

REFERAT DIALOGKONFERANSE – NYE FERJEANBOD

Stad: Radisson Blu Royal Hotell, Bryggen.

Dato: 7. nov kl. 09-15

Deltakarar:

Ivar Gaute Kolltveit	Fjellstrand
Edmund Tolo	Fjellstrand
Petter Hærnes	Bergen Group Service
Ivan Fossan	Norled
Inge Andre Utåker	Norled
Sigvald Breivik	Norled
Reidar Nilsen	Boreal
Nils Moldbrekke	Boreal
Per Vold	GulenSkyss
Eivind Hjellum	GulenSkyss
Grete Fuglem Tennås	FosenNamsos Sjø
Dagfin Neteland	Fjord1
Hallgeir Kleppe	Fjord1
Einar Kjerstad	Fiskarstrand
Frode Sund	NHO Sjøfart
Lars Gørvell-Dahl	Norsk Industri

Representantar Skyss

Oddmund Sylta
Åshild Sandøy
Bjørn Erik Linde
Eystein Venneslan
Målfrid Vik Sønstabø
Hans Christian Tveitsme
Bjarte Årvik
Gudrun Einbu
Olav Lydvo
Karl Inge Nygård

Observatører Selskap

Bjørn Henrik Hellandsjø	AtB
Kjell W. Utvaag	AtB

Alle presentasjonar frå dialogkonferansen er vedlagt. Innhaldet i dei einskilde presentasjonane vert ikkje gjengitt.

INTRODUKSJON

- Velkomst og informasjon frå Skyss ved direktør Oddmund Sylta.
 - Sjå vedlagte presentasjon nr. 1.
- Praktisk informasjon ved Karl Inge Nygård
- Kort presentasjon av deltakarane
- Presentasjon NHO Sjøfart ved Frode Sund
 - Sjå vedlagte presentasjon nr. 2 - «PERSPEKTIV FRA BRANSJEN»

Kommentarar/ spørsmål:

- Ulike kostnadsdrivarar, herunder blant anna at mye risiko plasserast på operatør. Eksempelvis risiko for endring i trafikkmengde, endringar i rabattordningar, innføring av elbilfordelar, nettokontrakt spesielt. Operatør priser all risiko inn i kontrakt.
- Dagens kontraktar- grunnleggjande ubalanse i kontrakt. Oppdragsgjevar bør ta ansvar for eigen infrastruktur. Dette er mangelfullt i dag.
- Bransjen er samde i at ein ønskjer nettokontraktar. På spørsmål om ikkje bruttokontraktar reduserer risikoprising, opplev bransjen at det og er risikoprising i bruttokontraktar i høve endringshandtering og sanksjonar. Oppdragsgjevar bør sikre meir effektiv og forutsigbar sakshandsaming.
- Viser til rapport utarbeidd av DNV om miljøløysingar for ferjedrift, innhenta av fylkeskommunen i 2011.
- Forslag at det for ekstraordinære kostnader vert etablert ein klar grense for kva som vert kompensert frå oppdragsgjevar, herunder i form av sum eller prosent
- Skyss kommenterer at Kollektivtrafikkforeningen arbeider for at framtidige anbudsprosessar vert tidsmessig samordna/ fordelt på tvers av fylka
- Mange kaiar i fylket er i dårleg forfatning. Dersom oppdragsgjevar ikkje tek ansvar for å utbetre desse vil operatør prise denne risikoen i framtidige anbod.
- Dei 3 største operatørane har om lag 90% av marknaden.
- Bransjen har eit ønskje om auka satsing internasjonalt.
- Positivt med lange kontraktar, men 10+2+2 år representerer framleis kun halve nedbetalingstida.
- Skal ein halde kostnadene på eit lågt nivå er det viktig at ein unngår lokale særkrav. Dette gjer det vanskelegare å nytte fartøya i andre anbod etter kontraktperioden.
- Det er og viktig å halde på 14-timersregelen i forhold til bemanning. Går ein utover denne regelen aukar kostnadene pga. vaktordningane.
- Det er aukande fokus på sikkerheit og det er utarbeida ein eigen FOU kring temaet.

