disse ekspedisjonene har også eiere som administrerer store transportnettverk, som Nor-Cargo og FFR. De minste ekspedisjonene er avhengige av å supplere håndteringen av Hurtigruten med andre aktiviteter, det være seg andre transportoppdrag, andre reiselivsaktiviteter, oppgaver for havnevesenet og lignende. På hvilken måte kommunene på disse mindre stedene vil kunne bidra til å sikre Hurtigrutens fortsatte anløp vil være forskjellig fra sted til sted, men vi ser at det ligger muligheter så vel i å tilføre ekspedisjonene oppgaver for havnevesenet og i det motsatte, å innlemme mottak av Hurtigruten i oppgavene til kommunale foretak.

Vi tviler på at statlig overtakelse av havner ville være tilstrekkelig til å sikre små havners fortsatte eksistens som trafikkhavner. Under det eksisterende regime er i alle fall havneutvikling overlatt til lokale vurderinger, mens en sentralisering av slike beslutninger fort vil kunne ha negative effekter for små havner. I første omgang synes det i det minste nødvendig at kommuner som ikke har opprettet havnedistrikt, får gjort dette, slik at de inntektsmulighetene dette gir gjennom havneloven kan utnyttes. Videre bør det ses til at det ikke bygges opp parallelle aktiviteter innenfor havnevesen og skipsekspedisjon i de minste havnene, men at aktiviteter samles på en slik måte at de samlet sett kan gi et forsvarlig utkomme for én aktør.

Vi oppfatter det slik at Statens behandling av Hurtigruten er konsistent med de overordnede politiske målene om overføring av gods fra veg til sjø og bane. Når vi ser på, om noen, effekter av dette, skyldes det snarere at Staten over flere tiår har fraskrevet seg de direkte virkemidler som tidligere var nedfelt i Samferdselsloven, og som kunne dirigere transportutøvelsen og transportstrømmene mer direkte. Det må allikevel understrekes at man så en klar økning av vegtransporten også under dette regimet. Staten har gått uvanlig langt i å påvirke det faktiske godstransporttilbudet ved *både* å sikre en høyfrekvent seilingsplan som også godstransportene nyter godt av, og å sikre en godskapasitet. Når skipene er ute og seiler allikevel, ville det selvfølgelig være miljømessig gunstig at denne godskapasiteten ble utnyttet. Det påfølgende spørsmålet blir da om så vel passasjer- som godskapasitet er tilpasset det faktiske behov.

Den sittende regjering presiserer at man ønsker å føre en differensiert samferdselspolitikk (se diverse uttalelser fra samferdselsministeren). Dette innebærer at regjeringen har forståelse for at byene og distriktene har ulike transportutfordringer. For distriktenes vedkommende defineres en viktig samferdselspolitisk utfordring som ”å bidra til å redusere næringslivets avstandskostnader” (se også Utenriksdepartementet, 2006). Etter vår oppfatning innebærer dette en upresis konseptualisering av næringslivets utfordringer, ettersom transporttilbudet i distriktene i større grad er bestemt av etterspørselen etter transporttjenester enn av avstanden til markedene. Et eventuelt dyrt og dårlig transporttilbud med få alternativer skyldes altså i større grad små godsmengder enn lange transportavstander. Hurtigrutens godstransporttilbud er et eksempel nettopp på hvordan staten kan bidra til å redusere næringslivet i Finnmark sine ”avstandskostnader”, ved å muliggjøre et godstransporttilbud som markedet alene neppe ville vært i stand til å videreføre. Dersom man anser et slikt tilbud å være viktig også for fremtiden, må man være oppmerksom på at all sjøtransport også fordrer organisering av landbaserte aktiviteter, og at man av den grunn også inkluderer hensynet til disse aktørenes overlevelsesmuligheter i sine overveielser.



# 1 Innledning

På Kystkonferansen i Mehamn sommeren 2006 ble det forfattet en resolusjon som i hovedtrekk beskrev godstransportutviklingen i Hurtigrutens disfavør, med en oppfordring til at Hurtigruten må gis bedre rammevilkår i form av nettolønnsordning. Videre anbefalte man at skipsekspedisjonene måtte tilgodeses med et driftstilskudd, eventuelt at staten overtar ansvaret for driften av ekspedisjonene ”på linje med det ansvaret som AVINOR og Jernbaneverket har på sine respektive områder”. Øst-Finnmark Regionråd uttrykte full støtte for resolusjonen i brev til samferdselsministeren, mens Nordkynterminalen AS i Mehamn søkte Finnmark fylkeskommune om støtte til dekning av forventet underskudd for annet halvår av 2006. Disse dokumentene ansøret Finnmark fylkeskommune til å få undersøkt hvorvidt skipsekspeditørenes stilling var som beskrevet, altså om man var i ferd med å miste Hurtigrutens mottaksapparat på landsiden i Finnmark. Dette er det umiddelbare utgangspunkt for dette prosjektet.

## 1.1 Mål og prosjektgjennomføring

Målet med prosjektet har vært å avklare om godstransportutviklingen langs Finnmarkskysten, spesielt sjøverts transport og Hurtigruten i særdeleshet, går i en retning som bidrar til at det økonomiske aktivitetsgrunnlaget i lokalsamfunnene tilknyttet Hurtigrutens anløpssteder svekkes. Prosjektet har søkt å se sjø- og vegtransport i sammenheng, for å kunne si noe om hvordan endringer i den ene transportformen eventuelt frembringer endringer i den andre, og hvilke konsekvenser dette vil ha for de angjeldende lokalstedenes totale godstransporttilbud. Transportpriser, frekvens og forutsigbarhet er sentrale parametere.

Hurtigrutens transporttilbud består av tre ulike segmenter: Distansereiser, rundtursreiser og godstransport. Det er stor grad av gjensidig avhengighet mellom disse ulike segmentene, noe som gjør det vanskelig å analysere betydningen av godstransporten alene. Hurtigruteskipene, da særlig de nyeste, er i størrelse og innredning tilpasset rundturs-/cruisesegmentet, og har en betydelig overkapasitet i vintersesongen, og distansepassasjerene nyter dermed godt av et offentlig støttet kollektivtilbud som gir tilgang til fasiliteter om bord som er av svært høy kvalitet i forhold til hva andre kollektivreisende erfarer. Dette står i sterk kontrast til hva havnene tilbyr de reisende i form av av bekvemmeligheter på land. Størrelsen på skipene, som altså er valgt av hensynet til rundreisepassasjerene, og frekvensen på seilingene, som er nedfelt i konsesjonsavtalen av hensyn til distansepassasjerene, medfører at godstransportkundene tilbys en kapasitet og en frekvens som er få andre steder med tilsvarende lite nærings- og befolkningsgrunnlag forunt. Det er altså summen av de forskjellige markedssegmentene, samt den offentlige støtten til distansesegmentet, som muliggjør Hurtigrutens totaltilbud. Av den grunn er det vanskelig å analysere Hurtigrutens godstransportutvikling isolert sett, og det er vanskelig å analysere Hurtigrutens betydning for kystkommunene i Finnmark uten å få hele Nordnorgeproblematikken i fanget.

I et forsøk på å unngå dette, og å begrense oss til å klarlegge skipsekspeditørenes økonomiske stilling, er prosjektet blitt gjennomført i følgende etapper:

1. Bearbeiding av eksisterende godstransportstatistikk, som havnestatistikk, SSBs lastebilundersøkelser og Hurtigrutens godsstatistikk. Vår erfaring fra tidligere prosjekter er at statistikkene er mangelfulle, og at data må hentes inn fra havnesjefer og operatører, gjerne basert på anslag. Med denne deloppgaven har vi søkt å gi en oversikt over endringer i varestrømmene i området, og dermed også markedsgrunnlaget for transportrelatert virksomhet. Vi vurderte det som interessant å se om godsstrømmene sentraliseres til færre (og dermed noe større) knutepunkter. Dette dannet grunnlag for å velge ut intervjuobjekter/samtalepartnere for neste trinn i prosjektet, for på denne måte å belyse ulike utviklingsbaner for lokalsteder som tiltrekker seg godsstrømmer i forhold til de som mister dem.
2. Presentasjon av en oversikt over virksomheter tilknyttet godstransport i Hurtigrutens anløpssteder i Finnmark, med spesielt fokus på skipsekspeditørene. Det var viktig å avdekke om aktivitetene nærmer seg et ”nedre kritisk nivå”, altså om godsmengdene nærmer seg et så lavt nivå at mottaks tilbudet står i fare for å måtte nedlegges. Denne deloppgaven er basert på SSBs strukturstatistikk, regnskapstall, intervjuer med sentrale markedsaktører (et utvalg skipsekspeditører, Hurtigruten, vegtransportører, havneansvarlige), samt en gjennomgang av Hurtigrutens konsesjonsbetingelser.
3. På grunnlag av de to foregående deloppgavene har vi analysert hvordan de senere års utviklingstrender i godstransportutviklingen, og dermed aktivitetsnivået i næringsvirksomheten knyttet til godshåndteringen, påvirker transporttilbudet på de aktuelle stedene. Det sentrale her er å avdekke om eventuelle endringer vil få negative eller positive konsekvenser for næringslivet i havnenes influensområde. Dette vil bli vurdert ut fra indikatorer som godstransportpriser, alternative godstransporttilbud, samt frekvens og forutsigbarhet i godstransporttilbudet.

Statistikkgrunnlaget vi har benyttet oss av er av varierende kvalitet: Vi ønsket å sammenlikne utviklingen i tonnmengder transportert med skip med tilsvarende utvikling på vegsiden, men Sjøfartstelingen fra Statistisk sentralbyrå har ikke vært gjennomført siden 1993. Siden 2002 er det utviklet en havnestatistikk, men flere av de små havnene i vårt område har kun avgitt data for de aller seneste årene, så det er vanskelig å gi anslag for utviklingen.

SSBs lastebilundersøkelser gjennomføres kontinuerlig, men er basert på utvalg. I følge SSB skal data for 3 år til sammen gi et riktig bilde av de fylkesvise nivåene for vegtransport. Vi ser for Finnmarks vedkommende at dataene for transporterte tonnmengder på veg varierer så mye fra år til år at vi er i tvil om disse tellingene gir en korrekt fremstilling av vegtransportutviklingen i Finnmark. Normalt er det god korrelasjon mellom utviklingen i bruttonasjonalprodukt og transporterte tonnmengder, mens statistikk over forholdet mellom utviklingen i Finnmarks bruttoprodukt og vegtransport altså spriker i alle retninger.

Fra Nor Lines har vi mottatt detaljerte data for den månedlige utviklingen i godsmengder med Hurtigruten fra og til alle ekspeditørene i Finnmark for perioden september 2005 til og med desember 2006. Disse dataene gir et svært godt bilde av utviklingen i den perioden som skipsekspeditørene beskriver som kritisk. Beklageligvis har det ikke vært mulig å få tak i lengre tidsserier, da Nor Lines har gått over til nytt datasystem. Eldre data tilhører Nor Cargo, og vi har ikke lyktes med å få tak i disse. TFDS presenterte i 2004 et prospekt der en oversikt over godsutviklingen inngår i et lengre tidsperspektiv. Vi har benyttet oss av disse dataene.



Vi har henvendt oss til Statens vegvesen region nord for å få opplysninger om stengninger av veger i forbindelse med uvær i Finnmark vinterstid. Vi anså dette for å være nyttig informasjon for å kunne sammenlikne forutsigbarheten i vegtransporttilbudet sammenliknet med Hurtigruten, som også innstiller anløp bl a som følge av uvær. Statens vegvesen har etter en rekke påminnelser ikke respondert på forespørselen.

Data fra Brønnøysundregistrene for aksjeselskaps årsregnskap ligger nå svært lett tilgjengelig på Internett. Vi har benyttet oss av disse dataene fra årene 2000-2005 for å belyse hvorvidt skipsekspeditørens økonomiske stilling er mer presset enn tidligere. Dataene gir et viktig, men ikke uttømmende, inntrykk av virksomhetsutviklingen.

Vi har i prosjektarbeidet gjennomført et stort antall intervjuer/samtaler med relevante aktører knyttet til Hurtigrutens godstransporter: De fleste relevante skipsekspeditørene, vegtransportører, rederier, transportkjøpere, lokale politikere, havnesjefer og andre offentlige tjenestepersoner. Samtalene har generert en mengde særdeles nyttig kunnskap, og aktørene har også bidratt med viktige, kvantitative data.

## **1.2 Bakgrunn**

Hurtigruten anløper 11 havner langs Finnmarkskysten. Havnene betjener omland av varierende størrelse og med ulik grad av økonomisk virksomhet. Fra skipsekspeditørene på Finnmarkskysten har det fremkommet informasjon om at godstransporten med Hurtigruten er avtakende, noe som vanskeliggjør opprettholdelsen av et mottaksapparat på land. Eidhammer (2002) beregnet Hurtigrutens andel av godsomslaget i anløpshavnene i Finnmark til snaut 30%, men andelen varierer sterkt mellom ulike havner. Det var havnene med lavest godsomslag som hadde høyest "Hurtigruteandel". Dette gjaldt først og fremst Berlevåg, Mehamn, Kjøllefjord, Båtsfjord og Vadsø, der Hurtigrutens andel av godsomslaget lå på 54-93%. De minste havnene er altså også de som er mest avhengige av Hurtigruten, og muligens også mest sårbare for endringer som følge av endringer i Hurtigrutens godstransporttilbud.

