

# Dialogkonferanse Hordaland

11. desember 2015  
Grete Fuglem Tennås

# Del 1 Om konkurransegjennomføringen, kontraktslengder, rutepakkeinndeling, miljøkrav



FosenNamsos Sjø

- Kostnadsestimat utarbeide tilbud i denne konkurransen:
  - Vanskelig, grovt anslag min. 0,5-0,7 MNOK i lønnskostnader og ca 0,3-0,4 MNOK i andre kostnader
- Prising – er prisskjemaene tydelige nok. Ja. Std. regnskapsrapp.
- Foreslåtte kontraktslengder = 10-12 år - ok
- Rutepakke 1 og 2 – for store? Ja
  - Krevende investeringsnivå
  - Krevende anbudsarbeid - mange fartøy ift miljøkrav
  - Krevende innfasing
- Dele opp rutepakkene – Rutepakke 1                      4 + 3 samband.
- Mulighet til å levere hver for seg og samlet, med evt synergi
- Vs AtB - anbud

# Del 1 Om konkurransegjennomføringen, kontraktslengder, rutepakkeinndeling, miljøkrav

---



FosenNamsos Sjø

- Bruk av midlertidige fartøy: 2018-2019
- 3-ferjeløsning. Krevende? Kun ett ferjeleie i hver ende. Lik frekvens?
- Bruk av midlertidige fartøy også ved ombygginger. Fartøy går i kontrakt til ny oppstart som oftest.
- Evt også kunne starte med det permanente fartøyet, så ta det ut for ombygging i løpet av de første årene.

# Del 2 Kontraktskrav - kommentarer



FosenNamsos Sjø

## 1. Endringsbestemmelsene:

- a) Balansere kontrakten: begge parter må være enige i endringene og kompensasjon – før iverksettelse
- b) Bør være begrensning i hvor mye endring av produksjonen uten forhandling, jfr punkt 1.24 om oppdragsgivers rett til å sette i drift ytterligere en ferje med annen operatør
- c) Må være tur / retur – umulig å prise inn evt tomkjøring

## 2. Krav om rapp / måling av utslipp:

- a) Det er mulig å beregne miljøpresentasjonene da de baseres på forbruk og faktorene er oppgitt.
- b) Etterprøvbart, men krever montering av utstyr om bord, med tilhørende feilmarginer.
- c) Nye teknologier, forbruk større usikkerhetsfaktor enn ved kjent teknologi?

### 3. Manøvreringsegenskaper:

- a) ikke mulig å innenfor et sikkerhetsperspektiv å stille krav om at fartøyene skal kunne operere innenfor alle vær- og sjøtilstander.
- b) Kai infrastruktur – oppdragsgiver må utbedre kaier i tråd med krav til nye fartøy / nye teknologi
- c) Gjennomkjøringshøyder: ingen kommentar

### 4. Rutetabellene ok.

Merkostnader ved 2-ferjes løsning kontra 1-ferjes løsning, ikke estimert, men vesentlige.

Lønn: Eks. 4 skift x 4 - mannsbesetning kontra 2 skift x eks. 5 – mannsbesetning.

R&V på to fartøy, faste kostnader, 2 verkstedopphold osv

Kapitalkostnader inkl. avskrivning

Drivstoff

## Del 2 Til kontraktskrav - kommentarer



FosenNamsos Sjø

5. Nærsjøindeks bør oppdateres. Drivstoff – andelen mulig å trekke ut? Samtidig andre merkostnader knyttet til nye teknologier.
6. Bonusmodellen: Uheldig at bonus går på sikkerhetsforhold. Minimum ekskl. force majeure-forhold. Kundetilfredshet kan også være bonuskriterium.
8. Kaiinformasjon: styrke og standard på kaien. Tekniske data (lengde, ledere, belastningsstyrke osv)
9. Ansvar til at kai og fartøy passer sammen.
  - Kaiinfrastruktur er ikke rederienes kompetanseområde.
  - Rederiene bør ta ansvar for å angi behovet, men ikke fagspesifikt og prosjekterende nivå.
  - Maksimum ansvar knyttet til batteripakke på kai.
  - Nødvendig energibehov fram til kai - oppdragsgiver

# Generelt:



1. Autopass ansvar – ved bruttokontrakt. Investering vs drift.
2. Oppdragsgiver – større ansvar?
  - a) Positivt at de dekker kostnadene ved utarbeidelse!
  - b) Positivt ift info om nettoppgraderinger og risiko for avvik i endelig pris
  - c) Punkt 8.3.1 og 8.3.2. Operatør ansvarlig for å innhente offentlige løyver ift installasjoner og ombygging av ferjeleiene. Operatør bærer all risiko ift om løyver vil bli gitt osv. Infrastruktur i løpet av kontraktsperioden knyttet til billettering dekkes av operatør, overtas kostnadsfritt av oppdragsgiver?
  - d) Kontraktens krav 2.1: oversikt endringer infarstruktur og bompengeinnkreving
3. Kostnadsdrivende faktorer
  - a) Sanksjoner
  - b) Miljøkrav
  - c) Infrastruktur

# Generelt:



## 4. Krav som er direkte urimelige:

- a) Værforhold = force majeure
- b) Sanksjonsregimet, står ikke i forhold til avvikene.
  - Utslippssanksjonsavvik må være av en viss størrelse, men nivået nå fordyrer anbudet. Antakelig ca 15-30 % av fortjenesten, dvs må prises inn i anbudet.
  - Eks. 30.000 i bot for manglende rapportering av en forsinkelse
  - Ingen sanksjonsmulighet mot oppdragsgiver?
- c) NOx-tilskudd, 80 % i reduksjon av tilskuddet? Vs invest?
- d) Trekk: variable kostnader, ikke faste og påplussing. Innstillinger medfører ingen ønsket situasjon for rederiene
- e) Dagbøter før oppstart – uaktuelt før reell forsinkelse
- f) Jfr NHO Sjøfarts momenter også



# Generelt:



FosenNamsos Sjø

---

Mange positive forhold i Konkurranses grunnlaget, tilrettelegging ift Enova, nettoppgradering, dekning av kostnader ved utarbeidelse

## Evaluering:

- er det forutsigbart og forutberegnelig når poenggivning gis ift konkurrerende tilbud?
- Autopass pris, jfr investering

Mange anbud ute samtidig – må unngå å legge for mye risiko og krevende forhold inn i anbudet, færre som tilbyr?

Avstemme framdrift mellom de ulike aktørene, avklare vs vedståelsesfrist.