Del 1: FERJEMATERIELL OG MILJØ

- Presentasjon av problemstillingar relatert til materiell og miljø ved Karl Inge Nygård
 - Sjå presentasjon nr. 1

- **Innspel frå Fjellstrand:**
 - Sjå presentasjon nr. 3.

Kommentarar/ spørsmål:

- Fleire små samband i Hordaland vil vere godt egna for batteridrift. Sambandet Lavik-Oppedal vert vurdert som nr. 51 på lista over egna samband i landet.
- Skrog må optimaliserast ved evt batteridrift, sikre låg vekt og låg motstand.
- Krav om nullutslipp og nye ferjer vil resultere i batteridrift
- Batteriferje har restverdi etter endt kontraktperiode:
 - Hurtigladarar kan flyttast
 - Motor for fossilt drivstoff kan installerast
 - Hybridløysingar kan etablerast saman med det elektriske
- Er det naudsynt med nybygg for å få batteridrift? Ikkje alltid naudsynt, men klart mest effektivt.
- Er det skjedd så mye innan skogdesign at eit nybygd stålskrog vil vere meir miljøvenleg/ gje mindre motstand? Neppe nokon avgjerande forskjell mellom dagens skrog og eldre. Kanskje om lag 5% effektforskjell.
- Sambandet Jondal- Tørvikbygd vil vere svært godt egna for batteridrift.

- **Innspel frå Norled**
 - Sjå presentasjon nr. 4.

Kommentarar/ spørsmål:

- Bør ikkje stillast minstekrav om alder.
- Krav som fordyrar tilboda: krav om at fartøya skal vere godkjent for fartsområde 3, særleg i kombinasjon med krav om ny teknologiløysing. Eit slikt fartøy vil krevje mye energi og vere komplekse å bygge.
- Ved krav om ny teknologi må kaiene rustast opp. Mange dårlege kaier i fylket.
- Dagens krav om ruteopplysning hos både operatør og Skyss medfører dobbel kostnad.
- Profilering av fartøy avgrensar fartøyets fleksibilitet ift andre samband i kontraktperioden.
- Kostnadsmoment ved batteriløysing:
 - Kostbar infrastruktur og materiell
 - Infrastruktur må tilretteleggjast for effektiv fortøyning
 - Ruteplan må tilpassast for lading
 - Evt søkje å få fjerna elavgifta

- Sambandet Ranavik- Skjærsholmane er eksempel på dårlig plasserte kaier som medfører unødig energibruk.
 - For nokre fartøy er 20 % av fartøyets energiforbruk knytt opp til å ligge ved kai. Automatisk fortøyning er eit mogeleg tiltak for å redusere dette energiforbruket.
 - Den mest kostnadseffektive miljøløysinga er hybridløysing (diesel/batteri) og automatisk fortøyning.
 - Staten var med og finansierte batteriløysinga i Lavik – Oppedal.
- **Innspel frå Boreal:**
 - Sjå presentasjon nr. 5.

Kommentarar/ spørsmål:

- Krav om elektrisk drift vil medføre auka kostnader for oppdragsgjevar
- Oppdragsgjevarar bør vurdere standardiserte målingar av miljøutslepp og tilknytt sanksjonssystem
- Eventuell modell for etterprøving av utslipp må være forutsigbar. Det er viktig å etablere eit klårt nullpunkt for etterprøving og ein kan nytte 3. part til å etterprøve.

- **Innspel frå Fosen Namsos:**
 - Sjå presentasjon nr. 6.

Kommentarar/ spørsmål:

- Krav om låg responstid for reserveferjer er kostnadsdrivande. Dersom tidskravet er for kort må oppdragsgjevar betale for bemanning klar på land.
- Skiftsløysingar er svært kostnadsdrivande. Oppdragsgjevar bør derfor bruke tid på ruteplaner. Husk på 14-timers-regelen.
- Uklare grenser for kva som er å anse som ekstraordinær kostnad som kan krevjast dekkja av oppdragsgjevar. Er det kontraktens totale verdi som er grunnlag for vurderinga eller operatørens bunnlinje? FNS mener det må ses i forhold til operatørens bunnlinje.
- Krav til alder er lite gunstig ettersom ei ferje kan vere ombygd. Alderskrav til reserveferje er svært fordyrande.
- Fart og drivstofforbruk er kostnadsdrivarar. Ta omsyn til dette ved ruteplanlegging.
- Oppdragsgjevar må ta meir ansvar for kaiene, herunder blant anna ta del i risikoen for utvikling av infrastruktur.