Som følge av dette er de landbaserte tjenestene knyttet til håndteringen av Hurtigrutens anløp kommet under press. Det fokuseres her på skipsekspeditørene, som mottar en fast sum for fremmøte når Hurtigruten anløper, i tillegg til vanlige rater for håndtering av godset som går over kai. Det argumenteres for at godsomslaget nå er så lavt at det er vanskelig å opprettholde et mottaksapparat, noe som vil kunne medføre at de aktuelle lokalsamfunnene mister hurtigrutetilbudet, noe som igjen vil ha ytterligere negativ effekt på de økonomiske aktivitetene på stedet. Et tenkelig utviklingsbane kan være at Hurtigrutens godsleveranser sentraliseres til færre og større havner, og at godset hentes inn til (og distribueres fra) disse havnene på lastebil. Det argumenteres for at en slik utvikling vil være i strid med transportpolitiske målsetninger om overføring av gods fra veg til sjø (og bane).

Hurtigruten Group ASA, som er en fusjon av OVDS og TFDS opererer innenfor tre markedssegmenter: Hurtigruten, reiseliv og kollektivtrafikk. Området Hurtigruten kan igjen deles inn i distansereiser, rundreiser og godstransport. Opprettholdelsen av de tre markedssegmentene er avhengig av utviklingen innenfor de andre: Opprettholdelsen av rutetilbud og anløpsfrekvens i Nord-Troms og Finnmark er bakgrunnen for at Hurtigruten AS mottar driftstilskudd. Samtidig er de regelmessige anløpene til små kystsamfunn et viktig element i markedsføringen av Hurtigrutens rundtursreiser som en cruise-opplevelse der de reisende kommer tett på de anløpte lokalsamfunnene.

Frekvensen på ett anløp pr døgn i hver retning (nordgående og sydgående) gir også et svært godt godstransporttilbud langs kysten.

Lokalsamfunnene på Finnmarkskysten er utsatt for stor grad av uforutsigbarhet i transportsystemene vinterstid, og Hurtigruten anses derfor å være et svært viktig supplement til godstransport på veg. Transportavstanden mellom steder som Havøysund, Honningsvåg, Kjøllefjord, Mehamn og Berlevåg er dessuten vesentlig kortere til vanns enn til lands.

De tre markedssegmentene distansereiser, rundtursreiser og godstransport ser altså ut til å komplettere hverandre, i den forstand at tilstedeværelsen av det ene er en viktig (om ikke absolutt nødvendig) forutsetning for å opprettholde de andre.

Hurtigruten er videre avhengig av et visst mottaksapparat på land. Noen må ta trosene når båtene legger til, og kunne forestå godshåndteringen på landsiden. Dette består i å trekke godset over kaia, eventuelt via et lager, sørge for advisering og eventuelt viderebefordring av innkommende gods, samt mellomlagring, håndtering og utekspedering av utgående varer.

Situasjonen, sett fra skipsekspeditørenes side og støttet av Øst-Finnmark Regionråd, er at det kommersielle grunnlaget for skipsekspeditørene er sviktende, som følge av at godsmengder vris fra sjøtransport til vegtransport og dermed gå utenom ekspeditørene. Samtidig målbæres en forståelse for at Hurtigrutens økonomiske situasjon er slik at rederiet ikke kan forventes å bidra med økte rater for ekspeditørenes arbeid. Mens skipsekspeditøren i Mehamn vender seg til Finnmark fylkeskommune med søknad om dekning av forventet underskudd for 2. halvår 2006, vender Øst-Finnmark Regionråd seg til Samferdselsdepartementet med forslag om at Staten bør yte driftstilskudd til ekspeditørene, alternativt at staten overtar driftsansvaret for skipsekspedisjonene ”på linje med det ansvaret som AVINOR og Jernbaneverket har på sine respektive områder”<sup>1</sup>.

Skipsekspeditørene og Øst-Finnmark Regionråd argumenterer altså for at opprettholdelsen av skipsekspedisjonene er nødvendig for å opprettholde Hurtigrutens seilingsmønster, og for at dette seilingsmønsteret er av avgjørende betydning *i et regionalt perspektiv* for utviklingen av kystsamfunnene og *i et nasjonalt perspektiv* for å imøtekomme den samferdselspolitiske målsetning om overføring av transportvolumer fra veg til sjø.

Målet med dette prosjektet er først og fremst å søke å belyse de fremkomne argumentene om at skipsekspeditørenes økonomiske stilling nå er så dårlig at mange er tvunget til å legge ned virksomheten, noe som igjen vil påvirke lokalsamfunnernes transporttilbud og dermed innbyggernes mobilitet og næringslivets tjenestetilbud.

---

<sup>1</sup> Øst-Finnmark Regionråd, 14.06.06

## 2 Godstransport med Hurtigruten

Hurtigruteskipene eies og drives av Hurtigruten Group ASA, som er en fusjon av Troms Fylkes Dampskibsselskap ASA (TFDS) og Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA (OVDS). Fusjonen ble gjennomført med virkning fra 1. mars 2006. Hurtigruteflåten består av 11 skip, som befordrer passasjerer, gods og personbiler. Hurtigruten Group ASA har kontrakt med Samferdselsdepartementet om kjøp av transporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes for perioden 01.01.2005-31.12.2012. Kontrakten er på snaut 1,9 milliarder 2005-kroner, der Hurtigruten Group ASA forplikter seg til å opprettholde helårige, daglige, gjennomgående seilinger mellom Bergen og Kirkenes, med et anløpsmønster som i hovedsak skal følge det som var definert i godkjent ruteplan for 2004-2005. Kontrakten forutsetter videre at det fortsatt skal benyttes 11 skip og at rundturen Bergen-Kirkenes-Bergen tar 11 døgn.

Kontrakten tillater at inntil 110 driftsdøgn sløyfes (off hire) uten at dette medfører trekk i kontraktssummen. Videre kan inntil 20 "ubrukte" driftsdøgn off hire overføres til følgende år. Det skal ikke belastes trekk i kontraktssummen for forsinkelser, sløyfing av anløp og/eller sløyfing av deler av ruten dersom årsaken er ekstreme værforhold hvor det er registrert og dokumentert vindstyrker på over 25 m/s (full storm) i området hvor forsinkelse oppstår. Ved reduksjon i ruteproduksjon ut over de foran nevnte hendelser, skal rederiet trekkes NOK 65 000 pr avbrutt driftsdøgn.

Avtalen omhandler også en kontraktsfestet godskapasitet: Skipene som anvendes i hurtigrutetrafikk skal ha kapasitet til å frakte minimum 150 europaller gods, noe som er omregnet til 162 m<sup>3</sup> lastekapasitet. I kontrakten forplikter Hurtigruten Group ASA seg til å tilby godsbefordring på strekningen Tromsø-Kirkenes. I brev av 21.09.06 til Øst-Finnmark Regionråd presiserer Samferdselsministeren at statens rolle som tilrettelegger for overføring av gods fra veg til sjø i denne konkrete saken begrenser seg til å sikre den omtalte godskapasiteten, mens *salget* av denne godskapasiteten i transportmarkedet skal foregå etter kommersielle vilkår.

Hurtigruteskipenes godskapasitet administreres av Nor Lines AS. I forbindelse med at Nor-Cargo Holding ASA ble solgt til Posten ASA sommeren 2004, endret det tidligere Nor-Cargo Shipping AS navn til Nor Lines AS. Nor Lines eies fortsatt med like store andeler av Hurtigruten Group ASA og Det Stavangerske Dampskibsselskap AS. Hurtigruten Group har, i følge årsrapporten for 2005, som ambisjon å videreutvikle godstransporten gjennom sitt eierskap i Nor Lines. Nor Lines bidro i 2005 med 0,7 millioner kroner til de daværende to hurtigruteselskapenes resultater (netto før skatt). I øvrige redegjørelser fra Hurtigruten Group er godstransporten med hurtigruteskipene innlemmet i Nor Lines sine øvrige aktiviteter og figurerer sammen med "øvrig virksomhet", noe som inkluderer eiendomsforvaltning og administrasjon. Økonomiske aspekter ved Hurtigrutens godstransporter er derfor vanskelige å få øye på.

Mens vegtransport og sjøtransport tidligere (i alle fall formelt) hadde vært integrert i selskapet Nor-Cargo, medførte altså salget av Nor-Cargo Holding AS til Posten at det nå er sterkere grad av konkurranse mellom de to aktivitetene. I tillegg til administreringen av Hurtigrutens godskapasitet har Nor Lines 11 egne skip i seiling langs

norskekysten, samt i Nordsjøen (gjennom 40% eierandel i Sea Cargo som opererer 8 skip) og i Østersjøen (gjennom heleide Baltic Line med 2 skip).

Samarbeidet mellom Nor-Cargo og Nor Lines ble videreført til sommeren 2005, men da ble, i følge kundeinformasjon fra Nor Cargo, samarbeidsavtalen reforhandlet. Som en følge av dette falt godsvolumene med hurtigruteskipene drastisk ved årsskiftet 2005-2006.

Dette bortfallet av godsvolum innebar også en betydelig nedgang i virksomhet spesielt for de mindre skipsekspeditørene langs Finnmarkskysten, noe som var den umiddelbare foranledning til dette prosjektet. Skipsekspeditørene mottar et fast beløp fra Hurtigruten for å bistå ved fortøyning, de er kommisjonærer for salg av passasjerbilletter, og de har inntekter fra terminalbehandling og ekspedering av godsvolumene.

Gjennom konsesjonsavtalen med Samferdselsdepartementet har Hurtigruten forpliktet seg til å drive godsbefordring mellom Tromsø og Kirkenes, men i praksis frakter Hurtigruten gods på hele strekningen Bergen-Kirkenes. Konsesjonsavtalen fastsetter også en minimumskapasitet for godstransport på 150 europaller (162 m<sup>3</sup>), men de fleste av de skipene som benyttes i dag har en betydelig større lastekapasitet, rundt 450 palleplasser. I tillegg til godsrommene benyttes deler av bildekkene til godstransport vinterstid, når passasjertrafikken er liten.

Tabell 2.1: Hurtigruteskipene

2000-skip	Byggeår	Antall køyer	Køyer i suiter	Lastekapasitet, m <sup>3</sup>	Bilkapasitet
"Midnatsol"	2003	652	38	390	50
"Trollfjord"	2002	654	38	390	50
"Finnmarken"	2002	647	64	359	50
1990-skip					
NordNorge"	1997	464	28	297	50
"Polarlys"	1996	482	12	488	50
"Nordkapp"	1996	490	4	348	50
"Nordlys"*	1994	482	12	350	50
"Kong Harald"	1993	490	4	350	50
"Richard With"	1993	490	4	350	50
1980-skip					
"Vesterålen"	1983/88	318	0	472	40
"Narvik"	1982/89	312	0	398	40
1960-skip					
"Nordstjernen"***	1960/85	164	0	200	4
"Lofoten"****	1964	184	0	200	4

\* MS "Nordlys" ble solgt til et kommandittselskap i juni 2003 og leid tilbake på 15 års bareboatcerteparti

\*\* Reserveskip for TFDS

\*\*\* Reserveskip for OVDS

Kilde: TFDS, 2004

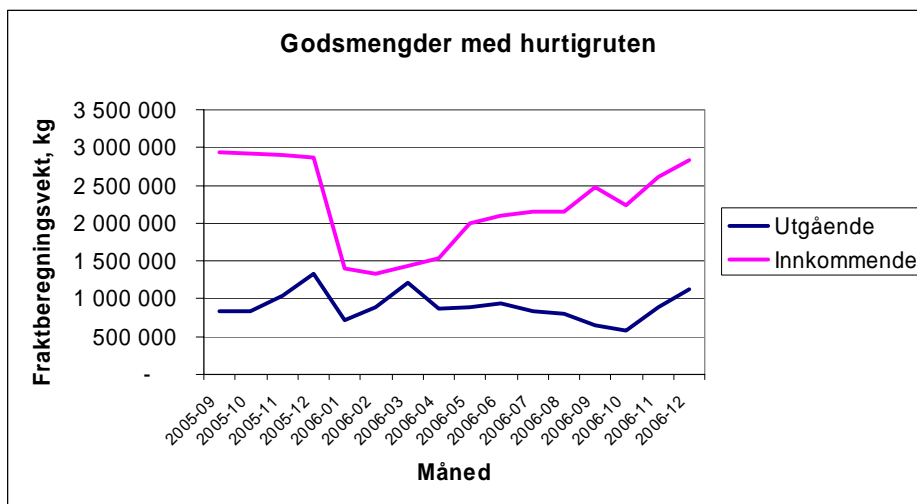
Nor Lines betaler en fast døgnleie for Hurtigrutens godskapasitet, slik at inntjeningskravet knyttet til selve befraktningen er flyttet fra Hurtigruten til Nor Lines. Hurtigruten Group har dermed ikke noe stort press på seg til å øke godsvolumet på skipene, i og med at kapasiteten er solgt i sin helhet. Godsbefraktningen er altså outsourcet, men til den aktøren som er størst i dette markedet.

