



Til fylkestingsrepresentantene i Nordland

12. juni 2020

UTTALELSE OM ANBUDESMODELL FOR BÅTTJENESTER OG EIERSKAP TIL BÅTMATERIELL I NORDLAND

Vi viser til sak om etablering av aksjeselskap for eierskap til båtmateriell i Nordland fylkeskommune som behandles av fylkestinget 15. juni.

Norsk Sjømannsforbund, Det norske maskinistforbund, Norsk Sjøoffisersforbund, NHO Sjøfart og NHO Nordland har følgende uttalelse til forslaget og den såkalte todelte modellen generelt:

Fylkestinget presenteres det vi vurderer som selektive argumenter for å få på plass et prosjekt som vil skape usikkerhet både for de ansatte og rederiene. Dersom prosjektet slår feil, er det innbyggerne i Nordland som må ta regningen.

Norske ferje- og hurtigbåtrederier transporterer hvert år over 40 millioner passasjerer og over 20 millioner biler på oppdrag fra fylkeskommunene og Statens vegvesen. Det er 5.000 daglige avganger over hele landet. Operatørene har høy regularitet, og de siste årene har det vært få alvorlige ulykker med norske ferjer og hurtigbåter.

Bransjen har omstilt seg til ny teknologi, og er verdensledende på utvikling og drift av batterifartøyer. Denne innovasjonsevnen gjør at vi snart har elektrifisert rundt 1/3 av landets ferjer. Neste år settes den første hydrogenferja i drift. Norske ferjerederier var også de første som tok i bruk LNG.

Rederiene har en samlet kompetanse på fartøyene og på land, som med de rette politiske grepene kan gjøre bransjen utslippsfri på få år. Vi stiller spørsmålsteget ved at Nordland fylkeskommune skal kunne gjøre dette bedre, billigere og med mindre risiko enn de som har holdt på med ferjedrift i flere tiår..

Manglende konkurranse?

Da bransjen ble anbudsutsatt fra begynnelsen av 2000-tallet, var flere av ferjerederiene eid av fylkeskommuner. Nå har samtlige fylkeskommuner solgt seg ut, bl.a. fordi risikoen ble for høy. Bransjen har vært igjennom konsolidering, og antall aktører som konkurrerer om de større anbudene er betydelig redusert. For fire år siden konkluderte Oslo Economics og Statens vegvesen i en større utredning om det norske ferjemarkedet, at markedet fungerer, men at tid fra utlysning til tilbudsfrist er avgjørende for å få tilstrekkelig konkurranse.

Nordland fylkeskommune har oftere enn andre oppdragsgivere lyst ut konkurranser med tidsfrister som grenser til det uforsvarlige. Av ferskere eksempler på ferjeandbud kan det nevnes:

- Mosjøen-Hundåla, utlyst i juni, oppstart 1.1.2021.
- Festvåg-Misten, utlyst tidligere i år, oppstart 1.1.2021.
- Vennesund-Holm, Tjøtta-Forvik og Lille-Helgeland ble lyst ut et drøyt år før oppstart, kontrakter signert under 12 måneder før oppstart.
- Nesna-Levang går ut april 2021, anbudet er fortsatt ikke behandlet politisk.



For tiden er det utlyst to hurtigbåtkontrakter med korte femmåneders kontraksperioder der oppstart er 1. september. De ansatte på disse båtene risikerer altså å måtte forholde seg til tre ulike arbeidsgivere i løpet av en halvårsperiode. Ingen andre offentlige oppdragsgivere i sektoren praktiserer det som av rederiene og ansatte oppfattes som en useriøs innkjøpspolitikk. Forholdene har vært tatt opp både av rederiene og organisasjonene på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden flere ganger de siste årene, uten at det har bedret seg.

Rederiene og de sjøansatte opplever korte tilbudsfrister, korte anbudsperioder og hyppige leverandørskifter. Det er ikke et innkjøpshåndverk som bidrar til å nå målene for hurtigbåt- og fergepolitikken til fylkestinget har vedtatt. I tillegg til å skape betydelig usikkerhet for de ansatte, gir det mindre konkurranse. Det er påfallende at konkurranseforhold som fylkeskommunen selv kan påvirke, brukes som argument for å splitte kontrakter.

Billigere anbud?

Fylkeskommunen beveger seg stykkevis mot en kontraktmodell der det i praksis bare er ren bemanning som settes ut. Dette er mindre attraktivt for rederier som har bygd sin virksomhet rundt totalleveranser, men kan være attraktivt for "pop-up"-rederier og bemanningsbyråer. Man står igjen med to eller tre konkurranseparametere: Det ene er mannskapskostnader, det andre hvor billig tilbyderne tror det kontraktsfestede vedlikeholdet kan utføres.