Kommentarar fra øvrige deltakere: Kapteinens køyrestil kan utgjere opptil 5-10 % forskjell i drivstofforbruk. Dieselforbruk er derfor betre kriterium enn dokumentasjon frå motorleverandør.

- **Innspel frå Fjord1:**
 - Sjå presentasjon nr. 7.

Kommentarar/spørsmål:

- Snittalderen på norske ferjeflåten er 24 år. Fornyng bør skje.
- Positive incitament frå oppdragsgjevar er meir motiverande enn straff og malus.
- Ved evaluering av miljø som kriterium bør oppdragsgjevar vurdere fartøyet «frå vogge til grav».
- Ferjedrift er blitt dyrare. Det er særskilte knappe marginar i bransjen og prisane skal oppover. Dette bør Skyss vere forberedt på. Med dagens knappe marginar er det vanskeleg å oppretthalde dagens tal på operatørar.
- Vær merksam på sikkerheit. Dette er eit tema som har fått auka fokus dei siste åra. Ferjene er framleis sikre, men dei blir eldre.
- Autopass kan føre til at ein mister inntekter.
- Operatørane bør sjølv få kunne vurdere kva teknologi som gir god miljøløysing.

OPPSUMMERING:

- Andre generasjons ferjekontraktar i Hordaland vil koste
- Ønskje frå næringa om meir bruk av funksjonelle krav, men med nokon unntak der minstekrav må til.
- Stille materialkrav som sikrar at fartøyet kan gjenbrukas.
- Sette av tilstrekkeleg med tid før tilbodsinnlevering og mellom kontraktsinngåing og oppstart.
- Nybygg medfører ikkje nødvendigvis meir miljøvenleg ferje. Korleis ferja vert drifta og plassering av kai ift fartsretning kan ha mykje å si for energiforbruket.
- Oppdragsgjevar må huske at jo høgare fart, jo meir risiko for materiellet og jo meir energiforbruk.
- Dersom det er ønskelig at operatør bruker tid på å kartlegge alternative framdriftsteknologier, bør oppdragsgjevar vurdere å dekke noko av operatørs kostnader knytt til arbeidet med anbodet.
- Ulike synspunkt på krav til alder: Frå at det er viktig å også halde på dei eldre ferjene til behov for fornyng. Eldre ferjer er framleis sikre ferjer.

Del 2: KONTRAKTANE OG KONKURRANSEGRUNNLAGET FOR ØVRIG

- Presentasjon av problemstillingar knytt til konkurransegrunnlaget for øvrig v/Karl Inge Nygård.
 - Sjå presentasjon nr. 1.

- **Innspel frå Fjord1:**

- Sjå presentasjon nr. 7.

Kommentarar/ spørsmål:

- Innføringar av nye rabattordningar må oppdragsgjevar ta ansvar for
- Kontraktane trenger gode endringsmekanismer ettersom dei rekk over mange år og det vil kunne skje mye uforutsigbart i løpet av avtaleperioden.
- Reservefartøykrav kostar. Vær bevisste på kva det stillast krav om. Det er umogeleg å sikre seg på alle frontar. Partane må kunne samsnakke og dermed kunne løyse dette saman.
- Opne opp for fleksibilitet knytt til kva materiell som nyttast dei siste åra i kontrakt.
- Det vil kome oppdragsgjevar til gode dersom operatør kan flytte fartøy på tvers av kontraktar. Dette vil også gjøre det lettare å handtere krav til reservefartøy. Krav til dedikerte ferjer i rutepakkane vil auke prisen.
- Generelt sett kan ein delegera meir til operatørane. Alle operatørane «hjelper kvarandre» og har stor grad av fleksibilitet. Ein finn gode og fleksible løysingar for kundane. For strenge krav kan gjere systemet for rigid og vanskeleg for operatørane å finne dei beste løysingane.
- Både geografi og ferjestørrelse er viktige kriterier for inndeling av rutepakkane.
- Med gjensidig opsjon for begge partar vil ein redusera risikoprisinga.
- Det bør vere ein frist på 2 år for om ein vil ta ut opsjon eller ikkje.