Salget av Nor-Cargo Holding til Posten førte til en gradvis atskillelse av funksjoner mellom Nor-Cargo og Nor Lines. Dette medførte at godsmengdene på Hurtigruten ble

oppretholdt selv etter atskillelsen, til tross for at det var Nor-Cargo som satt på de fleste kundeavtalene. Fra årsskiftet 2005/2006 opphørte imidlertid dette samarbeidet, og godsmengdene på Hurtigruten falt dramatisk. I løpet av 2006 klarte allikevel Nor Lines å fremforhandle nye kundeavtaler – og nye avtaler med tidligere kunder – slik at godsmengdene ved utgangen av 2006 var tilbake på et nivå som var omtrent som før foregående årsskifte.

Nedenstående figur viser utviklingen i godsmengder med Hurtigruten over havnene i Finnmark fra september 2005 til desember 2006.

Figur 2.1: Godsmengder med Hurtigruten, september 2005 – desember 2006



Kilde: Nor Lines

Til figuren over er benyttet statistikk over Hurtigrutens godsomslag i alle anløpshavnene i Finnmark. Innkommende gods til disse havnene er stort sett nordgående gods, mens utgående gods stort sett er sydgående. Figuren illustrerer altså det betydelige fall i godsmengder (spesielt på nordgående seilinger) man opplevde 1. halvår 2006, og som var den umiddelbare foranledning til skipssekspeditørenes bekymring for fremtidig utvikling. Innkommende godsmengder i februar 2006 utgjorde kun 45% av mengdene for september 2005, mens utviklingen for utgående godsmengder snarere kan tilskrives sesongsvingninger.

Vi ser allikevel av figuren at godsmengdene etter dette betydelige fallet har økt jevnt gjennom resten av 2006, slik at innkommende godsmengder i desember 2006 var på om lag samme nivå (99%) som i desember 2005. Utgående godsmengder i desember 2006 utgjorde 84% av mengdene i desember 2005.

Det store bortfallet av godsvolumer som følge av salget av Nor-Cargo til Posten skyldtes altså at Nor-Cargo satt på de fleste kundeavtalene. Dette medførte i følge Nor Lines at det i mange tilfeller tok litt tid før kundene ble oppmerksomme på at godset ikke lenger ble transportert med Hurtigruten. Etter hvert som dette ble kjent, valgte en del tidligere Hurtigrutebrukere å vende tilbake. Situasjonen ved inngangen til 2007 er så god at Nor Lines er tilbakeholdende med å inngå ytterligere avtaler om store basisvolumer. Nordgående avganger rapporteres stort sett å seile med fullt utnyttet godskapasitet når skipene går fra Trondheim, eller i det minste fra Bodø. For å kunne betjene kundene langs kysten må skipene ha noe ledig kapasitet for av- og pålessing underveis. Å laste fullt i Bergen for Kirkenes ville dermed være ”å skyte seg

selv i foten”, som en befrakter uttrykker det. I stedet for å tiltrekke seg flere kunder med store basisvolumer ønsker Nor Lines snarere å bedre lønnsomheten i godssegmentet på Hurtigruten ved å tiltrekke seg en større andel høyverdi-stykkogods. Dette er gjerne mindre forsendelser som har høyere fraktrater enn store basisvolumer. På den annen side kreves det større grad av samlastning, og det stilles dermed større krav, både til befrakterleddet og ekspedisjonene for å realisere den gevinsten som vellykket samlastning av mindre forsendelser kan gi.

Hovedtrekkene i Hurtigrutens godstransportmønster er at skipene laster omlag halvfullt fra Bergen. Ytterligere lasting og lossing foregår oppover langs hele kysten, men i følge Nor Lines er skipene gjerne fulle når de forlater Trondheim, i alle fall fra Bodø. Godset til Finnmark består i stor grad av dagligvarer, samt byggevarer og emballasje til fiskeindustrien. Sydover fra Finnmark består hovedmengden av godset av fisk og sjømatprodukter, som i betydelig grad er frosset. Mindre partier med krabbe rapporteres å være et økende produkt.

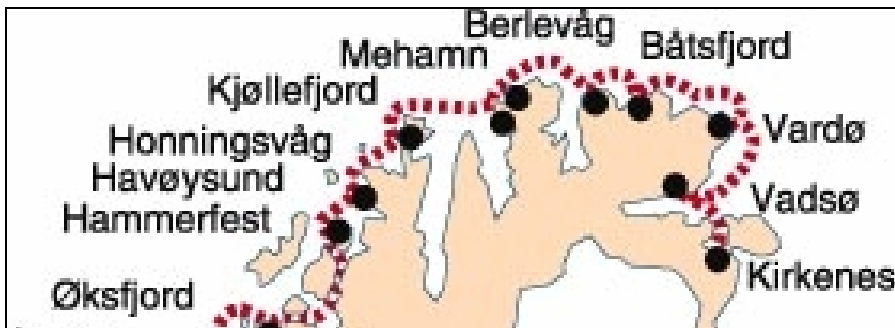
Som figur 1 viser, er det betydelig grad av retningsubalanse på godstransportene med Hurtigruten. Vi har her antatt at innkommende gods er nordgående og at utgående gods går sydover. En summering av godsmengdene fra september 2005 og ut 2006 viser da at 71% av godsomslaget i Finnmarkshavnene er nordgående, mens kun 29% er sydgående.

Fisk og sjømatprodukter utgjør viktige varegrupper på Hurtigrutens seilinger sydover, og frosne varer utgjør det alt vesentligste innenfor disse kategoriene. For lange transporter av varer med høy tidssensitivitet, slik som ferske fisk- og sjømatprodukter, er Hurtigruten mindre konkurransedyktig: Mens transporttiden med vegtransport fra Finnmark til Oslo er på snaut 2 døgn, tar det ca 3 døgn fra Finnmark til Ålesund med Hurtigruten, og deretter et snaut døgn videre med bil til Oslo. Hurtigrutetransport påfører altså her transportkjøperne et tidstap på ca 2 døgn i forhold til vegtransport, noe som er svært uønsket for ferskfisktransporter. Aker Seafoods, som er Europas største hvitfisk fangstselskap og et ledende sjømatselskap, gir klart uttrykk for at de ønsker en omlegging av produksjonen i retning av større andeler ferske filetprodukter. Dette bidrar til nasjonale ambisjoner om økt verdiskapning innenlands, men vil sannsynligvis, grunnet behovet for hurtigere og mer fleksible transportløsninger, vri større transportvolumer over fra sjø til veg.

### 3 Hurtigrutehavnene langs Finnmarkskysten

Hurtigruten anløper 11 havner i Finnmark, fra Øksfjord i Loppa kommune i vest, til Kirkenes i Sør-Varanger kommune. Bortsett fra Vadsø og Kirkenes anløper Hurtigruten alle havnene 2 ganger daglig, en gang på nordgående seiling og en gang på sydgående.

Figur 3.2: Hurtigrutens seilingsrute i Finnmark



Kilde: [www.Hurtigruten.com](http://www.Hurtigruten.com)

I følge Kystverkets stamnettutredning (2006) kommer Finnmarks eksport av fisk og fiskeprodukter i hovedsak fra havnene Øksfjord, Breivikbotn, Sørvær, Hammerfest, Forsøl, Kvalsund, Honningsvåg, Nordvågen, Skarsvåg, Kamøyvær, Gjesvær, Kjøllefjord, Dyfjord, Mehamn, Gamvik, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø, Kiberg, Vadsø, Bugøynes og Kirkenes i Finnmark. Med unntak av Kirkenes har staten investert i fiskeri-havnetiltak i alle disse havnene.

Hurtigruten betjener i hovedsak de kystsamfunnene som ligger ut mot det åpne hav, og korter dermed betydelig inn på seilingstid og –distanse i forhold til om også lokalsteder i Altafjorden, Porsangerfjorden, Laksefjorden, Tanafjorden og Varangerfjorden skulle vært betjent.

De 11 anløpshavnene til Hurtigruten i Finnmark er av varierende størrelse, og godsomslaget i havnene varierer sterkt fra år til år. I perioden 2002-2005 har Statistisk sentralbyrå gradvis bygget opp en havnestatistikk som omfatter alle disse havnene, så nær som Mehamn, som foreløpig ikke har opprettet et eget havnedistrikt.

Bortsett fra Hammerfest har alle havnene opplevd nedgang i godsomslaget i perioden.

Tabell 3.2: Totalt godsomslag i Hurtigrutens anløpshavner i Finnmark, 2002-2005. Tonn.

Havn	2002	2003	2004	2005
Loppa Havn KF	5 663	10 352	6 277	4 391
Hammerfest Havnevesen KF	452 574	328 613	535 131	678 100
Havøysund Havnevesen Måsøy KF	34 730	10 250	22 823	24 527
Nordkapp Havn KF	-	210 092	204 832	186 334
Lebesby Kjøllefjord Havn KF	-	-	-	11 603
Mehamn	-	-	-	-
Berlevåg Kommune	-	-	-	2 169
Båtsfjord Havn KF	36 537	32 204	36 102	32 777
Vardø Havn KF	26 304	12 456	8 790	16 302
Vadsø Havn KF	166 160	47 367	31 655	1 113
Sør-Varanger Kommune	155 479	135 282	94 842	115 373

Kilde: SSB

Godset som fraktes med Hurtigruten vil i havnestatistikken fremkomme i kategorien ”annet stykkgoods”. Statistisk sentralbyrås statistikk over årlig godsomslag i havnene er i skrivende stund oppdatert til og med 2005, men som vi ser er det ikke alle havnene som har innrapportert til Byrået.

Dette innebærer ikke at alt stykkgoods over havnene fraktes med Hurtigruten. Spesielt Hammerfest synes å ha et betydelig større omslag av ”annet stykkgoods” enn det Hurtigruten transporterer, men tallene er ikke direkte kompatible: Det siste året i SSBs havnestatistikk er 2005, mens våre opplysninger fra Nor Lines er fra siste kvartal 2005 samt hele 2006. Grunnet bytte av datasystem og separasjonen mellom Nor-Cargo og Nor Lines er det ikke mulig å få frem godsstatistikk fra transportørens egne arkiver.

Tabell 3.3 viser, på grunnlag av SSBs havnestatistikk, hvor stor andel av godsomslaget i havnene som er ”annet stykkgoods”. Samlet for Hurtigrutens anløpshavner i Finnmark utgjorde denne kategorien rundt 1/3 av godsomslaget i 2005. For de Sør-Norske havnene på strekningen Halden-Fusa (altså for ikke å inkludere oljehavnen Bergen Havn IKS) utgjorde andelen ”annet stykkgoods” i 2005 12% av det totale godsomslaget. Dette tyder på at mindre forsendelser, høyverdig gods og forbrukerartikler sendes med skip i vesentlig høyere grad i Finnmark enn i Sør-Norge.



Tabell 3.3: Andel "annet stykk gods" i Hurtigrutens anløpshavner

Havn	2002	2003	2004	2005
Loppa Havn KF	94 %	83 %	58 %	62 %
Hammerfest Havnevesen KF	38 %	16 %	16 %	41 %
Havøysund Havnevesen Måsøy KF	33 %	30 %	12 %	65 %
Nordkapp Havn KF		3 %	3 %	4 %
Lebesby Kjøllefjord Havn KF				31 %
Berlevåg Kommune				59 %
Båtsfjord Havn KF	100 %	100 %	93 %	100 %
Vardø Havn KF	37 %	32 %	44 %	55 %
Vadsø Havn KF	10 %	27 %		63 %
Sør-Varanger Kommune	32 %	41 %	10 %	

Kilde: SSBs havnestatistikk

Figur 3.3: Lokalisering av terminaler og totalt godsomslag i hurtigrutehavne i Finnmark, 2005



Rødt merke: havn med hurtigruteanløp

Bortsett fra Gamvik kommune er det opprettet havnedistrikt i tilknytning til alle Hurtigrutens anløpshavner langs Finnmarkskysten. De fleste havnene er organisert som kommunale foretak, men enkelte steder er havnevirksomheten en integrert del av den øvrige kommunale virksomheten. Opprettelsen av et havnedistrikt og utbygging av offentlige havnefasiliteter gir anledning til å innkreve et sett med avgifter som vederlag for bruk av disse fasilitetene:

- Anløpsavgift: Farleden i havnedistriktet
- Kaiavgift: For benyttelse av kaifront
- Vareavgift: For benyttelse av kaiarealer
- Trafikkavgift: En fiskalavgift for varer med opprinnelse utenfor EU/EØS-området
- Isavgift: For isbryting
- Passasjeravgift: For passasjerbequemmeligheter

I tillegg til avgiftene kan havnene tilby tilleggstjenester mot vederlag, som utleie av eiendommer, kranutleie/vinsjing, salg av vann og strøm, mottak av skipsavfall (renovasjon) og lignende.

Havnene skal fastsette sine avgifter slik at de gir kostnadsdekning. Et mindre overskudd kan brukes til fondsoppbygging. Prinsippet er at havnekassen skal holdes atskilt fra kommunekassen, slik at havneaktivitetene ikke benyttes til å subsidiere annen kommunal virksomhet.