Et tredje konkurranseparameter kan være hvor mye tilbyderen vil gamble på kostnadsutvikling i kontraktsperioden. Der er erfaringen at Nordland gjerne fraviker de etablerte kostnadsindeksene i bransjen. Dette gjør det vanskeligere å prise tilbud. Tilbydere som forstår risikoen, priser inn tillegg. Tilbydere som ikke forstår risikoen priser seg for lavt, med fare for å vinne kontrakter de taper på.

Enhetspriser og enkeltanbud kan ikke være rettesnor for investeringsbeslutninger som binder fylkeskommunen tiår fram i tid. Dersom modellen skal være lønnsom over tid, må fylkeskommunen eie og drifte fartøyene mer effektivt enn dagens aktører.

Når fylkeskommunen har utfordringer med å planlegge anbud og administrere forholdsvis enkle kontrakter med totalleveranser etter den tradisjonelle anbudsmodellen, stiller vi spørsmål om hvordan fylkeskommunen skal håndtere langt mer komplekse kontraktsforhold der det også tas risiko mot konsulenter, verft og utstyrsleverandører.

Bedre passasjerfasiliteter, lavere drivstofforbruk og klimautslipp?

Operatørene leverer det oppdragsgiver ber om, uavhengig av kontraktmodell. Lavere drivstofforbruk for hurtigbåt følger automatisk med nye og lettere fartøy. Fylkeskommunen ville fått ned forbruk og utslipp med krav om nybygg og miljø også med vanlig anbudsmodell, slik som eksempelvis på Vestlandet. Nordland har hittil brukt rundt 600 millioner kroner på hurtigbåter med gårsdagens teknologi. Morgendagens hurtigbåter vil bli bygd med batteri/strøm, biogass og andre nullutslippsløsninger. Fylkeskommunens satsinger kan gi mindre overføringer fra staten, som en konsekvens av dette. Samtidig blir fylket sittende igjen med en flåte av hurtigbåter med lav markedsverdi



Raskere utskifting av fartøy?

Erfaringene fra Vestlandet er at det tradisjonelle anbudsregimet har ført til rekordrask utskifting av eldre ferjer med nye nullutslippsferjer. Med den todelt modellen, vil fylkeskommunen heller ikke ha insentiver til å bytte ut fartøyer i takt med teknologiutviklingen når fartøyene først er anskaffet.

Restverdi ved eventuelt salg?

Feilinvesteringer vil føre til store nedskrivningsbehov, som vil måtte dekkes av fylkets innbyggere. Drift av passasjerbåter skiller seg fra annen type rederidrift ved at materiell må presses for å holde rutetider, samtidig som det er hyppige avganger og ankomster. Det er i praksis ikke mulig å drive vedlikehold under vanlig drift, som man gjør på andre skip. Det er høye krav både til materiell, personell og rederienes styringssystemer.

Kjennskap til fartøyet er avgjørende for sikker og rasjonell drift over tid. Hvor stor blir egentlig restverdien på et fartøy etter 15 år når tre-fire ulike operatører har vært inne, og bare gjort akkurat nok til å oppfylle helt nødvendige vedlikeholdsplikter i sin tilmålte kontraktsperiode?

Oppfordring til fylkestinget

Ferje- og hurtigbåtnæringen er i en rivende utvikling. Teknologisk har det skjedd mer de 3-4 siste årene enn de forrige 30-40. Kompetansekravene til mannskap om bord på båtene og i rederiorganisasjonene på land har aldri vært høyere. Passasjerene stiller også høye krav til leveranser.

Nordland fylkeskommunen risikerer med dette å gå inn i et stort eksperiment som er faglig svakt begrunnet. Første prioritet for fylkestinget i Nordland bør være å sørge for et forutsigbart båttilbud til publikum, forutsigbare anbudsprosesser og forutsigbare ansettelsesforhold om bord på ferjene og hurtigbåtene i fylket. Hvis fylkestinget gjør sin jobb, vil mannskap og rederier gjøre sin. Det er dette de kan.

Fylkestinget bør altså avvise forslaget om å opprette eget AS for eierskap til fartøy, og for øvrig legge bort nye anbud med todelt modell.

Hege-Merethe Bengtsson (sign.)
Administrerende direktør
Det norske maskinistforbund

Johnny Hansen (sign.)
Forbundsleder
Norsk Sjømannsforbund

Hans Sande (sign.)
Administrerende direktør
Norsk Sjøoffisersforbund

Frode Sund (sign.)
Administrerende direktør
NHO Sjøfart

Daniel Bjarmann-Simonsen (sign.)
Regiondirektør
NHO Nordland