- **Innspill frå Fosen Namsos:**

- Sjå presentasjon nr. 6.

Kommentarar/ spørsmål:

- Kva kontraktform som er best egna, avheng av kva samband.
- Kostnadseffektiviteten er lik uansett form, men konkurranseflaten større ved netto.
- Det som aukar risikoprisinga med bruttoanbod er sanksjonane, som det er vanskeleg å forutsette.
- Komplisert med ein reservefartøyflåte på tvers av operatørane. Men fordel viss kontraktane opnar opp for ad-hoc- samarbeid mellom operatørane.
- Fordel ift mannskapsdisponering dersom sambanda er nær i geografisk plassering og materiellstørrelse.
- Kontrakten bør vere tydelig på kva uforutsette kostnader som vert dekt av oppdragsgjevar. Dette reduserer risikoprisinga.
- Dersom rutepakken er stor nok vil operatør tilby eit dedikert reservefartøy for kontrakten. Uansett må ein vere merksam på at det kostar mykje å ha ein reserveferje liggande der.

- **Innspill frå Boreal:**

- Sjå presentasjon nr. 5.

Kommentarar/ spørsmål:

- Bruk av bruttokontrakt vil ikkje fjerne all risiko frå operatør. Operatør må framleis ta stilling til potensiell trafikkauke el -nedgang ved prising av kontraktens endringsmekanismer.
- Boreal er open for at ein gjensidig opsjonsrett der begge partar kan be om å utløyse opsjon, samt også avslå utløysing.

- **Innspill frå Norled:**

- Sjå presentasjon nr. 4.

Kommentarar/ spørsmål:

- Skysloggen er eit tungvindt system når det oppstår ein avvikssituasjon. Ein bør kunne automatisere «Ny hending» på Skyss sine nettsider med ei mobilløysing.
- Dagens tvistereglar er tidkrevjande. Oppdragsgjevar bes om å vurdere bruk av voldgift.
- Oppdragsgjevar bør vurdere ei insitamentordning som fokuserer på talet reisande framfor kundetilfredsheit.
- Ein bør unngå felles start/slutt på kontraktane
- Ein bør vere varsam med for mykje fokus på brutto-bøter. Det er viktig at kapteinen heile tida har fokus på sikkerheit.

OPPSUMMERING:

- Næringa ønskjer hovudsakleg nettokontraktar, men unntaksvis bruttokontraktar.
- Klare kontraktmekanismer som reduserer operatørs risiko, herunder angitt terskel for når operatør skal dekke uforutsette kostnader sjølve
- Hovudsakelig geografisk «pakking» av rutepakker, men oppdragsgjevar må ikkje gløyme forhold knytt til materiell. (eks materiell med same krav til fartsområde)
- Oppdragsgjevar bør søke å samordne kontraktlengder med andre fylkeskommunar for å unngå fleire anbudsprosessar parallelt.
- Oppdragsgjevar bør vurdere bruk av gjensidige opsjonar, samt forlenga frist for å gjere opsjon gjeldande.
- Kontrakten bør vere tydelig på om det er adgang til å byte hovudfartøy på eit samband for å løyse krav om reservefartøy.

- Kontrakten bør vere open for ad hoc- løysingar mellom operatørar knytt til reservefartøy. I tillegg bør kontrakten opne opp for at operatør kan kryssbytte fartøy mellom kontraktar.
- Fokusere på krav knytt til hovudfartøy i staden for reservefartøy
- Stille krav om x tal lærlingar, samt kostnadsdekning frå oppdragsgjevar
- Kontrakten bør ikkje overregulere korleis operatør arbeider på ferjekai ved ombordkøyring?
- Store rutepakkar vil gje økonomiske fordeler og fordeler knytt til reservefartøy. Mindre rutepakkar vil opne opp for at mindre operatørar kan delta og på den måten auke konkurransen.