Anløpsavgiften og kaiavgiften beregnes etter skipets størrelse, vareavgiften etter godsmengden som lastes eller losses. Isavgift, for de havnene som benytter dette, kan oppkreves i perioden 01.12.-31.03 og belastes pr anløp. Det kan gis ulike former for rabatter fra standardsatsene når forholdene tilsier det, noe Hurtigruten med sine regulære anløp to ganger i døgnet synes å nyte godt av. Blant annet synes det som en vanlig rabattordning kun å belaste rederiet med en anløpsavgift pr døgn, selv om Hurtigruten altså anløper to ganger i døgnet.

Størrelsen på hurtigruteskipene varierer i betydelig grad, og dermed også avgiftene. Skipene kan deles i fire klasser etter byggeår og størrelse, og varierer fra drøyt 16 000 brutto registertonn ("2000-skipene") til drøyt 2 000 brutto registertonn ("1960-skipene"). "1980-skipene" ligger på drøyt 6 000 BRT og "1990-skipene" på drøyt 11 000 BRT.

En forespørsel blant de angjeldende havnene tydet på at et hurtigruteanløp genererte alt fra 1 600 kroner til godt over 5 000 kroner i anløps- og kaiavgifter, alt etter skipets størrelse og den enkelte havns avgiftssatser. En av havnene rapporterer at de fakturerer Hurtigruten ca kr 180 000 pr måned for anløps- og kaiavgifter. Til tross for rabattene som gjør at et hurtigruteanløp gir vesentlig lavere inntekter enn f eks anløpet til et cruise-skip, utgjør Hurtigruten en betydelig inntektskilde til de fleste havnene i regionen.

## 4 Skipsekspeditørene

Bakgrunnen for dette prosjektet var en ”kystkonferanse” i Mehamn i juli 2006, der det ble forfattet en resolusjon som målbar skipsekspeditørenes vanskelige økonomiske stilling. Forfatterne argumenterer i resolusjonen for at skipsekspeditørenes tilstedeværelse er en viktig forutsetning for utviklingen av kysten, og man anmoder Staten om bedring av rammevilkårene for Hurtigruten (ved innføring av nettolønnsordning) og om bedring av rammevilkårene for ekspeditørene ved årlige driftstilskudd eller at Staten overtar ansvaret for driften. Det trekkes her sammenlikninger med det offentliges rolle gjennom AVINOR og Jernbaneverket overfor andre transportformer, og det argumenteres for at man oppfatter det som uriktig at kommunenes ansvar for havnene medfører at havneinvesteringer skjer på bekostning av andre kommunale oppgaver, som drift av sykehjem, skoler etc.

Resolusjonen ble overlevert Samferdselsministeren under et besøk i Havøysund i august 2006.

Argumentasjonen er på mange måter problematisk. Mens man i resolusjonen hevder at ekspedisjonene har en viktig rolle i utviklingen av kysten, argumenterer man i et påfølgende brev til Finnmark fylkeskommune for at alt gods nå leveres til kyststedene med vegtransport og at grunnlaget for drift av skipsekspedisjonene faller bort som følge av dette. Av dette skulle følge at ekspeditørene ikke lenger *har* noen viktig rolle i utviklingen av kysten, men at transportkjøperne velger andre transportløsninger, der man sparer det mellomleddet ekspeditørene utgjør. Det samfunnsmessige ansvaret i forhold til dette må være å sikre innbyggere og næringsliv i regionen et godt transporttilbud, ikke å holde liv i en håndfull foretak med sviktende inntjening.

Når det gjelder det offentliges ansvar for transportaktiviteter begrenser dette seg til å sørge for en infrastruktur av rimelig kvalitet, mens selve transportutøvelsen overlates til de kommersielle aktørene. Statlig drift av skipsekspedisjonene vil bryte med et slikt prinsipp. Når det gjelder infrastrukturen for sjøtransport, er farleden Statens ansvar gjennom Kystverket, mens havnedistriktet er et kommunalt/interkommunalt ansvar. I prinsippet skal ikke kostnader knyttet til investeringer og drift av havnene være i konflikt med annen kommunal virksomhet, ettersom havneaviftene skal fastsettes på et nivå der de gir kostnadsdekning, eventuelt også rom for fondsoppbygging. Havnekassen skal også holdes atskilt fra kommunekassen (Havnelovens § 23). Allikevel åpner ”Forskrift om hvilke kostnader m.v. de forskjellige havneavgifter skal dekke” (FOR-1994-12-02-1070) for at prinsippet om kostnadsdekning kan fravikes, dersom det er forhold ved havnens forretningsmessige drift eller markedsmessige tilpasning som gjør dette nødvendig.

Man kan i prinsippet tenke seg et statlig ”HAVINOR” på linje med AVINOR, der Staten tar det økonomiske ansvaret også for havnene. Halseth og Skyberg argumenterer for en slik løsning i rapporten ”Brukereie innen godstransport” (Econ-rapport 2005-01). Man ønsker her allikevel ikke 100% statlig eierskap, men en joint venture mellom Staten, private transportinteressenter og eventuelt kommunene. I Halseth og Skybergs argumentasjon er det derimot ikke støtte av nedleggingstruede havner som er målet, men at et offentlig/privat samarbeid vil stimulere til økt innovasjon i havne-

sektoren, ettersom private interessenter vil få bedre mulighet til å påvirke infrastrukturutviklingen.

Man kan allikevel tenke seg at et statlig "HAVINOR" vil gi muligheter for tilskudd og kryssubsidiering av havner på linje med hvordan dette foregår i AVINOR-systemet, men man skal allikevel være forsiktig med å anta at dette vil være tilstrekkelig til å sikre at alle havner vil bli opprettholdt. Man må da anta at tildeling av investerings- og driftsmidler vil bli foretatt fra sentralt, nasjonalt hold, noe som kan gå på bekostning av lokalsamfunnenes ønsker og næringslivets behov. Siden Statens ansvar for jernbaneinfrastrukturen også nevnes i resolusjonen fra Kystkonferansen, kan jo oppmerksomheten henledes på det store antall av jernbanens godsterminaler som man i dag vurderer alternativ anvendelse av (Gillebo *m fl*, 2006).

I denne forbindelse kan også nevnes et varsel fra Marintek-rapporten "Veileder til effektiv terminaldrift. Sluttrapport "Effektive terminaler"":

"Vi konstaterer at over 80 % av havnene/terminalene i undersøkelsen har større utviklingsplaner med det formål å utvide kapasiteten gjennom å lage "ny kapasitet" eller "restrukturering" av eksisterende infrastruktur. Det totale omfanget av utviklingsplanene står ikke i forhold til den forventede generelle veksten i godstransport. Da er det rimelig å anta at ekspansjonsplaner er bygget på forventning om nye markedsandeler. Vi tror at det generelt investeres for mye og dette vil bidra til å øke det totale kostnadsbildet. Overinvesteringer gir dyrere terminalhåndtering og vil bidra til å redusere konkurransekraften til intermodale transportkjeder (Marintek 2006:48).

Utsagnet reflekterer en internasjonal oppfatning om at planer om havneinvesteringer langt overstiger forventet godstransportvekst, men muliggjøres ved at investeringene foretas ved hjelp av offentlige midler som ikke er underlagt de samme krav til avkastning som privat kapital. Grønnboken "Green Paper on sea ports and maritime infrastructure" (European Commission, COM/97/0678 final) og "Commission staff working document on public financing and charging practices in the Community sea port sector" (SEC 2001/234) argumenterer prinsipielt for at offentlig økonomisk engasjement i havnesektoren er konkurransevridende og må underlegges de samme vurderinger som private investeringer. Man tar allikevel høyde for at små havner i "perifere" områder kan ha fortsatt behov for offentlig støtte, men dette må vurderes opp mot den potensielt konkurransevridende effekt slik støtte kan ha.

Det overordnede prinsipp har vært en deling av eierskaps- og ansvarsforhold mellom transportinfrastruktur og transportaktiviteter, der det første anses å være et offentlig anliggende, mens det siste er et privat anliggende. For å sikre befolkningen et tilfredsstillende transporttilbud over hele landet kjøper Staten transporttjenester jernbane, luftfart og fra Hurtigruten, mens godstransportmarkedet er overlatt markeds-kreftene. En sikring av godskapasitet slik det er gjort gjennom Hurtigrutens konsesjonsavtale står i en særstilling i det norske godstransportmarkedet.

Men går det nedover med skipsekspeditørene? Til tross for at 2006 begynte dårlig med hensyn til godsmengder, viser statistikken fra Nor Lines at godsmengdene var tilbakevunnet ved årets utgang. Kystkonferansen i Mehamn synes å være avholdt på det tidspunktet godsmengdene, og dermed ekspeditørenes aktivitetsnivå, var på det laveste.

Vi kan se litt på skipsekspeditørens inntekts- og lønnsomhetsutvikling. Ekspederingen av Hurtigruten foretas i Finnmark av følgende foretak:

Tabell 4.1: Hurtigrutens skipsekspeditører i Finnmark

Kommune	Anløpshavn	Havneorganisering	Skipsekspeditør for Hurtigruten
Loppa	Øksfjord	Loppa Havn KF	Loppakroa AS
Hammerfest	Hammerfest	Hammerfest Havnevesen KF	Nor-Cargo Vest-Finnmark
Måsøy	Havøysund	Havøysund Havnevesen Måsøy KF	NOR Lines Havøysund AS
Nordkapp	Honningsvåg	Nordkapp Havn KF	Nordkapp godsterminal
Lebesby	Kjøllefjord	Lebesby Kjøllefjord Havn KF	Kjøllefjord Skipsekspedisjon AS
Gamvik	Mehamn	Gamvik kommune	Nordkynterminalen
Berlevåg	Berlevåg	Berlevåg Kommune	Norlines Reisebyrået Edv Fjørtoft AS
Båtsfjord	Båtsfjord	Båtsfjord Havn KF	FFR Gods
Vardø	Vardø	Vardø Havn KF	FFR Gods
Vadsø	Vadsø	Vadsø Havn KF	FFR Gods
Sør-Varanger	Kirkenes	Sør-Varanger Kommune	Nor Lines Kirkenes AS

Ekspedisjonene i Øksfjord, Hammerfest, Havøysund, Honningsvåg, Kjøllefjord, Mehamn, Berlevåg og Kirkenes er organisert som enkeltstående aksjeselskap, der regnskapsdata i utgangspunktet er lett tilgjengelig fra Brønnøysundregistrene. Unntaket her er Nordkynterminalen, som er en videreføring av Bertheussen AS. Skipsekspedisjonene i Båtsfjord, Vardø og Vadsø drives av Finnmark fylkesrederi avdeling Gods, og det offentliggjøres ikke regnskapstall for hver enkelt ekspedisjon. FFR Gods har på forespørsel ikke ønsket å avgi slike data. De presiserer allikevel at resultatene svinger med godsmengdene på Hurtigruten også for dem .

Skipsekspedisjonene har i betydelig grad lokale eiere, der daglig leder også er eier av foretaket.

Loppakroa AS i Øksfjord eies og ledes av Ole-Karstein Johansen, mens Nor-Cargo Vest-Finnmark eies med like andeler av FFR og Nor-Cargo Tromsø. FFR er igjen eid av Veolia Norge AS, mens Nor-Cargo Tromsø er en del av Nor-Cargokonsernet som er eid av Posten.

Nor Lines Havøysund er eid av daglig leder Jan Herman Lyder, mens Nordkapp Godsterminal er eid av Bull AS, som igjen er eid av daglig leder i terminalen, Olaf Bull og Fredrik Bull. Kjøllefjord skipsekspedisjon er eid av daglig leder Thorvald Krogh, samt Kari og Thor Petter Krogh.

Nordkynterminalen i Mehamn er som nevnt en videreføring av aktivitetene fra Bertheussen AS. Nordkynterminalen er eid med 51% av Nordkyn Havneutvikling AS og 49% av Kåre Karlstad. Nordkyn Havneutvikling er igjen eid med 73% av Gamvik kommune, mens resten er eid av lokalt næringsliv.

Ekspedisjonen i Berlevåg, Nor-Lines Reisebyrået Edv Fjørtoft AS, eies med 90% av daglig leder Harald Richardsen. De resterende aksjene eies av Nini Richardsen.

Ekspedisjonene i Båtsfjord, Vardø og Vadsø drives av FFR Gods, som er en del av Finnmark Fylkesrederi og Ruteselskap, som igjen er eid av Veolia Transport Norge AS. Nor Lines Kirkenes er eid med en tredjedel hver av Hurtigruten ASA, Nor-Cargo og Kirkenes Skipsekspedisjon AS.

Mens vi kun har hatt tilgang til detaljerte godsdata for Hurtigruten for en kort tidsperiode, kan vi vise regnskapsdata for de fleste skipsekspeditørene i en noe lengre tidsserie.

Tabell 4.2: Samlet økonomisk utvikling for 8 skipsekspeditører. 1.000 kroner

Samlet utvikling	2001	2002	2003	2004	2005
Sum driftsinntekter	52 649	52 425	59 233	59 243	55 120
Driftsresultat	738	970	1 406	3 128	3 006
Ordinært resultat før skatt	620	183	1 428	3 026	2 911
<b>Årsresultat</b>	<b>375</b>	<b>-170</b>	<b>970</b>	<b>2 219</b>	<b>2 118</b>

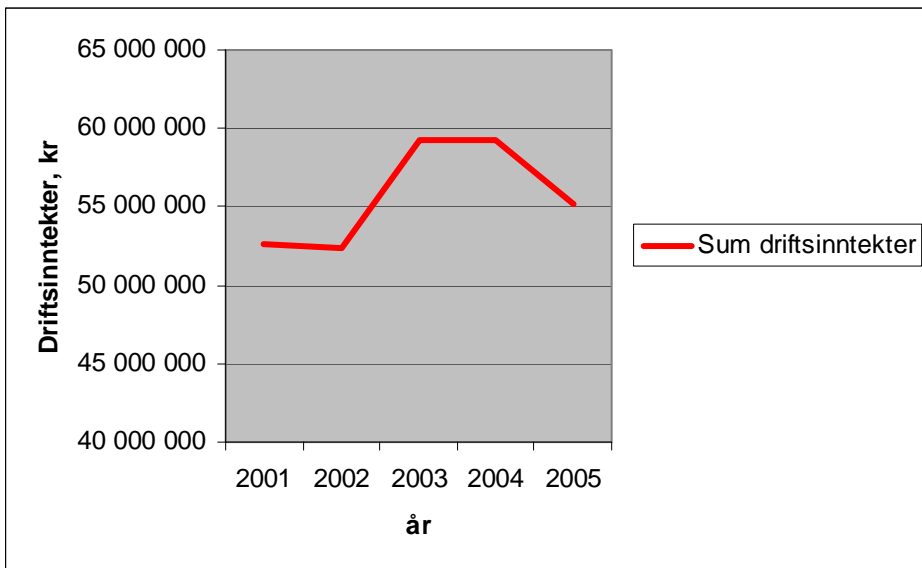
Kilde: Proff Forvaltning/Brønnøysundregistrene

Samlet sett for disse 8 skipsekspeditørene har omsetningen økt med 5 % i perioden 2001-2005. Årsresultatet ble derimot mer enn firedoblet. Resultatene er sterkt påvirket av utviklingen til Nor-Cargo Vest-Finnmark, som i 2005 sto for 32 % av omsetningen for de refererte foretakene, og for 61 % av det samlede overskuddet. I regnskapene til Nor-Cargo Vest-Finnmark inngår aktivitetene både i Hammerfest og i Alta.

Vi har innhentet regnskapsdata for perioden 2001-2005 og data over godsmengder med Hurtigruten for perioden september 2005-desember 2006. Tallene er altså ikke for samme periode, men gir allikevel et inntrykk av at godsomslaget hos mange av ekspedisjonene står for en relativt liten andel av inntektene. For flere utgjør da ekspederingen av Hurtigruten kun en mindre del av virksomheten: Reisebyrået Edv. Fjortoft AS, som har ekspedering av Hurtigruten i Berlevåg, er i tillegg ekspeditør for Widerøes flyveselskap, opererer Statoils bunkersanlegg i Berlevåg, selger smøreolje og kull, og utfører havnebetjentfunksjoner på vegne av Berlevåg kommune. Loppakroa AS i Øksfjord

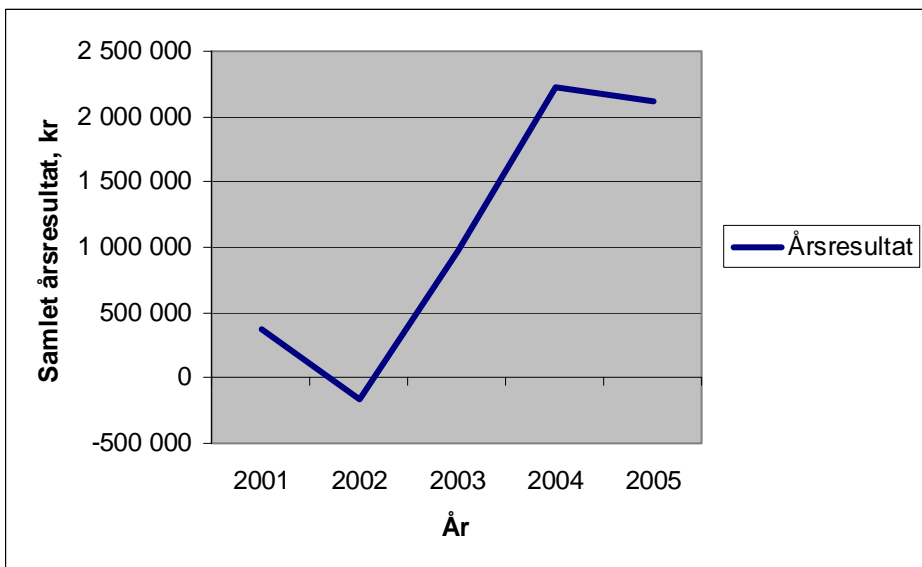
FFR Gods, som har skipsekspedisjoner i Båtsfjord, Vardø og Vadsø, hevder å ha mer enn 90% av sin virksomhet knyttet opp mot hurtigrutegods. I tillegg foregår håndtering av enkelte andre frakteskip, men bortsett fra enkelte utkjøringer av småpakker for Schenker er all aktiviteten sjøbasert. Eksedisjonen i Vardø har et ekstra tilskudd fra Nor Lines for å kunne holde åpent, men det er en viss usikkerhet om dette vil bli videreført. Alternativet er at Vardø-godset blir losset og lastet i Vadsø og kjørt ut med bil. FFR Gods hevder dette vil medføre høyere fraktrater enn nåværende løsning. I henhold til våre informanter anser ikke FFR skipsekspedisjonene å være noe viktig bidrag til foretakets øvrige virksomhet, snarere hevdes det å være et underliggende ønske om å kvitte seg med denne delen av virksomheten. Også i Båtsfjord ser man muligheter for å integrere skipsekspedisjonen med annen virksomhet, eksempelvis med aktivitetene til Båtsfjord Sentralfryselager AS. Båtsfjord Havn KF er majoritetsaksjonær i fryselageret. Mens vi i enkelte havner, som Kjøllefjord og Berlevåg, har sett at kommunen har satt bort tradisjonelle havnevesen-oppgaver til ekspedisjonene, argumenteres det i Båtsfjord for muligheten for at ekspedisjonens oppgaver foretas av havnevesenet, og dermed blir en del av kommunens oppgaver.

Figur 4.1: Utvikling i samlede driftsinntekter 2001-2005, 8 ekspeditører



Kilde: Proff Forvaltning/Brønnøysundregistrene

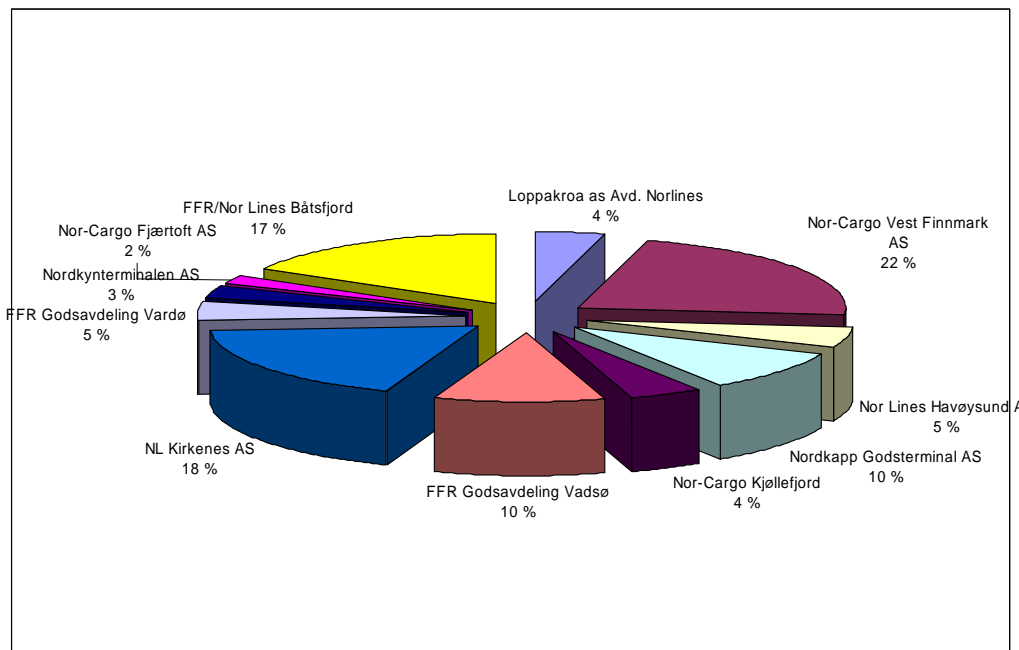
Figur 4.2: Utvikling i samlet årsresultat 2001-2005, 8 ekspeditører



Kilde: Proff Forvaltning/Brønnøysundregistrene

Godsomslaget i forbindelse med Hurtigruteanløpene varierer sterkt mellom de ulike havnene, noe figuren nedenfor viser.

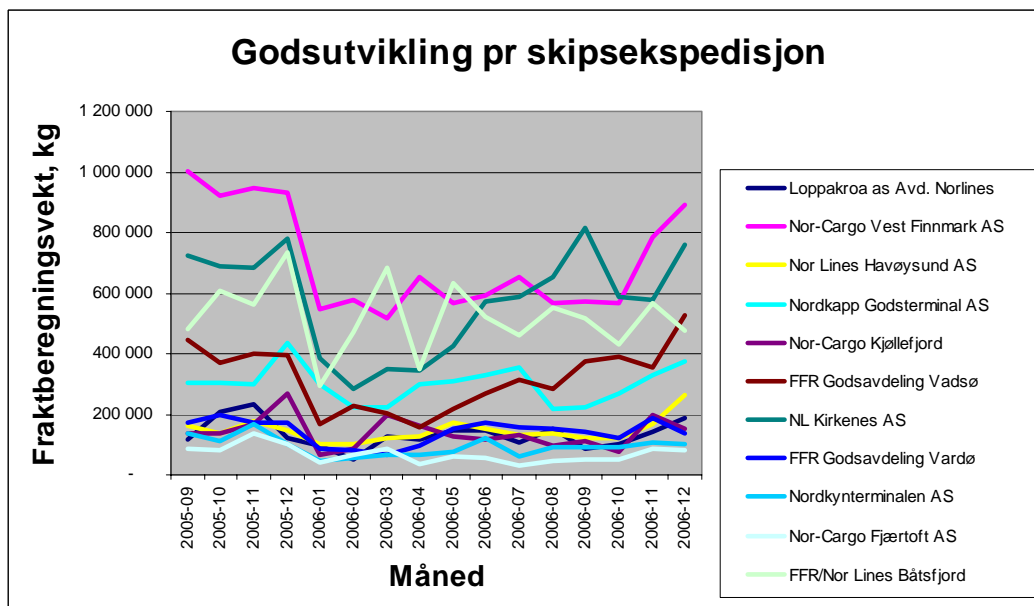
Figur 4.3: Skipsekspeditørene i Finnmark - andeler av Hurtigrutegodset summert for perioden september 2005-desember 2006.



Kilde: Nor Lines

Det er særlig ekspedisjonene i Berlevåg, Mehamn, Øksfjord, Vardø, Kjøllefjord og Havøysund som har lavt godsomslag.

Figur 4.4: Hurtigrutens gods pr skipsekspedisjon, september 2005-desember 2006



Kilde: Nor Lines

Skipsekspedisjonen i Hammerfest er i en litt annen stilling enn mange av de mindre ekspedisjonene, blant annet fordi de har flere ben å stå på. Nor-Cargo Vest-Finnmark i Hammerfest er eid med 50% hver av FFR og Nor-Cargo. Dette medfører at de både håndterer skipsgodset til Hurtigruten, godsåtene til Nor Lines og vegtransportene til Nor-Cargo. Daglig leder på Nor-Cargo Vest-Finnmark, Åge-Ludvik Olaussen, anslår at aktivitetene er delt i like store andeler på sjøsiden og vegsiden. Videre består de



sjørelaterte aktivitetene av 65-70% Hurtigrutegods, mens de resterende 30-35% er relatert til Nor Lines' øvrige godsbåter.

Nor Cargo kjører ruter fra Hammerfest til Havøysund 2 ganger ukentlig og til Honningsvåg 3 ganger ukentlig. I tillegg kjøres ruter på innlandet. Det vurderes å flytte vegtransportdelen fra Hammerfest til Lakselv, noe som vil bidra til å redusere tungtrafikken ut på kaia i Hammerfest, og som også vil gi en mer strategisk lokalisering i forhold til å betjene Vest-Finnmark med vegtransport.

Inngående godsmengder med Hurtigruten rapporteres i stor grad å være dagligvarer og drikkevarer, med Coca Cola og Mack som de største produktene. Utgående gods er i betydelig grad tomgods i retur for disse kundene, i tillegg til noe ferske fiskeprodukter i forbrukerpakninger.

I likhet med de andre skipsekspedisjonene som er eid av FFR, føler man også i Hammerfest at dette er en aktivitet som FFR kunne tenke seg å kvitte seg med. Veolia transport, som nå eier FFR, driver i det store og hele med persontransport, men fikk godsavdelingen til FFR med på kjøpet. Olaussen hevder avdelingen i Hammerfest overlever som følge av komplementariteten mellom eierne Nor-Cargo og FFR: Begge eierne er klar over at avdelingen ikke vil overleve på godset fra en av dem. Dersom en av eierne skulle føle seg sterkere enn den andre kan det nåværende samarbeidet fort gå over til en konkurransesituasjon som vil være ødeleggende for aktivitetene i Hammerfest.

Nor-Cargo Vest-Finnmark har altså flere ben å stå på, også når det gjelder godstransport, og er den havnen i Finnmark med størst godsmengder med Hurtigruten. Ekspedisjonen føler seg dermed ikke så utsatt som mange av de mindre skipsekspeditørene, men en utfordring som nevnes er tilgangen på arbeidskraft. Etterspørselen etter arbeidskraft til bygge- og anleggsaktivitetene i Hammerfestområdet har drevet lønningene opp til et nivå som godstransportbransjen ikke kan forsvare, men man antar at dette vil bedre seg i løpet av året.

Skipsekspedisjonen i Øksfjord drives av Loppakroa. Godsstatistikken fra Nor Lines viser sterk vekst spesielt på utgående gods fra Øksfjord, men i henhold til Loppakroa var dette spesielt for året 2006, da Nor-Cargo Vest-Finnmark i Alta kjørte en del sydgående gods ut over Øksfjord med Hurtigruten. Det meste av dette godset sendes nå direkte sydover med bil fra Alta, slik at disse godsmengdene er betydelig redusert. Noe omlasting fra Hurtigruten foregår allikevel i Øksfjord, for videreforsendelse med lokalbåt inn Altafjorden.

Ole-Karstein Johansen, som er daglig leder av Loppakroa, mener det er helt nødvendig for de små ekspedisjonene å søke etter andre aktiviteter å supplere med, han ser ikke noe stort utviklingspotensial i godsmengdene med Hurtigruten. I Loppakroa har også godsekspedering av A3-ruten, men for øvrig er en betydelig del av omsetningen knyttet til driften av kroa, i tillegg til snørydding.

Nor Lines i Havøysund har i tillegg til Hurtigruten og Nor Lines sin A3 rute også anløp av hurtigbåt fra FFR. Det er pågående utbygging av oppdretts- og foredlingsanlegg for fisk i Havøysund-området, noe som også har kommet skipsekspedisjonen til gode. Utviklingen på utgående sjøverts gods har vært bra, og i tillegg har Nor Lines Havøysund i samarbeid med en vegtransportør nylig startet opp lastebiltransport mellom Havøysund, Lakselv og Karasjok. Ekspedisjonen har også noe lokal utkjøring av varer for Schenker.

Et betydelig tilskudd til Hurtigrutens godsvolum i løpet av 2006 har vært drikkevarer og andre dagligvarer. Dette har påvirket de ulike anløpshavnene i forskjellig grad, i

forhold til kjedenes tilstedeværelse: Dersom det ikke er noen Rema 1000 eller ICA-butikk på stedet, hjelper det den lokale skipsekspedisjon lite om Hurtigruten har fått denne kjeden som kunde. Nedstående tabell viser tilstedeværelsen av de ulike kjedene i Hurtigrutens anløpshavner i Finnmark:

*Tabell 4.3: Dagligvarekjedenes butikker i Finnmark*

<b>Anløpshavner</b>	<b>Kommune</b>	<b>Coop</b>	<b>Rema</b>	<b>Rimi</b>	<b>Ica</b>	<b>Joker</b>	<b>Spar</b>	<b>Sum</b>
Øksfjord	Loppa	x						<b>1</b>
Hammerfest	Hammerfest	x	x			x	x	<b>4</b>
Havøysund	Måsøy	x						<b>1</b>
Honningsvåg	Nordkapp		x	x			x	<b>3</b>
Kjøllefjord	Lebesby	x				x		<b>2</b>
Mehamn	Gamvik	x						<b>1</b>
Berlevåg	Berlevåg						x	<b>1</b>
Båtsfjord	Båtsfjord	x		x	x			<b>3</b>
Vardø	Vardø			x				<b>1</b>
Vadsø	Vadsø	x	x	x	x	x		<b>5</b>
Kirkenes	Sør-Varanger	x	x	x	x		x	<b>5</b>
<b>Sum</b>		<b>8</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	

Som tabellen viser, er det Coop som er representert ved de fleste anløpsstedene. Varer til disse butikkene transporteres nå med lastebil. ICA, Rimi og Rema transporteres med Hurtigruten, mens Joker og Spar (Norgesgruppen/Asko Nord) transporteres med lastebil.

## 5 Godstransportutvikling – konkurransen fra vegtransport

I sin søknad til Finnmark fylkeskommune om dekning av forventet underskudd for 2. halvår 2006, argumenterer Nordkynterminalen med at "...alt gods leveres til kyststedene med bil og derved tatt bort grunnlaget for drift av skipsekspedisjonene". Som følge av dette argumentet har vi ønsket å belyse utviklingen i transportmiddelfordeling nærmere.

Transportutviklingen i hele etterkrigstiden gir inntrykk av en periode preget av et nær sagt umettelig behov for økt mobilitet. For godstransport på fastlands-Norge har utviklingen siden 1966 vært som vist i figuren under.

Tabell 5.1: Utvikling i samlet godstransportarbeid på norsk område, 1966-2005.

Transportmiddel	1966		2005		1965-2005
	Mrd. tkm	Andel	Mrd. tkm	Andel	Vekst
Sjøtransport	20,1	83 %	55,2	73 %	175 %
Jernbanetransport	1,6	7 %	2,7	4 %	69 %
Veitransport	2,6	11 %	17,7	23 %	581 %
Sum	24,3	100 %	75,6	100 %	211 %

Kilde: Rideng, 2006

Tabellen viser en formidabel transportutvikling, der vegtransporten kan sies å være den store vinneren, i alle fall enn så lenge. Tallene i tabellen inneholder både transportarbeidet (i tonnkilometer) knyttet til innenlands transport og den andelen av transportarbeidet ved internasjonale transport som utføres på norsk område. Transporter mellom kontinentalsokkelen og utlandet er holdt utenfor.

Tabellen viser at sjøtransporten har fått redusert sin markedsandel med 10 prosentpoeng, jernbanetransport (som er lite relevant for Finnmarks vedkommende) har fått økt sin markedsandel noe, mens vegtransporten har hatt en meget sterk vekst.

De ulike transportformene betjener i stor grad ulike markeder. Nasjonal godstransport med jernbane går nå så nær som utelukkende i intermodale enheter (semitrailere, vekselflak og containere) mellom Oslo og de øvrige, større byene.

Rideng (2006) viser at godstransport til sjøs, på jernbane og med lastebil har helt ulike strukturer. Det meste av vegtransport foregår på korte avstander, mens tog og spesielt skip tar det som er tungt og som skal fraktes langt. I følge Rideng er gjennomsnittlig transportlengde for lastebil 62 km, for jernbane 308 km og for sjøtransport (unntatt bilferger) 446 km. For innenlands transportarbeid er vegtransport og sjøtransport om lag like store, mens sjøtransport er den absolutt dominerende transportformen i utenrikshandelen, og frakter 84% av disse godsmengdene.

EUs sentrale statistikkbyrå, Eurostat, viser at innenfor norsk nærskipfart utgjør våt- og tørrbulk til sammen 83% av transporterte tonnmengder (Amerini, 2006). Dette er transportert der det er relativt lite konkurranse mellom transportformene. Enhetslaster (containere og Ro-Ro) utgjør til sammen 7 %, mens de resterende 10 prosentene er

”annet stykk gods”, altså de godstypene som Hurtigruten og til dels også de andre godsskipene langs kysten transporterer.

”Annet stykk gods” er det godssegmentet om særlig har bidratt til vekst i transportarbeid på veg. Dette er, spesielt i forhold til tørrbulk, høy-verdi varer der det stilles strenge krav til transportkvalitet og transporttid, krav som vegtransportsektoren i størst grad har vært i stand til å imøtekomme. Både norsk og europeisk transportpolitikk har som målsetning å få overført gods fra veg til sjø, noe som best kan tenkes ved at kategorien ”annet stykk gods” i større grad samlastes i intermodale transportenheter.

Vegutbygging, markedsliberalisering og teknologisk utvikling innenfor transport- og informasjonsteknologi har gjort vegtransport stadig raskere, mer fleksibelt og rimeligere. Dør-til-dørtransporter innebærer gjerne vegtransport i innhentings- og distribusjonsleddet, og er godset først på bilen medfører dette gjerne til at det holder seg der. Omlasting og terminalbehandling koster tid og penger. Dette oppgis av våre informanter som en årsak til at vegtransport er konkurransedyktig vis a vis Hurtigruten, selv på relasjoner der transportavstanden på veg er mange ganger så lang som sjøvegen.

*Figur 5.1: Hurtigrutens ekspeditører og vegtransportterminaler i Finnmark*



Vegtransport mellom Hurtigrutens anløpshavner er først og fremst konkurransedyktig når forsendelsene er såpass store at de nærmer seg et fullt lastebillass, altså en 15-20 tonn. Våre informanter hevder at det i slike tilfeller er relativt enkelt å bestille lastebiltransport på kort varsel. For mindre partier og stykk gods er Hurtigruten mer konkurransedyktig, men på en del relasjoner kjører FFR daglige ruter med kombinerte busser, noe som også utgjør et godt godstransporttilbud.

Hurtigrutens godstransporttilbud utmerker seg, i henhold til våre informanter, i første rekke ved at den utgjør et høyfrekvent tilbud og at den, i alle fall for brukerne i Finn-

mark, alltid har ledig kapasitet. Kundene behøver altså ikke reservere kapasitet ved å melde inn godset på forhånd. En ulempe er at ruteopplegget fordrer en relativt rigid seilingsplan, slik at laste- og lossetidspunkter i en del havner kan være dårlig tilpasset kundenes ønsker. Eksempelvis forlater skipene Trondheim kl 12:00 på nordgående seilinger, mens det ideelle i et godstransportperspektiv ville vært etter kl 17:00, for at skipene dermed kunne fått med seg dagens varesalg.

Hurtigruten har allerede en dårlig retningsbalanse, noe som fører til mye ledig kapasitet på sydgående seilinger. utfordringene her oppgis å være avtakende volumer av frossenfisk, mens kun enkelte av hurtigruteskipene har mulighet for å frakte fersk fisk. Årsaken til dette er at fersk fisk, slik den vanligvis er pakket, har en del avrenning som kommer i konflikt med annet gods. Prognoser for fremtidig transportbehov i fiskeri- og havbruksnæringen, så usikre de enn måtte være (se Askildsen og Senne- seth, 2006), forutsetter at en vesentlig større andel av fisk og sjømat i fremtiden vil omsettes i fersk tilstand, og at en større andel foredles før eksport. Vi vet også at Aker Seafoods, Europas største hvitfisk fangstselskap, søker å vri sin produksjon over på en betydelig større andel av ferske fileter (Myhre 2007). En utfordring for Hurtigruten må derfor være å prøve å nærme seg dette transportvolumet. Fullastede biler har to døgn kortere transporttid fra Finnmark til Oslo enn hva Hurtigruten klarer, noe som gir vegtransporten et konkurransefortrinn ved transporter mot Kontinentet, mens Hurtigruten burde stille sterkere ved transporter internt i Nord-Norge.

En av våre informanter, en betydelig aktør i det europeiske fiskemarkedet, hevder at til kontinentet er biltransport den beste løsningen. Et vogntog fra Finnmark når Danmark på 2 døgn, Boulogne sur Mer på tre og et halvt døgn og Grimsby på fire døgn. Det siste tilsvarer altså transporttiden Finnmark-Oslo med Hurtigruten til Ålesund og bil derfra. Eimskip-CTG fremheves også som et godt sjøtransportalternativ for forsendelser på over 10 paller med frossen vare, og benyttes av vår informant på relasjonene Grimsby, Boulogne og Bremerhaven. Disse transportene har en transittid på 11-12 dager og er derfor uaktuelle for fersk fisk.

Nordkyn Seafoods, som ble kåret til "Årets gasellebedrift" i Finnmark i 2006, argumenterer også for Hurtigruten som et godt transportalternativ, men anslår allikevel at de selv bruker 85% vegtransport og 15% sjøtransport (der både Hurtigruten og Eimskip-CTG inngår). For inntransporter bruker Nordkyn Seafoods Hurtigruten først og fremst til transport av emballasje, mens de sender både ferske og frysede sjømatprodukter ut med Hurtigruten. Hurtigruten brukes også til forfrakt av forsendelser som skal eksporteres.

Nordkyn Seafoods oppfatter Hurtigruten som noe dyr i forhold til sammenliknbare vegtransporter, og mener en reduksjon av fraktratene på Hurtigruten på 10-15% ville være et sterkt incitament til å vri godsstrømmer bort fra veg og over på Hurtigruten. Som vi allerede har nevnt, er dette i strid med Nor Lines' konkurransestrategi, i alle fall for nordgående transporter, som snarere går ut på å få bedre betalt for hver transporterte enhet.

Det er en holdning blant flere av våre samtalepartnere i Finnmark at Nor Lines er lite aktive i markedsføringen av Hurtigruten som et godstransporttilbud. Alt tyder på at Nor Lines har vært aktive til å tiltrekke seg storkunder med nordgående gods, mens retningsubalansen tyder på at man enten ikke har lagt like stor vekt på å tiltrekke seg sydgående volumer, eller i det minste at dette ikke har vært like vellykket. Våre samtalepartnere i Finnmark har vært mest opptatt av Hurtigruten som et godt tilbud for godstransporter mellom steder i Finnmark.

Intermodale transporter antas vanligvis å inneha den ulempe at godset påføres en ekstrakostnad med omlasting undervegs, mellom ulike transportmidler, i motsetning til ren lastebiltransport fra dør til dør. Dette er en sannhet med modifikasjoner, etter som også småpartier som transporteres i ren vegtransport også må samlastes med annet gods, og dermed terminalbehandles. Mens en del sjøtransport kan foregå fra industri kai til industri kai og dermed tilsvare vegtransportens dør-til-dørkonsept, må alt godset med Hurtigruten via hurtigruteterminalen. Det vil altså alltid påløpe en forfrakt, en håndteringskostnad ved utskipning, en håndteringskostnad til ved anløpsstedets hurtigruteterminal og en etterfrakt ut til mottaker. Transportmarkedet er preget av svært sterk priskonkurranse, og det er lite rom for fordyrende mellomledd. En aktuell problemstilling innenfor transportsektoren er nettopp hvordan man skal effektivisere terminalene, som en strategi for å gjøre intermodale transporter mer konkurransedyktige. Løsningen synes gjerne å komme i form av konsolidering av stadig større godsmengder i stadig færre knutepunkter, for på den måten å dra nytte av stor driftsfordeler. Denne løsningen er derimot ikke umiddelbart overførbar til havnene langs Finnmarkskysten, der opprettholdelsen av Hurtigruteanløpene oppfattes nærmest som et "være eller ikke være" for lokalstedene, og temaet snarere er hvordan den aktiviteten Hurtigruten fører med seg både i form av passasjerer, gods, havneavgifter og –tjenester kan komme flest mulig steder til gode.

En alternativ strategi til de store terminalenes søken etter effektiviseringsgevinster gjennom konsolidering av stadig større godsmengder, privatisering og konkurranse (spesielt dersom EU skulle få gjennomslag for det nok en gang forkastede havnedirektivet), er å søke å integrere ulike typer aktivitet, slik at dette samlet sett kan gi et utkomme til foretaket som skal drive skipsekspedisjon for Hurtigruten. Dette bør fortrinnsvis være aktiviteter som kan gi hverandre noen synergieffekter. Dette gjøres i dag i ulik grad, ettersom de mindre havnene har større behov for supplerende virksomhet enn det de større havnene har. Alle ekspeditørene er av den oppfatning at aktiviteter tilknyttet Hurtigrutens godstransporter verken nå eller for fremtiden vil være tilstrekkelig for å holde liv i ekspedisjonen, og mens det for enkelte er tilstrekkelig å supplere med ekspedering av andre båter, er andre i varierende grad involvert i vegtransport. Loppakroa supplerer med befraktning på veg og kafedrift, mens ekspedisjonen i Berlevåg supplerer med reisebyråvirksomhet og virksomhet for Widerøes Flyveselskap. Enkelte utfører oppgaver for havnevesenet, noe som av flere fremheves som en god ordning der kommunen har en rolle å spille. Det sentrale blir da at kommunen ikke bygger opp en havneadministrasjon parallelt med skipsekspedisjonens virksomheter, mens snarere altså setter bort deler det som vanligvis anses å være havnevesenets arbeidsoppgaver til ekspedisjonen. I Berlevåg er dette gjennomført i stor grad, slik at det eneste som er igjen av havneadministrasjon i kommunen kun er 10% av en stilling. Det øvrige er satt bort til private aktører.

Et annet alternativ som er blitt nevnt, er muligheten for å integrere skipsekspedisjonen som en del av havnens oppgaver, om nå havneadministrasjonen er en del av den øvrige kommunale virksomhet eller et eget kommunalt foretak. I Båtsfjord er kommunen, via havneselskapet, medeier i et fryselager, som er nevnt som en mulig kandidat til å utføre ekspedering av Hurtigruten.

Avhengigheten til Hurtigruten synes dog å være størst blant havnene, som i mange tilfeller oppgir Hurtigruten som sin største og viktigste kunde, og skipsekspeditørene, som selvfølgelig har en betydelig del av sin aktivitet knyttet til disse anløpene. Næringslivet for øvrig legger en mer avslappet holdning for dagen, til tross for at betydningen av Hurtigrutens meget gode frekvens og kapasitet understrekes. Trans-

portkjøperne har selvfølgelig interesse av at et bredest mulig transporttilbud opprettholdes, både fordi det innebærer større grad av fleksibilitet i valg av transportløsninger og fordi flere tilbydere da kan spilles ut i konkurranse med hverandre. På vegtransportens betjenes Mehamn av FFR/Schenker 6 ganger pr uke, Nor-Cargo 3 ganger pr uke, melkebil 2 ganger pr uke og Tollpost-Globe 1 gang ukentlig. For komplette billass kan vegtransport rekvireres på kort varsel.

Tabell 5.2: Fordeling av inntekter for TFDS' Hurtigruteskip fra 1998 til 2003

<b>Totale inntekter (NOK mill)</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Rundreiseinntekter	174,5	189	219,2	235	247,2	317,5
Distanseinntekter	86,8	83,9	85,2	89,4	120,9	144,5
Restaurantvirksomhet, landturer og annen inntekt	142,3	167,8	178,7	193	211,9	247,4
<b>Godsinntekter</b>	<b>62,1</b>	<b>60,1</b>	<b>64,3</b>	<b>68,1</b>	<b>66,2</b>	<b>61,9</b>
Kontraktinntekter	94,5	94,8	87,9	92,7	82,2	84,7
<b>Totale inntekter</b>	<b>560,2</b>	<b>595,6</b>	<b>635,4</b>	<b>678,2</b>	<b>728,8</b>	<b>856,0</b>
Godstransportens andel av totale inntekter	11 %	10 %	10 %	10 %	9 %	7 %

Kilde: TFDS

Vi ser av tabellen at godstransporten har utgjort en mindre andel av TFDS sin virksomhet, og at andelen også har vært fallende. I samme dokument fremla også TFDS en oversikt over årlige godsmengder på selskapets hurtigruteskip i perioden 1995-2003. Disse tallene sier ikke noe om godsomslaget i Finnmark spesielt, men er et uttrykk for de totale godsmengdene med selskapets hurtigruteskip.

Tabell 5.3: Utvikling i godstrafikk for TFDS Hurtigruteskip fra 1995 til 2003. 1 000 tonn

<b>År</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Gods transportert	60	61	73	73	67	71	74	71	64

Kilde: TFDS

Til tross for at vegtransportøren i sum yter hva som må kunne karakteriseres som et godt vegtransporttilbud også til små lokalsamfunn, er et viktig spørsmål regulariteten i dette tilbudet, som følge av fremkommelighetsproblemer vinterstid i Finnmark.

For Hurtigrutens vedkommende har vi fått opplyst fra Berlevåg, som ligger værmessig svært utsatt til, hadde følgende fordeling av kansellerte Hurtigruteanløp i 2006:

*Tabell 5.4: Kansellerte Hurtigruteanløp i Berlevåg 2006*

<b>Måned</b>	<b>Antall kanselleringer</b>
Januar	26
Februar	14
Mars	14
April	1
Mai	3
Juni	2
Juli	1
August	2
September	13
Oktober	17
November	14
Desember	22

Totalt utgjorde dette 129 kansellerte anløp i 2006. Av et mulig antall anløp på 730 pr år utgjorde dette altså 18%. Antall kansellerte anløp varierer sterkt fra havn til havn, men for enkelte havner medfører dette en sterk svekkelse av påliteligheten ved Hurtigrutens transporttilbud.



## 6 Konklusjon

Hovedproblemstillingen i dette prosjektet er hvorvidt utsagnet om at den økonomiske stillingen til skipsekspeditørene i Hurtigrutens anløpshavner i Finnmark nå er så svak at ekspedisjonene står i fare for å måtte legge ned virksomheten er riktig. Undersøkelsene som her er gjennomført tyder på at dette utsagnet ikke har almen gyldighet for de angjeldende 11 ekspedisjonene. Vi finner allikevel at tre av de åtte ekspedisjonene vi har regnskapsdata for, har et akkumulert driftsunderskudd for årene 2000-2005. Disse foretakene er også blant de som har lavest godsomslag tilknyttet Hurtigruten.

Regnskapsdata foreligger ikke for skipsekspedisjonene i Båtsfjord, Vardø og Vadsø. Disse ekspedisjonene drives av FFR avdeling gods, er eid av Veolia Transport og offentliggjør ikke separate regnskaper. Vi har allikevel fått opplyst at virksomheten til disse tre ekspedisjonene også er svært sårbare i forhold til utviklingen i Hurtigrutens godsmengder. Det hevdes også at det er relativt liten interesse for å beholde denne typen virksomhet i Veolia, som primært retter seg inn mot persontransportsegmentet.

Det ovenfor refererte utsagnet om skipsekspeditørens vanskelige økonomiske stilling ble reist under Kystkonferansen i Mehamn sommeren 2006. Konferansen ble avholdt på et tidspunkt da godsmengdene med Hurtigruten lå på et svært lavt nivå, som følge av oppsplitting og salg av Nor-Cargo sine aktiviteter. Da Nor-Cargo Holding ble solgt til Posten i 2004, ble Nor-Cargo shipping solgt til DSD ASA (50%) og Hurtigruten Group ASA (50%) og skiftet navn til Nor Lines. Nor Lines forestår markedsføring og salg av hurtigruteskipenes godskapasitet, men de fleste av kundeavtalene var Nor-Cargos eiendom. Da samarbeidsavtalen mellom Nor-Cargo og Nor Lines opphørte ved årsskiftet 2005/2006, falt godsmengdene med Hurtigruten dramatisk. I denne perioden ble kystkonferansen i Mehamn avholdt. I løpet av annet halvår har Nor Lines inngått flere, større transportavtaler, så vel med tidligere som med nye kunder, slik at godsmengdene til og fra Finnmark ved utgangen av 2006 var så godt som på høyde med situasjonen ved utgangen av 2005. Nor Lines anser nå kapasiteten på nordgående seilinger å være så godt utnyttet at man ikke prioriterer ytterligere storkunder, men vil snarere søke å bedre inntjeningen ved å tiltrekke seg mindre forsendelser der fraktratene blir høyere. Ekspeditørene i Finnmark kan derfor ikke forvente noen særlig videre vekst i nordgående volumer, men vil muligens bli tilført noe aktivitet ved at mindre partier av gods til høyere fraktrater behøver en større grad av håndtering.

Blant de nye transportkjøperne som nå frakter gods med Hurtigruten er også et par dagligvarekjeder. Hvorvidt en ekspeditør nyter godt av de nye godsmengdene avhenger da selvfølgelig av at stedet han holder til har butikker som mottar leveranser fra disse kjedene. Dette er ikke alltid tilfelle, og ikke alle ekspedisjonene nyter derfor like godt av de nytilførte godsmengdene.

Godstransportutviklingen på nasjonalt nivå (og for den saks skyld på Europeisk nivå) viser med all ønskelig tydelighet at vegtransporten har kapret markedsandeler fra sjø- og banetransport i hele etterkrigstiden. Det finnes dessverre ikke fylkesvise data for denne utviklingen, men stadig bedret vegstandard og et bedre utviklet vegtransport-

tilbud gjør at tendensen trolig er den samme i Finnmark, til tross for at sjøtransport her står relativt sterkt. En redegjørelse fra TFDS fra 2004 bekrefter at Hurtigruten sterkt føler konkurranse fra vegtransporten.

Spørsmålet er om andre enn 11 skipsekspeditører blir skadelidende av dette. Samtaler vi har hatt med næringslivsaktører tyder på at man er svært opptatt av å beholde Hurtigrutens nåværende frekvens, kapasitet og anløpsmønster, men at man slett ikke er avhengig av dette. Selv de varmeste fortalerne for Hurtigrutens betydning oppgir at en lav andel av bedriftens godsmengder sendes med Hurtigruten. Gamvik kommune, med 1.076 innbyggere, har ukentlig besøk av 12 godsbiler med stykkgodskapasitet fra fire ulike transportører. I tillegg kan hele biler/vogntog rekvireres på kort varsel. Vegtransport er, i alle fall på større partier og komplette lass, konkurransedyktig på pris vis a vis Hurtigruten. Dette skyldes bl a at vegtransportene går fra dør til dør, uten den fordyrende for- og etterfrakt og tilhørende ekstra godshåndtering som er nødvendig ved transport med Hurtigruten.

I resolusjonen fra Kystkonferansen i Mehamn argumenteres på den ene siden for at Skipsekspeditørene har en sentral betydning i utviklingen av kystsamfunnene, mens man på den annen side hevder at ekspeditørene har mistet sitt næringsgrunnlag som følge av at stadig større godsandeler transporteres på veg. I og med at Hurtigrute-tilbudet ikke er blitt dårligere tyder dette på at transportkjøperne i økende grad oppfatter vegtransporttilbudet som relativt sett bedre. Det er vanskelig å se at lokalsamfunnene så langt har tapt på denne utviklingen, selv om enkelte ekspeditører har gjort det. Regnskapsdata fra 8 av de 11 aktuelle skipsekspedisjonene for perioden 2001-2005 tyder på et stabilt aktivitetsnivå for disse aktørene samlet sett. Regnskapsdata for 2006 foreligger ikke i skrivende stund, men de små godsmengdene med Hurtigruten første halvår av 2006 må antas å ha en svært negativ innvirkning på resultatene for dette året. Utgangspunktet for år 2007 er allikevel ikke verre enn tidligere år.

Undersøkelsene i dette prosjektet tyder på en virkelig som ligger mellom disse to ytterpunktene. For godstransportens vedkommende, som dette prosjektet omhandler, tilbyr Hurtigruten en frekvens og en kapasitet som er svært god. Allikevel ligger det en del begrensinger i tilbudet i form av prisnivå, anløpstider og transporttider som gjør at vegtransport ofte blir foretrukket. Skipsekspedisjonenes sentrale rolle i utviklingen av kystsamfunnene mener vi i større grad vil være knyttet til Hurtigrutens passasjer- og særlig turisttrafikk, og mulighetene for å utvikle et landbasert reiseliv i forbindelse med Hurtigruten.

Imidlertid er Hurtigrutens anløpsmønster frem til og med 2012 bundet av konsesjonsavtalen med Samferdselsdepartementet. Dette burde gi ekspedisjonene en rimelig god forhandlingsposisjon, og under dette prosjektets gang har da også ekspeditørene klart å få hevet satsene for mottak av hurtigruteskipene, altså det faste beløpet om mottas pr anløp. Godtgjørelsen for Statens kjøp av Hurtigrutens tjenester er i konsesjonsavtalen fastsatt i 2005-kroner, og prisregulering skal foretas på grunnlag av endringer i bunkerspriser, lønnskostnader og rentenivå. Vi oppfatter dette som en indikasjon på at man ved utforming av avtalen kun har hatt kostnader som påløper i sjøen i tankene. Avtalen reflekterer ikke det faktum at gjennomføringen av et sjøtransportopplegg er avhengig av et tilførsels- og mottaksapparat på land, noe som burde være mer eksplisitt behandlet.

Avtalen fastslår også at godtgjørelsen kan reforhandles som følge av at offentlige pålegg (rammebetingelser) eller radikale og uforutsette prisendringer på innsatsfaktorene. Det er rimelig å anta at det radikale bortfall av godsvolumer som Hurtigruten opplevde 1. halvår 2006 medførte radikale og uforutsette kostnads-

økninger for ekspeditørene. Staten ønsker riktignok ikke å yte tilskudd til gods-transporten, men det er summen av gods- og passasjertrafikken ekspeditørene lever av. En kompensasjon for bortfall av godsinntekter kunne dermed vært gitt gjennom en økning i det faste beløpet ekspeditørene mottar for å ta imot hurtigruteskipene, en nødvendig aktivitet i forhold til personbefordringen. I løpet av dette prosjektets gang har altså dette også i noen grad skjedd. Det synes allikevel merkelig at Staten gjennom konsesjonsavtalen har sikret seg godskapasitet med Hurtigruten på strekningen Tromsø-Kirkenes uten samtidig i større grad å sikre at denne kapasiteten kan utnyttes, noe som altså også betinger et tilførsels- og mottaksapparat på land.

Konklusjonen på arbeidet som ligger til grunn for denne rapporten er at det ikke er noen gullgrube å være skipsekspeditør i Finnmark, noe det heller neppe noen gang har vært. Ekspedisjonene på de større stedene, som Hammerfest, Båtsfjord, Vadsø og Kirkenes synes å klare seg noenlunde bra, grunnet Hurtigrutens godsomslag og andre transportrelaterte oppgaver. Disse ekspedisjonene har også eiere som administrerer store transportnettverk, som Nor-Cargo og FFR. De minste ekspedisjonene er avhengige av å supplere håndteringen av Hurtigruten med andre aktiviteter, det være seg andre transportoppdrag, andre reiselivsaktiviteter, oppgaver for havnevesenet og lignende. På hvilken måte kommunene på disse mindre stedene vil kunne bidra til å sikre Hurtigrutens fortsatte anløp vil være forskjellig fra sted til sted, men vi ser at det ligger muligheter så vel i å tilføre ekspedisjonene oppgaver for havnevesenet og i det motsatte, å innlemme mottak av Hurtigruten i oppgavene til kommunale foretak.

Vi kan ikke se at argumentet i resolusjonen fra Kystkonferansen i Mehamn om at Staten bør overta ansvaret for skipsekspedisjonene kan begrunnes ut fra henvisning til AVINORs eller Jernbaneverkets ansvar. Ut fra det etablerte skillet mellom infrastruktur og drift ville det i så fall være ansvaret for havnene som skulle overføres fra kommunene til Staten. Vi tviler på at en slik "Havinor"-løsning ville være tilstrekkelig til å sikre små havners fortsatte eksistens som trafikkhavner. Under det eksisterende regime er det i alle fall havneutvikling overlatt til lokale vurderinger, mens en sentralisering av slike beslutninger fort vil kunne ha negative effekter for små havner. I første omgang synes det i det minste nødvendig at kommuner som ikke har opprettet havnedistrikt får gjort dette, slik at de inntektsmulighetene dette gir gjennom Havneloven kan utnyttes.

Nor Lines oppfattes blant aktører vi har snakket med som lite synlige i sitt salgs- og markedsføringsarbeid overfor sjømatprodusenter i Finnmark, som ser et utviklingspotensiale for hurtigrutetransport både av fiskeråstoff mellom produksjonsanlegg i Nord-Norge, av økende mengder biprodukter fra fiskeindustrien til sentrale mottaksanlegg, og av ferdigprodukter til nisjemarkeder i Nord-Norge. Nor Lines har utvilsomt, og med hell, lagt betydelige ressurser ned i å kompensere for bortfallet av store dagligvarekunder i forbindelse med "skilsmissen" med Nor-Cargo, og nå som dette er rimelig godt på plass vil brukere vi har snakket med ønske en mer aktiv rolle fra Nor Lines' salgapparat.

Staten har anledning til å avkorte Hurtigrutens tilskudd ved redusert ruteproduksjon. Dersom slik avkorting gjennomføres bør det vurderes hvorvidt disse midlene kan kanaliseres til de aktørene som påføres et inntektstap som følge av anløpsreduksjonen, slik som havner og skipsekspedisjoner.

Vi oppfatter det slik at Statens behandling av Hurtigruten er konsistent med de overordnede politiske målsetninger om overføring av gods fra veg til sjø og bane. Når vi ser få, om noen, effekter av dette skyldes det snarere at Statens over flere tiår har fra-skrevet seg de direkte virkemidler som tidligere var nedfelt i Samferdselsloven, og

som kunne dirigere transportstrømmene mer direkte. Det må allikevel understrekes at man så en klar økning av vegtransporten også under dette regimet. Staten har gått uvanlig langt i å påvirke det faktiske godstransporttilbudet ved *både* å sikre en høy-frekvent seilingsplan som også godstransportene nyter godt av, *og* å sikre en godskapasitet. Når skipene er ute og seiler allikevel, ville det selvfølgelig være miljømessig gunstig at denne godskapasiteten ble utnyttet. Det påfølgende spørsmålet er så om så vel passasjer- som godskapasitet er tilpasset det faktiske behov.

Den sittende regjering presiserer at man ønsker å føre en differensiert samferdselspolitikk (se diverse uttalelser fra Samferdselsministeren). Dette innebærer at regjeringen har forståelse for at byene og distriktene har ulike transportutfordringer. For distriktenes vedkommende defineres en viktig samferdselspolitisk utfordring som ”å bidra til å redusere næringslivets avstandskostnader” (se også Utenriksdepartementet, 2006). Etter vår oppfatning innebærer dette en upresis konseptualisering av næringslivets utfordringer, ettersom transporttilbudet i distriktene i større grad er bestemt av etterspørselen etter transporttjenester enn av avstanden til markedene. Et eventuelt dyrt og dårlig transporttilbud med få alternativer skyldes altså i større grad små godsmengder enn lange transportavstander. Hurtigrutens godstransporttilbud er et eksempel nettopp på hvordan staten kan bidra til å redusere næringslivet i Finnmark sine ”avstandskostnader”, ved å muliggjøre et godstransporttilbud som markedet alene neppe ville vært i stand til å videreføre. Dersom man anser et slikt tilbud å være viktig også for fremtiden, må man være oppmerksom på at all sjøtransport også fordrer organisering av landbaserte aktiviteter, og at man av den grunn også inkluderer hensynet til disse aktørenes overlevelsesmuligheter i sine overveielser.

## 7 Referanser

- Amerini, G. (2006): "Short Sea Shipping of goods 2000-2005". Statistics in focus 12/2006. Brussels: European Communities
- Askildsen, T.C. og G. Senneset (2006): "Logistikk i fiskeri- og havbruksnæringen: kunnskapsstatus og forskningsbehov". TØI-rapport nr 838/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Eidhammer, O. (2002): "Godstransporter med Hurtigruten på kysten Tromsø-Kirkenes". Arbeidsdokument TØ/1465/2002.
- European Commission (1997): "Green Paper on sea ports and maritime infrastructure". COM/97/0678 final. Brussels: European Commission
- European Commission (2001): "Commission staff working document on public financing and charging practices in the Community sea port sector". SEC 2001/234. Brussels: European Commission
- Fyrvik, T. *m.fl* (2006): "Veileder til effektiv terminaldrift. Sluttrapport "Effektive terminaler"". SINTEF-rapport nr 270037.00.01. Trondheim: Marintek/SINTEF
- Gillebo, R. *m.fl* (2006): "Strategi for godsterminaler. Fase 1. Sluttrapport". Oslo: Rådgivergruppen AS Civitas
- Halseth, A. og T.E. Skyberg (2005): "Brukereie innen godstransport". Econ-rapport nr 2005-001. Oslo: Econ Analyse
- Kystkonferansen, Mehamn (2006): "Uttalelse om skipsekspeditørenes økonomiske stilling". Overlevert Samferdselsministeren 15.08.06
- Kystverket (2006): Stamnettutredning Troms og Finnmark. Delrapport til "Sjøverts stamnett", Kystverkets innspill til NTP 2010-2019. Ålesund: Kystverket
- Lian, J.I. *m.fl* (2002): "Utredning av transportstandarden for kysten Bergen-Kirkenes". TØI-rapport nr 609/2002. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Myhre, Y. (2007): "Outlook for Aker Seafoods". Presentasjon for North Atlantic Seafood forum. Oslo: Aker Seafoods
- Rideng, A. (2006) "Transportytelser i Norge 946-2005". TØI-rapport nr. 862/2006. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Samferdselsdepartementet (2004): "Kontrakt mellom Det kongelige samferdselsdepartementet og Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA (OVDS) og Troms Fylkes Dampskibsselskab ASA (TFDS) om kystruten Bergen-Kirkenes for perioden 1.1.2005-31.12.2012". Oslo/Narvik/Tromsø, 2004
- Samferdselsdepartementet (2006): "Uttalelse fra Kystkonferansen i Mehamn 260706 vedr. ekspeditørnett langs kysten og Hurtigrutene". Brev til Øst-Finnmark Regionråd 21.09.06
- Troms Fylkes Dampskibsselskab ASA (2004): "Prospekt". Tilrettelagt av First Securities ASA og Pareto Securities ASA.

Utenriksdepartementet (2006): "Regjeringens nordområdestrategi". Oslo:  
Utenriksdepartementet.

Øst-Finnmark Regionråd (2006): "Kystkonferansen i Mehamn 26. august 06". Brev  
til Samferdselsministeren 14.08.06

## Sist utgitte TØI publikasjoner under program:

### Næringsliv og godstransport

---

Kunnskapsbehov om næringslivets transporter	879/2007
Statistikk om godstransport. Dagens grunnlag og forslag til prioritering av ny statistikk	849/2006
Logistikk i fiskeri - og havbruksnæringen: kunnskapsstatus og forskningsbehov - Innstilling fra arbeidsgruppen	838/2006
Evaluering av Short Sea Promotion Centre Norway	773/2005
Logistikk-løsninger, kostnader og CO2-utslipp ved returtransport av drikkevareemballasje	771/2005
Stykkogodsterminaler i Norge Strukturer og nøkkeltall	758/2005
Næringsstruktur og utvikling i godstransport	756/2004
Godstransport i byområder Nøkkeltall, trender og tiltak	737/2004
Behov for grunnlagsdata for videreutvikling av godsmodellsystemet i Norge	731/2004
Hva koster et skipsanløp ?	716/2004
Farlig gods i det norske veg-og jernbanenettet	700/2004
Etablering av basis OD matriser for godsstrømmer mellom kommuner i Norge i 1999	699/2004
Transitt, offshore og fartøysbevegelser i godsmodeller	697/2004
Overføring av gods fra veg til sjø og bane. Potensial, hindre og virkemidler	663/2003
Verdiskaping ved fisketransporter	651/2003

**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo