

**Konsekvenser for Ellingsen Seafood ved at
ferjesambandet Skutvik- Svolvær via Skrova har
blitt redusert**

av

Jan Arne Haugen Evensen og Johan Kristian Aag

BE313 Logistikk og Transport
2009

Abstract

This paper is a part of the final year of the Master of Science in Business program, logistics and transportation specialisation at Bodø Graduate School of Business.

The purpose of this paper is to explore and describe the consequences for Ellingsen Seafood, the local population and the trade at Skrova, based on the change of the ferryoffer crossing between Skutvik- Svolvær via Skrova. Our findings suggest that the reduced ferryoffer will affect the pattern of transportation for Ellingsen Seafood. It also suggest that it will have a negative impact on the time of transport and the transportationcosts in some extent. The study concludes that the reduced ferryoffer not haven` t had a negative impact on the other trade on Skrova.

Forord

Denne oppgaven er en obligatorisk del av studiet Master of Science in Business ved Handelshøgskolen i Bodø. Oppgaven er skrevet innenfor spesialiseringen BE313E Logistikk og Transport. Masteroppgaven er avsluttende del av studiet, og utgjør 30 studiepoeng.

Vårt utgangspunkt for masteroppgaven er å bidra til å kartlegge de konsekvensene som det reduserte tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær har medført, da spesielt de logistikk og transportmessige utfordringene for Ellingsen Seafood AS.

Vi vil først og fremst takke vår veileder, professor Finn Jørgensen og forskningsleder Gisle Solvoll som har kommet med kyndig og konstruktiv kritikk underveis i skrivingen. I tillegg vil vi takke Aino Ellingsen ved Ellingsen Seafood AS, Arnold Knutsen ved Løvold Industrier AS, Arnold Aalmo ved Tollpost Globe i Harstad, Thor Jørgen Remmen i Thors Varetransport Ståle Olsen ved Zachariasbrygga og Terje Nygaard ved Fotobrygga som velvillig har delt informasjon og sine erfaringer med oss.

Bodø, 17.mai 2009

Jan Arne Haugen Evensen

Johan Kristian Aag

Sammendrag

1.1.2008 ble Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST) åpnet og som en konsekvens av dette ble ferjetilbudet mellom Skutvik- Svolvær via Skrova redusert. Hovedårsaken til dette, var at større andeler av trafikken som da gikk med Skutviksambandet nå skulle genereres gjennom ferjesambandene Bodø- Moskenes i sør og Lødingen- Bognes i nord.

På bakgrunn av dette har vi i denne oppgaven belyst hva som blir konsekvensene for fiskeribedriften Ellingsen Seafood lokalisert på Skrova. Ut fra dette har vi drøftet følgende hovedproblemstilling:

Hvilke konsekvenser har det reduserte ferjetilbudet hatt for Ellingsen Seafood?

Våre funn viser at Ellingsen Seafood har fått relativt store kostnadsøkninger som følger av det reduserte ferjetilbudet. De største kostnadsøkningene kommer som følger av at transportøren av fiskekasser har måttet lagt om transportruten sin. Dette har ført til en markant økning i prisen på fiskekasser. Den nye transportruten til transportøren har også ført til økte lønnskostnader, som følger av sene leveringer. Videre har det reduserte ferjetilbudet ført til økt usikkerhet for leveringer, noe som har gjort at Ellingsen Seafood har økt lageret på fiskekasser.

I tillegg til hovedproblemstillingen, har vi redegjort i to underproblemstillinger, hvilke konsekvenser det reduserte ferjetilbudet har hatt for det øvrige næringslivet på Skrova, samt hvilke konsekvenser lokalbefolkningen har hatt.

Våre funn viser her at det er blitt vanskeligere for kundene å komme seg til Skrova. Dette på grunn av at mange kunder kommer sørfra og den reduserte frekvensen på strekningen gjør at Skrova blir mindre tilgjengelig. Turistnæringen har merket en viss nedgang i omsetning. Dette skyldes hovedsakelig at færre kommer innom Skrova på snarvisitter.

For lokalbefolkningen har det reduserte ferjetilbudet ført til færre valgmuligheter for transport hvis de skal sørover. Den lave frekvensen fører derfor til at lokalbefolkningen må velge alternative reiseruter, noe som medfører lengre reisetid og høyere betalbare kostnader.

Innholdsfortegnelse

Abstract	i
Forord	ii
Sammendrag	iii
Innholdsfortegnelse	iv
Tabell og figuroversikt	vii
Vedleggsoversikt	viii
1.0 Innledning	1
1.1 Problemstilling	2
1.1 Oppbygging av oppgaven	4
2.0 Skrova samfunnet - en kort presentasjon	6
2.1 Beliggenhet og befolkning	6
2.2 Skrovas næringsliv	7
2.2.1 Ellingsen Seafood AS	7
2.2.2 Fotobrygga	8
2.2.3 Zachariasbrygga	8
2.3 Transporttilbud før og etter LOFAST	9
2.3.1 Transporttilbud før LOFAST	9
2.3.2 Transporttilbud etter LOFAST	10
2.3.3 Sammenligning av transporttilbudet før og etter LOFAST	10
2.3.4 Trafikkutvikling på Skutvik-sambandet etter LOFAST	11
3.0 Teoretisk forankring	13
3.1 Transportstandardbegrepet	13
3.2 Sammenheng mellom fraktkostnader og transportavstand med vogntog	13
3.3 Usikkerhet i transporttiden	15
3.4 Ulempeskostnader ved frekvensbaserte transportmidler	16
3.5 Sammenheng mellom tidsbruk og avstand for ulike transportmidler	17
3.6 Intermodale transportløsninger	18
4.0 Metode	19
4.1 Valg av metode	19
4.2 Utvalg	20
4.3 Datainnsamling	20
4.3.1 Primærdata	21

4.3.2	Sekundærdata	22
4.3.3	Vurdering av kvaliteten på undersøkelsen	22
5.0	Konsekvenser for Ellingsen Seafood ved at ferjetilbudet på sambandet Skutvik- Svolvær via Skrova har blitt redusert	24
5.1	Produksjonsvolum og kundenes lokalisering	24
5.2	Transportruter for gods ut fra Skrova	26
5.2.1	Tollpost Globe Harstad	26
5.2.2	Thors Varetransport	27
5.3	Transportruter for gods inn til Skrova	28
5.3.1	Løvold Industrier	28
5.3.2	Beatus OU	30
5.4	Endring i fraktkostnader og tidsbruk for transporter ut fra Skrova	31
5.4.1	Tollpost Globe Harstad	31
5.4.2	Thors Varetransport	34
5.5	Endring i fraktkostnader og tidsbruk for transporter inn til Skrova	35
5.5.1	Løvold Industrier AS	35
5.6	Endring i andre kostnader	37
5.6.1	Lønnskostnader	37
5.6.2	Lagerkostnader	38
5.7	Fremtidig transport til og fra Skrova	40
5.7.1	Transport ut fra Skrova	40
5.7.2	Transport inn til Skrova	41
5.7.3	Samlet Transport inn og ut fra Skrova	43
5.8	Oppsummering	44
6.0	Konsekvenser for det øvrige næringsliv og lokalbefolkningen ved at ferjetilbudet på sambandet Skutvik- Svolvær via Skrova har blitt redusert	46
6.1	Øvrig næringsliv	46
6.1.1	Fotobrygga	46
6.1.2	Zachariasbrygga	47
6.2	Lokalbefolkningen på Skrova	48
6.2.1	Redusert frekvens på strekningen Skrova- Skutvik	48
6.2.2	Økt frekvens på strekningen Skrova- Svolvær	49
6.2.3	Forkjørsrett	50
6.2.4	Korrespondanse med hurtigrute og fly	50

6.2.5 Fritidstilbud	51
7.0 Avslutning	53
7.1 Konklusjon	53
7.2 Forslag til videre forskning	54
Litteraturliste	56

Tabell og figuroversikt

Figur 1.1: Kart over LOFAST	1
Figur 2.1: Kart over Lofoten	6
Tabell 2.1: Rutetabell Skutvik- Svolvær via Skrova (Vinter) 2006/2007	9
Tabell 2.2: Rutetabell Skutvik- Svolvær via Skrova (vinter) 2008/2009.....	10
Tabell 2.3: Tabell over trafikkutvikling på ferjesambandet Skutvik-Svolvær via Skrova fordelt på de ulike strekningene	12
Figur 3.2: Eksempler på virkninger av usikkerhet i leveringstider – en prinsippskisse.....	15
Figur 3.3: Prinsippskisse av sammenheng mellom tidsbruk og avstand for ulike transportmidler	17
Tabell 5.1: Oversikt over mengde laks og destinasjonsland i 2007	24
Tabell 5.2: Fordeling av mengde laks etter faktureringsland.....	25
Figur 5.1: Transportrute for Tollpost Globe Harstad før/etter at tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert	27
Figur 5.2: Transportrute for Thors Varetransport før/etter at tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert	28
Figur 5.3: Transportrute for Løvold Industrier AS før tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert	29
Figur 5.4: Transportrute for Løvold Industrier AS etter at tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert	30
Figur 5.5: Transportrute for Beatus OU før og etter at ferjetilbudet ble redusert	31
Tabell 5.3: Økte fraktkostnader for Tollpost Globe etter det reduserte ferjetilbudet.....	32
Tabell 5.4: Endring i tidsbruk for Tollpost Globe Harstad	33
Tabell 5.5: Endring i tidsbrukt for Thors Varetransport	34
Tabell 5.6: Endring i fraktkostnader for Løvold Industrier.....	35
Tabell 5.7: Endring i tidsbruk for Løvold Industrier AS.....	37
Tabell 5.8 Lønnskostnader ved overtidsarbeid i 2007 og 2008	38
Figur 5.6: Produksjonsprognose 2007-2013	40
Tabell 5.9: Prognose for uttransport.....	41
Tabell 5.10: Prognose for inntransport.....	42
Tabell 5.11: Prognoser for transport	43
Figur 5.7: Prognose for antall biler til/fra Skrova 2006-2013	44

Tabell 6.1: Oversikt over tidsbruk, antall km og reisekostnader ved valg av ulike reiseruter mellom Skrova og Bodø.....	48
Tabell 6.2: Oversikt over tidsbruk, antall km og reisekostnader ved valg av ulike reiseruter mellom Skrova og Narvik	49

Vedleggsoversikt

Vedlegg 1: Beregning av fremtidige transporter inn og ut fra Skrova.....	58
Vedlegg 2: Intervjuguide.....	59

1.0 Innledning

1. desember 2007 ble Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST) åpnet. Det ga Lofoten en fastlandsforbindelse direkte til Gullesfjordbotn, slik at E10 ikke lenger går via Vesterålen. Utbyggingen kostet ca. 1,5 milliarder norske kroner, er 51 km lang og består av flere broer og tunneler. I 2006 tok en kjøretur fra Svolvær til Evenes lufthavn ca 4 timer, men etter at LOFAST ble åpnet har denne kjøretiden blitt redusert med 1 ½ time. LOFAST har gitt betydelige reisetidsbesparelser særlig mot nordlige og østlige destinasjoner. Omfanget av biltrafikk til/fra Lofoten økte med 46 % fra perioden januar-august 2007 til samme periode i 2008. Transportøkonomisk Institutt hevder at hovedtyngden av trafikkøkningen trolig skyldes økt lokal og regional trafikk, særlig trafikk til og fra Harstad.



Figur 1.1: Kart over LOFAST

Etter åpningen av LOFAST hadde Lofotregionen en betydelig økning i antall overnattinger i sommersesongen 2008 (juni-august) sammenlignet med sommeren 2007. I likhet med hotell- og overnattingsbransjen har også turistnæringen opplevd et løft i antall besøkende.

Hensikten med LOFAST var å gi en ferjefri veiforbindelse inn og ut av Lofoten. Det har gitt store deler av næringslivet i Lofoten et etterlengtet løft. For de aller fleste har utbyggingen vært uforbeholdent positiv, men ikke samtlige er like fornøyde med alle ringvirkningene utbyggingen har medført. Det var blant annet planlagt at fergesambandet Svolveer-Skutvik via Skrova, skulle bli nedlagt etter åpningen av LOFAST. Fergesambandet hadde 3 daglige avganger før åpningen. Det var da ventet at store deler av trafikken på fergesambandet Svolveer-Skutvik skulle overføres til ferjesambandet Bognes- Lødingen og Moskenes- Bodø. Store protester fra både privatpersoner og næringsliv førte imidlertid til at det fra 1.januar 2008 ble innført en prøvedrift på sambandet på 1 år. Tilbudet ble satt til et minimum, da det bare ble satt opp en avgang fra Skutvik per døgn. I slutten av 2008 ble det også klart at fergesambandet er sikret drift de to kommende årene, og fra sommeren 2009 skal Nordland Fylkeskommune drifte sambandet.

1.1 Problemstilling

En av de største forkjemperne for å opprettholde tilbudet på ferjesambandet Svolveer-Skutvik er beboerne og næringslivet på det lille øysamfunnet Skrova, 4 nautiske mil sør for Svolveer. Hovednæringene på Skrova er fiskeri og turisme, som er svært avhengige av gode transportmuligheter. Fiskerinæringen på Skrova har daglige leveranser både til og fra øya, og turistnæringen må være tilgjengelig for sine kunder.

Per i dag er de eneste transportmulighetene til Skrova med ferje eller hurtigbåt. Ferjen driftes av Torghatten- Nord AS, og har en daglig avgang mellom Skutvik – Svolveer *via* Skrova, samt fire daglige avganger mellom Svolveer – Skrova. I januar 2009 ble det bestemt at fergesambandet Svolveer – Skutvik skulle styrkes i sommersesongen fra en til fire daglige avganger for å møte turistnæringens krav, da kapasitet og frekvens hadde vært alt for lav året før.

Byggingen av LOFAST er som mange andre veiprosjekter myntet på at det skal styrke infrastrukturen i distriktet, og gjøre det lettere for både privatpersoner og næringsliv med

tanke på transport. Det uvanlige i dette tilfellet er at enkelte hevder de har fått et dårligere transporttilbud etter de store investeringene i infrastrukturen i Lofoten- området da LOFAST ble bygget. Ett av de politiske målene ved at Lofotens fastlandsforbindelse skulle bygges, var at man kunne styrke ytterpunktene, og dermed generere større andeler av trafikken gjennom fergesambandet Moskenes- Bodø i sør og Lødingen- Bognes i Nord. På bakgrunn av dette ble det vedtatt at rutetilbudet på sambandet Skutvik- Svolvær skulle fjernes/reduceres for å kompensere en økning i tilbudet til de to overnevnte ferjesamband. For Skrova- samfunnet medfører dette i praksis at de mister den raskeste transportveien sørover til E6, da det bare går en daglig avgang fra Svolvær- Skutvik.

Styreleder i Ellingsen Seafood, Aino Ellingsen sier i et intervju med Avisa Nordland:

”Vi er totalt avhengig av ferjetilbudet til Skrova. Det er alfa omega for denne øye, eller så går det ikke an å bo her ute. Det er ikke mulig å eksistere som bedrift eller som beboer uten å ha et fullverdig transport- og ferjetilbud”.

Terje Nygaard i reiselivsbedriften Fotobrygga As sier i samme intervju:

”Nesten alle våre kunder kommer sørfra, og det er jo ingen LOFAST hvis man kommer sørfra, og da er man jo nesten avhengig av ferje uansett”.

Det var disse utsagnene som fattet vår interesse for vår valgte problemstilling. Norge har lenge vært et foregangsland med tanke på at vi fører en aktiv distriktspolitikk. Derfor syntes vi det var underlig at et lokalsamfunn med så mye verdiskapning som Skrova, tilsynelatende har blitt glemt i en slik sammenheng. Etter å ha kontaktet Ellingsen Seafood som er den desidert største bedriften både på Skrova og i Vågan Kommune målt i omsetning og antall sysselsatte, ble det klart at vi skulle bygge hoveddelen av oppgaven rundt denne bedriften. Begrunnelsen for valg av Ellingsen Seafood, er at de er stor bedrift med daglige transporter både til og fra Skrova. Ellingsen Seafood produserer fersk laks som krever kort ledetid, samtidig som de har kunder i hele Europa. De hevder derfor at de er avhengig av et godt ferjetilbud.

Vår hovedproblemstilling blir derfor som følger:

Hvilke konsekvenser har det reduserte ferjetilbudet hatt for Ellingsen Seafood?

Det er ikke bare Ellingsen Seafood som hevder de får konsekvenser av en slik endring i transporttilbudet. Både Skrovas beboere og det øvrige næringslivet blir også berørt. Det øvrige næringslivet består stort sett av reiselivsbedrifter som er avhengige av å få kundene til øya. Vi vil derfor drøfte følgende to underproblemstillinger.

1. Hvilke konsekvenser har det reduserte ferjetilbudet for Skrovas befolkning?
2. Hvilke konsekvenser har det reduserte ferjetilbudet for det øvrige næringslivet?

1.1 Oppbygging av oppgaven

Oppgaven består av 7 hovedkapitler. Hovedinnholdet i de ulike kapitlene er som følger:

I kapittel 2 gir vi en kort presentasjon av Skrova-samfunnet. Vi tar for oss Skrovas beliggenhet og befolkning, samt at vi presenterer de bedriftene vi har intervjuet til oppgaven. Videre beskriver vi transporttilbudet før og etter at LOFAST ble åpnet, samt at vi viser trafikkutviklingen på ferjesambandet Skutvik – Svolvær via Skrova.

I kapittel 3 har vi gjort rede for oppgavens teoretiske forankring. Vi forklarer begrepet transportstandard og viser sammenhenger mellom transporttid, transportkostnader og avstand for vogntog. I dette kapitlet viser vi også hvordan usikkerhet i transporttiden kan få konsekvenser.

Vår metodiske tilnærming presenteres i kapittel 4. Her gjør vi rede for de valgene vi har gjort, både med hensyn til valg av metode, valg av intervjuobjekter og hvordan vi har gått frem for å samle inn data. Vi har også diskutert oppgavens validitet.

Kapitlene 5 og 6 er oppgavens hoveddel. Konsekvensene det reduserte ferjetilbudet har fått for Ellingsen Seafood blir presentert i kapittel 5. Her beskriver vi transportmønsteret har endret seg og hvordan dette har påvirket fraktkostnadene og tidsbruken. Konsekvensene for øvrig næringsliv og lokalbefolkningen presenteres i kapittel 6.

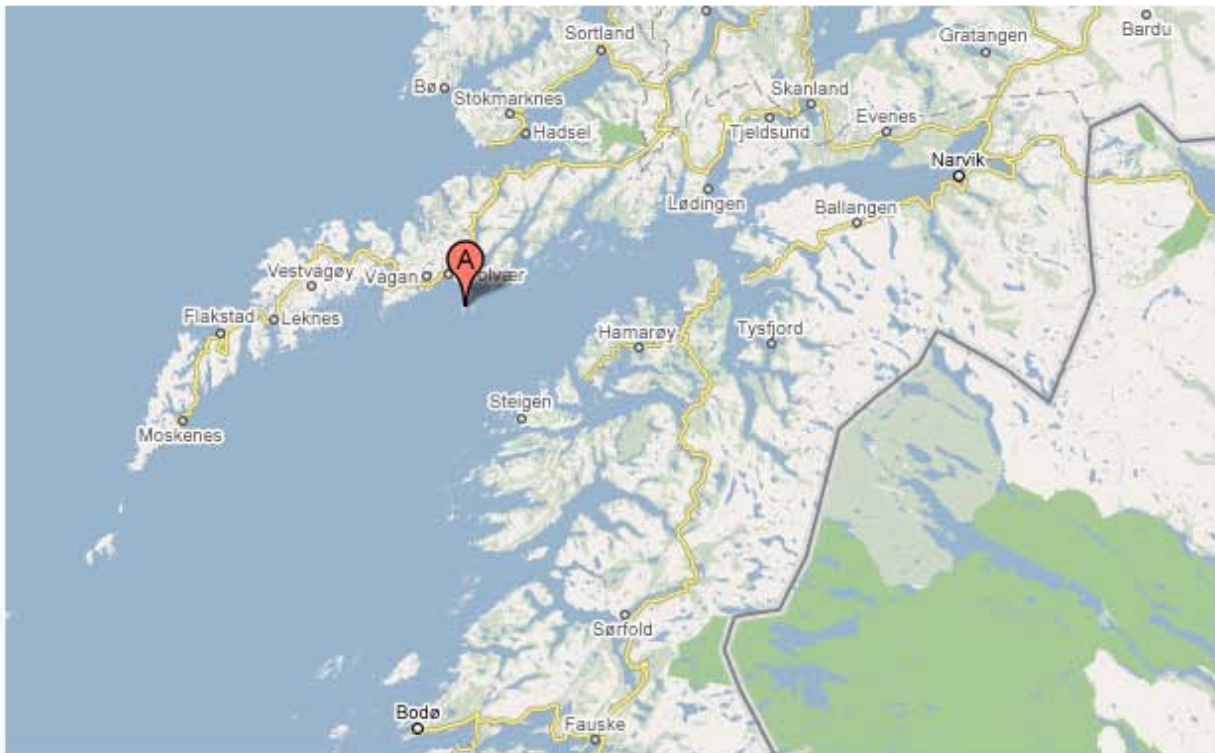
Kapittel 7 er oppgavens avsluttende del. I dette kapittelet gir vi vår konklusjoner i forhold til oppgavens problemstillinger. I tillegg kommer vi med forslag til videre forskning.

2.0 Skrova samfunnet - en kort presentasjon

I dette kapittelet vil gi en beskrivelse av Skrova-samfunnet og gi et kort historisk tilbakeblikk. Videre vil vi vise hvordan transporttilbudet var før LOFAST ble åpnet og hvordan dette har blitt endret. Vi vil også vise hvordan trafikken på ferjesambandet har utviklet seg etter denne endringen.

2.1 Beliggenhet og befolkning

Skrova er en øygruppe som tilhører Vågan kommune øst i Lofoten. Øygruppen ligger i Vestfjorden, sørøst for Svolvær og Kabelvåg og øst for Henningsvær. Den danner slutten på en øyrekke bestående av Storemolla, Lillemolla, noen mindre øyer og Skrova. Navnet Skrova kommer av det oldnorske navnet ”Skruve” som betyr å rage opp – noe som må sies å være passende i og med at Skrova rager opp av Vestfjorden.



Figur 2.1: Kart over Lofoten

Folketallet på Skrova har vært svært varierende. I 1760 bodde det 80 fastboende på øya, noe som var mer enn Storvågen og Svolvær til sammen. Skrova hadde sitt høyeste innbyggerantall

i 1960, da øya hadde 525 fastboende. I dag er flere nasjoner representert på øya og har totalt ca 220 innbyggere. Øygruppen har en barne- og ungdomskole med 6 lærere og ca 30 elever fra første til tiende klasse. De har også barnehage med plass til 18 barn fra 0-6 år. Foruten om dette har Skrova en dagligvarebutikk og restaurant- pub- cafe.

2.2 Skrovas næringsliv

Skrova var fra 1700-tallet og helt opp til 1900-tallet et sentralt handelssted. I sin storhetstid på midten av 1800-tallet rodde over 3500 fiskere fordelt på ca 1100 båter ut fra Skrova. I 1838 var Skrova eneste stoppested i Lofoten for rutegående dampskip som gikk mellom Trondheim og Tromsø. Storhetstiden for Skrova endte i 1908 da Skrovas største firma Andreas Ellingsens Sønner gikk konkurs.

Historisk sett har hvalfangst vært en viktig del av Skrovas næringsliv og i en periode ble over 70% av all hval fanget i Norge ilandført på Skrova. Siden 1980 har lakseoppdrett vært den største næringen på Skrova. I 1985 ble Skrova faktisk omtalt som landets største oppdrettsvær. Foruten om fiskerinæringen er turistnæringen viktig for Skrova. Vi vil gi en kort presentasjon av Ellingsen Seafood, Fotobrygga og Zachariasbrygga som er de mest kjente bedriftene på Skrova.

2.2.1 Ellingsen Seafood AS

Ellingsen Seafood AS ble grunnlagt av Karsten J. Ellingsen i 1947, og er i dag Skrovas desidert største bedrift. Det som startet som et tradisjonelt fiskebruk, har gradvis utviklet seg til å bli en av Nord-Norges største havbruksselskaper med en årlig omsetning på ca 200 millioner kroner og ca 70 årsverk.

Ellingsen Seafood har gjennom årene drevet med både hvitfisk, sild og hvalkjøtt, men hovednæringen til Ellingsen Seafood er i dag lakseoppdrett. Det som i 1976 startet med et utsett på 12 000 smolt, har i dag blitt til 10 heleide konsesjoner, som totalt utgjør en årlig produksjon på 10 000 tonn laks. Ca 93 % av produksjonen blir eksportert som fersk fisk. Resten av produksjoner blir fryst og eksportert til Russland og Østen.

Ellingsen Seafood er også en viktig bedrift for Vågan Kommune. De betalte i 2007 45,7 millioner i skatter og avgifter og er med det Vågan Kommunes største skatteyter. Ellingsen Seafood er også en stor sponsor i lokalmiljøet og har blant annet bidratt til å bygge kulturhus og golfbane i Svolvær.

2.2.2 Fotobrygga

Fotobrygga er en relativt nyetablert bedrift som ble startet opp i 2006 av fotografen Terje Nygaard og Tori Flotten Halvorsen. De flyttet fra Oslo til Skrova for å realisere drømmen om å starte sin egen arbeidsplass.

Fotobrygga er en bedrift som tilbyr overnatting og aktiviteter tilknyttet fotografering. Bedriften skreddersyr fotokurs for skoler og bedrifter som ønsker en annerledes ”teambulding”. Fotobrygga har i dag både mørkerom, digitalt arbeidsrom, fotostudio, galleri, restaurant og 4 overnattingsrom.

Tilbudet hos Fotobrygga utvides stadig, da både gjester og eierne selv kommer med nye ideer. Kundene til Fotobrygga er lokalisert over hele Norge, men også noen turister fra utlandet benytter seg av Fotobryggas tilbud.

2.2.3 Zachariasbrygga

Zachariasbrygga drives i dag i samme bygg som Fotobrygga AS. Foretaket ble stiftet 1.1 2006 av Ståle Olsen og Vivian Martinussen. Bedriften driver primært med restaurant- og pubvirksomhet, men tilbyr stort sett det kunden vil ha. Kundene kommer i all hovedsak fra Fotobryggas kurs, konferanser og turisme. Bedriften har avtaler med konferanseoperatørene i Honningsvåg, Kabelvåg og Svolvær, og markedsfører seg gjennom disse.

Menyen i restauranten baserer seg på det havet ved Skrova gir, og tilbyr eksotiske retter som hvalcarpaccio, hvalburger og hvalkjøtt tilberedt på utegrillen. Personalet har også gått i barristalære hos en av Oslos store barristæksperter, og kaffetilbudet kan matche storbyenes meny.

Zachariasbrygga tar i mot kunder året rundt, men har faste åpningstider kun i sommersesongen. Utenom sesong har de åpent for grupper og konferanser. Den største kundegruppen kommer hit med RIB- båter etter å ha hatt konferanser hos sine samarbeidspartnere i Kabelvåg, Henningsvær og Svolvær. Noen grupper ankommer også fra Bodø. Zachariasbrygga har 6 ansatte under sesongen der 3 av disse jobber fast året rundt.

2.3 Transporttilbud før og etter LOFAST

2.3.1 Transporttilbud før LOFAST

I all tid har man vært avhengig av båttransport for å komme seg til eller fra Skrova. Hovedfartsåren til Skrova er med ferje, som knytter øysamfunnet med Skutvik i sør og Svolvær i nord. Før LOFAST ble åpnet i 2008 hadde Skrova 6 daglige anløp vinterstid (se tabell 2.1), der 3 avganger gikk mellom Skrova- Svolvær og 3 avganger mellom Svolvær- Skutvik via Skrova. I sommersesongen hadde Skrova 16 anløp, der 8 gikk mellom Svolvær- Skutvik og 8 mellom Skrova- Svolvær.

Tabell 2.1: Rutetabell Skutvik- Svolvær via Skrova (Vinter) 2006/2007

		Mandag- Fredag				Lørdag			Søndag		
Fra	Svolvær	0645	0845	1545	2045	0645	0845	1545	0845	1545	2045
Til\Fra	Skrova	0715	-	1615	2115	0715	-	1615	1010	1615	2115
Til	Skutvik	-	1040	1800	2250	-	1040	1800	1040	1800	2250
Fra	Skutvik	-	1245	1815	2315	-	1245	1815	1245	1815	2315
Fra	Skrova	0730	1410	1945	-	0730	1410	1945	1410	1945	-
Til	Svolvær	0800	1445	2015	0115	0800	1445	2035	1445	2035	0115

Viktigheten av den fullverdige ferjeforbindelsen til Skutvik, før Lofotens fastlandsforbindelse ble åpnet 1. januar 2008 var meget høy. Ferjeforbindelsen mellom Svolvær -Skutvik var raskeste transportvei både nordover og sørover for de som er lokalisert på Skrova og i de sørlige deler av Lofoten- regionen.

I tillegg til ferje hadde Skrova fire daglige hurtigbåtanløp. Den ene ruten gikk mellom Bodø- Svolvær, som også går i dag, og den andre mellom Svolvær- Narvik. Denne ruten ble nedlagt som en konsekvens av at LOFAST ble bygget.

2.3.2 Transporttilbud etter LOFAST

Hvis vi studerer transporttilbudet Skrova har i dag, går det 4 avganger mellom Svolvær- Skrova, 4 mellom Skrova- Svolvær og 1 mellom Svolvær- Skutvik via Skrova. Dette vil si at 2 avganger mellom Svolvær- Skutvik er kuttet vekk. Den resterende avgangen har det også vært mye debatt om. Hvis passasjerer skulle reise til Skrova fra Skutvik måtte en avgift på 800 kroner betales til ferjeselskapet for å anløpe Skrova. Denne avgiften ble fordelt mellom de reisende som skulle av på Skrova. Etter kraftige reaksjoner fra næringsliv og lokalbefolkning ble denne avgiften fjernet i slutten av 2008.

Foruten disse avgangene er også helgeruten endret, der Skrova har mistet to anløp mellom til Svolvær på lørdager.

Tabell 2.2: Rutetabell Skutvik- Svolvær via Skrova (vinter) 2008/2009

		Mandag- Fredag				Lørdag		Søndag		
Fra	Svolvær	0645	1400	1600	2045	0900	1500	1300	1600	2045
Til/Fra	Skrova	0715	1430	1640	2115	0930	1540	1330	1640	2115
Til	Skutvik	-	-	1815	-	-	1715	-	1815	-
Fra	Skutvik	-	-	1830	-	-	1730	-	1830	-
Til/Fra	Skrova	0725	1440	(1940)*	2120	1000	-	1345	-	2120
Til	Svolvær	0755	1510	2015	2150	1030	1950	1415	2050	2150

* Anløpes på signal

Rutetilbudet var likt både for sommer og vinter i 2008. Nylig ble det i midlertidig vedtatt at sambandet mellom Skutvik og Svolvær skal styrkes i sommersesong med 5 daglige anløp fra Skutvik- Svolvær i 2009, og 3 av disse skal anløpe Skrova. Dette ble vedtatt etter store protester fra utenlandske turoperatører og reiselivsbedrifter i Lofoten/Hamarøy- regionen.

2.3.3 Sammenligning av transporttilbudet før og etter LOFAST

Den nye veitraseen har tatt store deler av trafikken som før gikk med ferjesambandet, og en kan derfor si at viktigheten av ferjetilbudet for de fastboende i Lofotregionen ikke er like stor lenger. For Skrova-samfunnet derimot, er ferjebehovet like stort som før. Ferjesambandets

ruter i 2007 ga innbyggere og næringsliv et reelt tilbud der de kunne kjøre både nordover og sørover via Skutvik og samtidig komme seg hjem samme dag. Selv om LOFAST har kommet, sparer bilisten likevel ca en halv time i transporttid ved å ta ferjen til Skutvik hvis en kjører fra Skrova til Narvik. Dersom en skal kjøre sørover blir tidsbesparelsene enda større da en kjøretur fra Skrova til Bodø via Skutvik tar ca fem timer sammenlignet med seks og en halv time ved å kjøre via Lødingen.

Hvis vi sammenligner transporttilbudene fra 2007 og 2008 ser vi disse endringene:

1. Skrova- Svolvær er styrket med en avgang.
2. Ruten mellom Skrova- Skutvik er redusert med to daglige avganger vinterstid og 3 avganger sommertid.
3. Hurtigbåtruten mellom Svolvær- Narvik er nedlagt.
4. På lørdager er sambandet redusert med en avgang mellom Skrova og Svolvær.

Etter å ha sammenlignet Skrova-befolkningens transporttilbud i 2007 med dagens transporttilbud, er det vanskelig å argumentere mot at det har blitt kraftig redusert.

2.3.4 Trafikkutvikling på Skutvik-sambandet etter LOFAST

I tabell 2.3 ser vi trafikkutviklingen på Skutvik-sambandet fra 2007 til 2008. Den mest dramatiske nedgangen ser vi på strekningen Skutvik- Svolvær der det i 2007 ble fraktet 39 022 kjøretøyer, sammenlignet med 2008 da like over 6000 kjøretøyer ble fraktet. Dette vil si en nedgang i trafikken på 85 %. Antall fraktede personbilenheter har på ett år sunket fra 72 000 til 11 376, og antall fraktede personer sank med ca 60 000 passasjerer. Den største årsaken til at trafikken på denne strekningen har gått så kraftig ned, er at det på sommer i 2008 gikk kun 1 daglig avgang sammenlignet med 8 daglige avganger sommeren 2007. Statistikker utarbeidet av Statens Vegvesen viser at det er i sommermånedene at trafikken er størst og dermed også nedgangen størst. Det er også rimelig å anta at LOFAST har tatt en del av trafikken som tidligere gikk via dette sambandet.

Tabell 2.3: Tabell over trafikktvikling på ferjesambandet Skutvik-Svolvær via Skrova fordelt på de ulike strekningene

Strekning	Antall kjøretøy		Antall personer *		Antall personbilenheter	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Skutvik-Svolvær	39 022	6 068	76 422	16 246	72 014	11 376
Skrova-Svolvær	5 492	7 360	17 947	19 614	10 190	15 109
Skrova-Skutvik	1 115	659	1 151	438	4 842	3 306

*Antall personer er eksklusiv sjåfør

Nedgangen på strekning Skrova- Skutvik er også stor med en nedgang på 70 % målt i antall fraktede kjøretøy. Hvis en ser på fraktede personbilenheter er antallet redusert fra 4 842 PBE i 2007 til 3 306 PBE i 2008. Dette tilsvarer en nedgang på 41 %. Siden nedgangen i antall fraktede personbilenheter er lavere enn ved antall fraktede kjøretøy kan det rimelig å anta at det er personbiltrafikken på strekningen som har hatt størst nedgang.

Strekningen mellom Skrova- Svolvær har i motsetning til Svolvær- Skutvik og Skrova- Skutvik hatt en økning. Dette fremstår som naturlig da transporttilbud til Skutvik er kraftig redusert i motsetning til Skrova- Svolvær som har fått en ekstra avgang i ukedagene. Det er rimelig å anta at trafikken som tidligere gikk nordover med sambandet Skutvik- Svolvær via Skrova i dag går over LOFAST og store deler av den sørgående trafikken er overført til ferjesambandene Lødingen- Bognes og Moskenes- Bodø.

Strekningen Skrova- Svolvær hadde 5 492 fraktede kjøretøy i 2007 mot 7 360 fraktede kjøretøy i 2008. Dette tilsvarer en økning på ca 34 %. Antall personbilenheter har økt fra 10 190 til 15 109, noe som tilsvarer en økning på 48 %. Dette vil si at trafikken av store biler har økt mer enn personbiltrafikken.

3.0 Teoretisk forankring

I dette kapitlet gjør vi rede for oppgavens teoretiske forankring. Vi innlede kapitlet med å forklare transportstandardbegrepet. Videre vil vi illustrere ulike sammenhenger mellom fraktkostnader, transportavstand, usikkerheter i transporttid og tidsbruk for ulike transportmidler. Kapitlet avsluttes med å eksemplifisere frekvensbaserte transportmidler og en redegjørelse av intermodale transporter.

3.1 Transportstandardbegrepet

Det finnes mange ulike kvalitetsfaktorer som er med på å bestemme forutsetninger for å forflytte personer og gods fra et sted til et annet. Summerer vi alle aktuelle faktorer på en reise, får vi et begrep som kalles transportstandard. Jørgensen og Sæterdal (1983) definerer transportstandardbegrepet på følgende måte:

”Et områdes transportstandard bestemmes av hvilke kostnader (ulempen) som er forbundet med å forflytte personer eller gods i området”.

Transportstandardbegrepet beskriver hvordan en reise kan finne sted mellom to punkter, A og B. Siden vi allerede vet at tilbudet på sambandet Skutvik-Skrova-Svolvær er redusert vil det være aktuelt å spørre seg om hvordan reisemulighetene var før ferjetilbudet ble redusert, og hvordan reisemulighetene er etter at ferjetilbudet ble redusert.

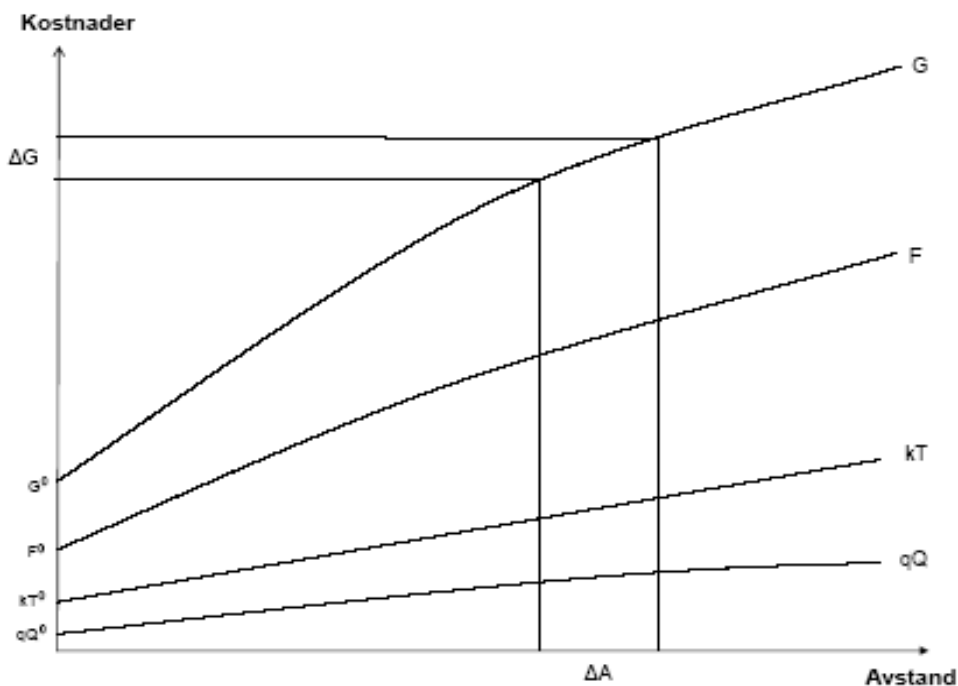
3.2 Sammenheng mellom fraktkostnader og transportavstand med vogntog

Kostnadene som påløper en vareeier ved å forflytte gods fra et sted til et annet, kan vi omtale som generaliserte transportkostnader (G). Disse kostnadene vil være transportprisen ved leietransport og bildriftskostnader dersom transportene utføres med lastebil (de direkte betalbare kostnadene), vareeierens verdsetting av den tiden transporten tar, samt den tilhørende usikkerheten knyttet til om varen kommer frem uskadd (Sandberg Hanssen et.al, 2007).

La oss kalle transportlengden målt i km for A, transportprisen per tonn for F, tidskostnadene pr. tonn for godset for k, transporttiden for T, kostnader per tonn ved eventuell skade på godset for Q og sannsynligheten for skade på godset for q. Videre kan vi anta at $F = F(A)$, $T(A)$, $q = q(A)$ hvor både F, T, og q øker med avstanden (A). Uttrykkene $(k * T(A))$ og $(q(A) * Q)$ er henholdsvis totale tidskostnader og forventete skadekostnaden ved å transportere ett tonn av en vare, A km. Sandberg Hanssen et.al (2002) beskriver sammenhengen mellom de generaliserte transportkostnadene og transportavstanden, $G(A)$, for en transport, der kun ett transportmiddel benyttes som:

$$G(A) = F(A) + k * T(A) + q(A) * Q$$

Det overnevnte uttrykket er illustrert i figur 3.1 nedenfor. I figuren er det antatt svakt konkavt stigende sammenhenger mellom transportkostnader og forventede skadekostnaden på den ene siden og transportavstand på den andre siden. Det er også forutsatt at det er en lineær sammenheng mellom totale tidskostnader og transportavstand.



Figur 3.1: Mulige sammenhenger mellom sentrale kostnader ved godstransport og transportavstand

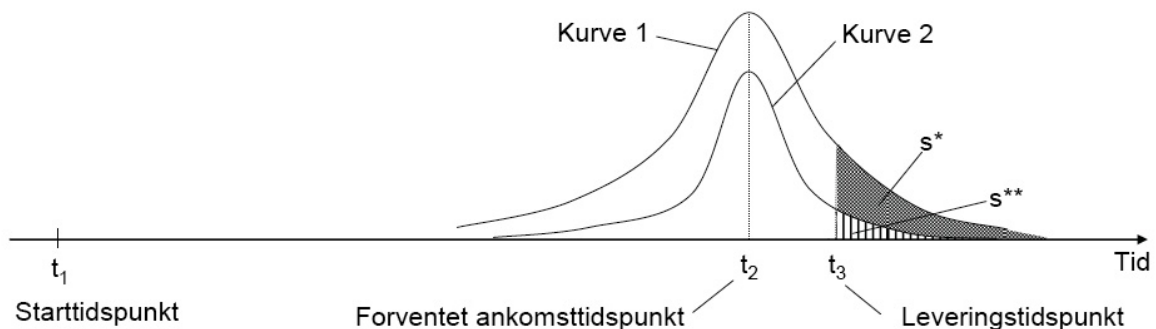
De punktene hvor kurvene skjærer den vertikale akse, (qQ^0 , kT^0 , F^0 og G^0), kan man ifølge Sandberg Hanssen et. al (2007) betrakte som henholdsvis avstanduavhengige skadekostnader, tidskostnader, transportpris og generaliserte transportkostnader. Dette vil være

terminalrelaterte kostnader som er knyttet til forventede skadekostnader ved lastning og lossing, tidskostnader mens varene befinner seg på terminal i en transportkalkyle, eller faste transportkostnader ved egentransport, samt summen av de overnevnte kostnadene.

Alle kostnadskomponentene påvirkes mer av transportavstanden jo brattere kurvene er. Et samlet mål på avstandsulempene ved å transportere gods over ulike avstander vil være stigningen på G-kurven. Det betyr at dersom avstanden øker med ΔA , så vil de generaliserte transportkostnadene øke med ΔG i figur 3.1 (Sandberg Hanssen et.al, 2007).

3.3 Usikkerhet i transporttiden

Sandberg Hanssen et. al (2007) nevner at en viktig kvalitetsfaktor ved godstransport er i hvor stor grad varene leveres som planlagt. For fersk fisk er det strenge krav til leveringsservice, noe som betyr at vareeiers tap av goodwill og øvrige kostnader er store ved forsinkelser. Forsinkelser kan for eksempel være dårlig regularitet på ferjene, stengte fjelloverganger, ras, køproblemer og andre uhell. Sandberg Hanssen et. al (2007) har illustrert konsekvensene for avtalt leveringstidspunkt av dårlig punktlighet i figur 3.2.



Figur 3.2: Eksempler på virkninger av usikkerhet i leveringstider – en prinsippskisse

Det antas at kurve 1 er sannsynlighetsfordelingen på ankomsttid til bestemmelsesstedet hvis en starter transporten på tidspunkt t_1 . Forventet ankomsttid er t_2 . Hvis vi setter t_3 til å være avtalt leveringstidspunkt kan vi si at forventet ventetid før en kan levere varene er lik $(t_3 - t_2)$, og sannsynligheten for at godset ikke blir levert til avtalt tid er lik hele det skraverte feltet ($s^* + s^{**}$). Hvis dette ikke samsvarer med akseptabelt servicenivå, må transporten starte tidligere. På figur 3.2 vil det si at alle tidspunktene unntatt t_3 skyves til venstre. Dette

medfører en høyere forventet ventetid før godset kan leveres, men også en lavere sannsynlighet for at godset ikke skal bli levert i tide. En usikkerhet i transporttiden kan derfor føre til lavere servicenivå og/eller lengre transporttid ettersom transporten må starte tidligere for å være sikker på å rekke det avtalte leveringstidspunktet.

Dersom det er mulig å redusere usikkerheten i transporttiden, eksempelvis gjennom forbedret transportinfrastruktur, slik at kurve 2 er sannsynlighetsfordelingen for ankomsttidspunktet, kan vi lese at sannsynligheten for at en ikke rekke det avtalte leveringstidspunktet er redusert til s^{**} (Sandberg Hanssen et.al, 2007).

3.4 Ulempeskostnader ved frekvensbaserte transportmidler

Sandberg Hanssen et.al (2007) nevner ferjer og godsruiter på sjø, bane eller vei som går etter fastsatte ruteplaner som typiske frekvensbaserte transportmidler. I praksis betyr dette at mottak og forsendelse av varer kun kan skje på faste tidspunkt. En lav rutefrekvens vil medføre en lav fleksibilitet for de som sender og mottar gods. Den delen av næringslivet i kyststrøkene som er helt avhengige av ferger, er spesielt opptatt av frekvens. Økt frekvens fører til større fleksibilitet, men kan også føre til lavere forventet transporttid ettersom frykt for ikke å få varene frem i tide gjør at en kan ta en tidligere ferje enn nødvendig. Dette medfører en økt skjult ventetid (ventetid ved at en ikke kan gjennomføre en transport når en ønsker det) med tilhørende skjulte ventetidskostnader. Dess lavere frekvens ferjene har, desto mer vil en slik frykt fremskynde starttidspunktet for sendingen av varene.

Amundsveen og Øines (2002) undersøkte ulempene for lakseslakteriet på Lovund i Nordland ved å være totalt avhengig av en ferje med lav frekvens og kapasitetsproblemer. De nevner blant annet begrensninger i slaktevolum og mangel på fleksibilitet i valg av slaktedager som to eksempler på ikke-optimale driftstilpasninger som forårsakes av lav frekvens og spesielt begrenset ferjekapasitet. I forhold til en situasjon der ferjekapasiteten ikke er en begrenset faktor, vil dette påføre bedriftene langsiktige kostnader. Videre nevner Amundsveen og Øines (2002) de viktigste kostnadene ved en forsinkelse i følgende punkter:

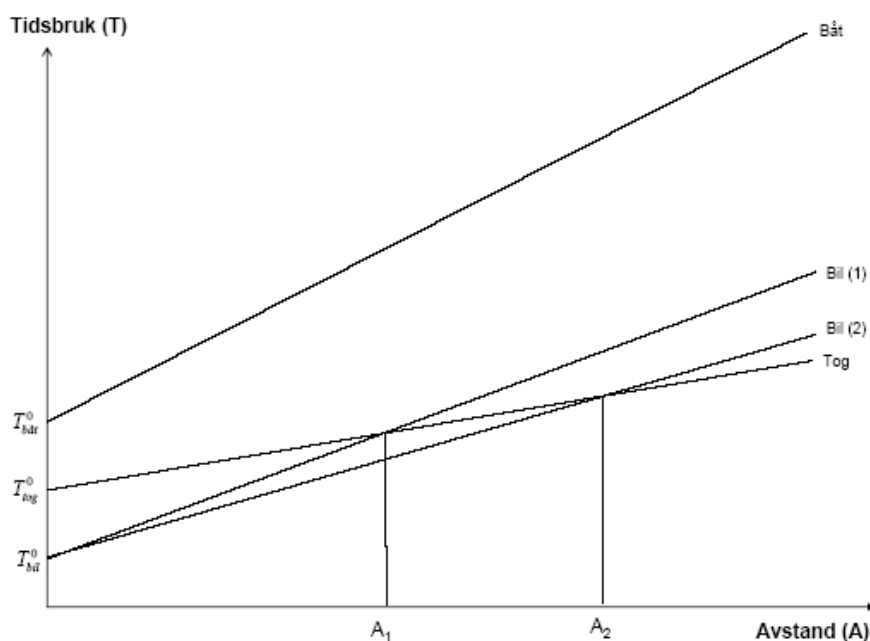
- Forsinkelser som følge av full ferje innebærer at det er nødvendig med en ekstra sjåfør for å ta igjen forsinkelsen.

- Forsinkelser som følge av full ferje kan innebære at kunden krever prisavslag for å ta i mot den forsinkede lasten, eller at lasten må selges på nytt. Størrelsen på prisavslaget vil variere med markedssituasjonen.
- Forsinkelser kan medføre diverse merkostnader hos produsent, salgsselskap og/eller transportører.

De nevnte kostnadene påløper ikke alle automatisk ved hver forsinkelse. Eksempelvis vil en ekstra sjåfør i noen tilfeller sørge for at laksen blir levert til rett tid, og dermed slipper man kostnaden med reklamasjoner, til tross for en forsinkelse med ferjen (Amundsveen og Øines, 2002).

3.5 Sammenheng mellom tidsbruk og avstand for ulike transportmidler

Transporttiden for et gitt transportmiddel må sees i sterk sammenheng med avstanden. Ved bruk av bil kan imidlertid vegstandard, trafikkforhold, samt kjøre- og hviletidsbestemmelsene gjøre at tiden for å kjøre et vogntog X km vil kunne variere en del fra område til område. Sammenhengen mellom transporttid og avstand vil for lange innenlandske transporter, være slik at $T_{båt} > T_{bil} > T_{tog}$. I et land som Norge vil det naturlig nok være betydelige geografiske forskjeller. Figur 3.3 nedenfor viser en prinsippskisse av de nevnte sammenhengene.



Figur 3.3: Prinsippskisse av sammenheng mellom tidsbruk og avstand for ulike transportmidler

I figur 3.3 er det for enkelhets skyld antatt en lineær stigende sammenheng mellom tidsbruk og avstand for transportmidlene båt, bil og tog. I figuren er det tegnet inn to grafer for biltransport. Bil (1) skal illustrere tidsbruk ved bruk av en sjåfør og Bil (2) skal illustrere bruk av to sjåførere. Ved bruk av to sjåførere kan bilen kjøre kontinuerlig over en lengre tidsperiode uten at en trenger å stoppe på grunn av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Vi kan tolke linjenes krysningspunkter med y-aksen (T^0_{bil} , T^0_{tog} og $T^0_{\text{båt}}$) som avstandsuhengig tidsbruk; i praksis terminaltiden. Det vil si at $T^0_{\text{bil}} < T^0_{\text{tog}} < T^0_{\text{båt}}$, altså at bil har den korteste terminaltiden. Videre antar vi at tidsbruken ved båttransport er lengre enn for de andre transportmidlene uavhengig av avstand. Figuren viser at transporten utføres raskest ved bruk av bil til avstand A_1 ved bruk av kun en sjåfør og til A_2 , ved bruk av to sjåførere. På avstander som er lengre enn avstand A_2 er tog det transportmidlet som kommer raskest frem.

3.6 Intermodale transportløsninger

Kombinerte transportløsninger også kalt intermodale transportløsninger kjennetegnes ved at to eller flere transportmiddel benyttes ved produksjonen i samme transportkjede. I ytterste konsekvens vil dette kunne tilsi at en gods på en strekning fra avsender til mottaker bruker vekselvis tog, bil og båt (Lien, 2003).

Nerdal (2008) nevner tre sentrale forhold for å beskrive intermodalitet:

- To eller flere transportmiddel benyttes.
- Varene/godset skal forbli i samme ”boks” under hele transportstrekningen.
- Det tredje forholdet som legges til grunn er at transport med jernbane og båt skal bidra til å erstatte lange vegtransporter.

Det kan synes å være en viss uenighet angående definisjonen på en intermodal transportløsning. Flere mener at begrepet intermodal transport skal inkludere en såkalt dør til dør operasjon. Dette fordi at man skal kunne konkurrere under samme plattform som vegtransporten gjør. I de fleste tilfeller må vegtransport benyttes som første og siste ledd i den intermodale transportkjeden (Eidhammer et al., 2003).

4.0 Metode

I dette kapitlet vil vi redegjøre for valg av metode og valg av intervjuobjekter. Vi vil også beskrive hvordan vi har samlet inn data og diskutert validiteten av denne.

4.1 Valg av metode

Det finnes to hovedretninger innenfor datainnsamling; kvantitativ og kvalitativ metode. Kvalitativ metode preges i stor grad av struktur, bredde og årsakssammenhenger. De går i bredden og tar sikte på å formidle forklaringer. Ved bruk av kvantitativ metode kan informasjonen formes til målbare enheter. Dette muliggjør statistiske beregninger. De vanligste kvantitative metodene er strukturerte intervju, spørreskjema og strukturerte observasjoner. Kvantitative metoder egner seg godt når man skal komme frem til bastante fakta, for eksempel tallverdier (Dalland, 1997).

Kvalitativ metode har til hensikt å fange opp mening og opplevelse som ikke lar seg tallfeste eller måle. Den kvalitative tilnærmingen går i dybden fremfor å gå i bredden og har som formål å fremme sammenheng og helhet. Den tar sikte på å formidle forståelse. Den vanligste kvalitative metoden er personlige intervjuer (Dalland, 1997).

Vi har valgt å bruke en kvalitativ metode med semi- strukturerte individuelle dybdeintervju som datainnsamlingsmetode. Med denne metoden kan vi trenge dypere inn i temaet. Det semi- strukturerte forskningsintervju er åpent for forandringer, både i rekkefølge og spørsmålsform, slik at intervjueren kan følge opp svarene og historiene man får av intervjuobjektet (Kvale, 1997). Begrunnelsen for valg av denne metoden var at vi ønsker at respondenten til en viss grad, skal få snakke fritt. I intervjuguiden har vi konkrete spørsmål vi skal stille, men samtidig holder vi muligheten for at respondenten kan komme med personlige erfaringer og tanker rundt at ferjetilbudet har blitt redusert.

Manglende ressurser medfører også at vi må samle inn noe av dataen fra transportørene gjennom telefonintervju. Ved bruk av telefonintervju får man hurtig respons, man er uavhengig av avstander og kostnadene er lave. Ulempen er at telefonintervju kan være

stressende for respondentene, og man er avskåret fra å visualisere en situasjon ved hjelp av bilder, tegning og lignende (Framnes og Thjøme, 2001).

4.2 Utvalg

Vårt første skritt i utvalgsprosessen var å få en oversikt over alle som transporterte gods inn og ut fra Skrova for Ellingsen Seafood. Etter det bestemt vi oss for hvilke kriterier vi skulle velge respondenter ut etter. Vi diskuterte oss frem til at vi skulle intervjuer både transportører som transporterte inn til Skrova og transportører som transporterte ut fra Skrova. Av inntransport er det kun fiskekasser og paller som fraktes i nevneverdig grad. Siden dette bare var to transportører, henholdsvis Løvold Industrier i Bodø og Beatus OU fra Estland, bestemte vi oss først for å intervjuer begge. Språkproblemer førte dessverre til at vi måtte kutte ut intervjuet med Beatus OU. Til tross for gjentatte forsøk fikk vi ikke tak i personer i Beatus OU som kunne kommunisere med oss på engelsk.

Av transportører som fraktet fisk ut fra Skrova, gjorde vi en skjønsmessig utvalg. Et skjønsmessig utvalg er en ikke-sannsynlighetsutvelgelse da forskeren velger ut de enhetene han ønsker å analysere ut fra hvor typiske de er for populasjonen. En populasjon er alle enhetene som vi har interesse av å få informasjon om. Vi har ikke ressurser til å intervjuer alle transportørene og valgte derfor ut de to transportørene vi synes var mest typisk for populasjonene. Vi valgte derfor ut de to transportørene som fraktet størst kvantum ut fra Skrova, nemlig Tollpost Globe i Harstad og Thors Varetransport i Svolvær.

4.3 Datainnsamling

I dette avsnittet vil vi skille mellom dataene vi samler inn og forklare hvorfor vi har gjort de valgene vi har gjort. Vi skiller vanligvis mellom to typer data, nemlig data som er samlet inn til andre formål, og data som vi selv samler inn for å kunne besvare våre spørsmål. Disse typene data kalles henholdsvis sekundær- og primærdata.

4.3.1 Primærdata

Individuelle dybdeintervjuer gjennomføres når individets personlige erfaringer, meninger eller lignende er av interesse. Da de normalt gjennomføres i en én- til- én situasjon med en intervjuguide som utgangspunkt, er tids- og kostnadsaspektet svært sentralt (Gripsrud et.al, 2004)

Etter telefonsamtale med Ellingsen Seafood fikk vi tips om ta kontakt med Løvold Industrier AS som visstnok visste alt om ferjeproblematikken. Hos Løvold Industrier hadde vi et 1 time langt intervju med assisterende daglig leder/salgssjef Arnold Knutsen.

Vi har valgt dybdeintervju nettopp fordi vi søker personlige erfaringer, ikke bare tallverdier. Siden hovedfokuset vårt var på Ellingsen Seafood AS på Skrova, var det naturlig for oss å reise dit, både for å se og oppleve Skrova, men også for å se med egne øyne hvordan inn- og uttransporten foregikk. På Skrova hadde vi et 2 timer langt møte med styreleder Aino Ellingsen og Ulf Ellingsen hvor vi stilte spørsmål fra vår forhåndsleste intervjuguide, samt at vi fikk kopiere tallmateriale og dokumenter som var av interesse for oss. Videre fikk vi kontaktinformasjon og en oversikt over transportørene som fraktet gods både inn og ut fra Skrova.

På Skrova intervjuet vi også daglig leder i Fotobrygga, Terje Nygaard. Vi hadde en annen intervjuguide enn den som var laget til Ellingsen Seafood. Dette var et veldig åpent intervju hvor vi lot respondenten snakke fritt om sine erfaringer tilknyttet det reduserte ferjetilbudet og Fotobrygga.

En uke etter besøket på Skrova gjennomførte vi våre telefonintervjuer. Da hadde vi fått kartlagt inn- og uttransportørene og valgt ut respondentene. Vi gjennomførte telefonintervjuer med avdelingssjef i Tollpost Globe Harstad Arnold Aalmo og daglig leder i Thors Varetransport i Svolvær Thor Jørgen Remme. Videre hadde vi også telefonintervju med daglig leder hos reiselivsbedriften Zachariasbrygga Ståle Olsen.

4.3.2 Sekundærdata

Det vi har innhentet av sekundærdata har vi hovedsakelig etter e-post forespørsler. Dette er:

- Ferjestatistikk på sambandet Skutvik- Svolvær via Skrova fra Anne Merete Hågensen i Statens Vegvesen.
- Ferjeruter på sambandet Skutvik- Svolvær via Skrova fra Torghatten-Nord.

4.3.3 Vurdering av kvaliteten på undersøkelsen

Etter møtet med Ellingsen Seafood AS og Løvold Industrier AS, samt telefonintervjuene med Thors Varetransport og Tollpost Globe i Harstad ville vi undersøke dataens reliabilitet og validitet. Dette for å finne ut om det kan ha sneket seg inn mulige feilkilder. Reliabilitet betyr pålitelighet og har å gjøre med hvordan undersøkelsen er gjennomført. Det vi spør oss om da er hvor godt måler vi det vi faktisk skal måle? Videre betyr validitet gyldighet og betegner dataens relevans i forhold til problemstillingen. Det vil si at validiteten er opptatt av hvasomer målt, og om dette er de egenskapene som gjelder for problemstillingen.

Mulige feilkilder:

a) Respondenten gir uttrykk for at de negative konsekvensene av at tilbudet på ferjesambandet er redusert, er større enn de i virkeligheten er.

Vi anser alle respondentene som inhabile i forhold til problemstillingen. Det er umulig å tilfredsstille alle parter, og alle ville naturligvis at ferjerutene skulle vært tilpasset hver enkelt transportør. Det er en mulig at en eller flere av respondentene ”pynter” på tallene eller presenterer sin situasjon som verre enn den faktisk er.

b) Respondenten baserer svar på hukommelsen.

Selv om vi sendte intervjuguiden til respondenten på forhånd slik at de kunne forberede seg, var det ikke alle dataene de hadde dokumentasjon på. Respondentene brukte derfor hukommelsen for å svare på enkelte spørsmål, og vi kan derfor ikke utelukke muligheten for at respondentene ikke husker viktige detaljer eller at de husker feil.

c) Respondenten kvier seg for å dele informasjon.

Oppgaven er som nevnt skrevet i tett samarbeid med Ellingsen Seafood, noe vi opplyste respondentene om. Enkelte av respondentene selger produkter til Ellingsen Seafood, noe som kan føre til en slags interessekonflikt. Med dette mener vi at selv om respondenten gir uttrykk for at de vil dele alt med oss, kan det være at de gir feilaktig informasjon som de kan bruke i senere forhandlinger med Ellingsen Seafood.

5.0 Konsekvenser for Ellingsen Seafood ved at ferjetilbudet på sambandet Skutvik- Svolvær via Skrova har blitt redusert

I dette kapitlet vil vi først kartlegge produksjonsvolum og kundenes lokalisering. Videre vil vi beskrive hvordan og om det reduserte tilbudet på ferjesambandet Skutvik- Skrova via Skutvik har ført til endringer i henholdsvis transportruter, fraktkostnader og tidsbruk. Vi vil også undersøke om det reduserte ferjetilbudet har medført andre kostnader for Ellingsen Seafood. Til slutt i kapitlet vil vi ved hjelp av prognoser beskrive et fremtidig transportmønster i årene frem til 2013.

5.1 Produksjonsvolum og kundenes lokalisering

Når laksen er slaktemoden blir den lastet levende i brønnbåter, og deretter fraktet levende til slakteriet på Skrova. Her blir fisken slaktet, sortert og pakket klar for levering. Ut fra de totale salgstillene blir ca 93 % av laksen levert som ferskvare og 7 % frossen. For at fisken skal kunne bli definert som fersk, må den være levert til kunden innen 3 dager etter slakting.

Tabell 5.1: Oversikt over mengde laks og destinasjonsland i 2007

Destinasjon	Fersk laks	Frossen laks	Totalt mengde	Total mengde i %
Danmark	2 431 668	58 263	2 489 931	33,6
Russland	1 582 806	251 095	1 833 901	24,7
Øvrig Europa*	1 154 587	147 014	1 301 601	17,5
Finland	877 017	0	877 017	11,8
Italia	564 593	0	564 593	7,6
Norge	230 348	0	230 348	3,1
Japan	0	128 955	128 955	1,7
Totalt	6 789 121	585 327	7 426 336	100 %

* Usikkerhet i hvilke spesifikke land fisken havner i.

Kundene til Ellingsen Seafood befinner seg stort sett i Europa. Tabell 5.1 gir en oversikt av hvor mye og til hvilke destinasjoner laksen fraktes til i 2007. De største importlandene av laks fra Ellingsen Seafood er Danmark og Russland. Danmark alene importerer litt i overkant av 1/3 av produksjonen med knappe 2500 tonn og Russland ca ¼ med 1800 tonn. Foruten om

disse landene er Finland og Italia store importører med henholdsvis 877 og 565 tonn hver, hvilket tilsvarer 11,8 % og 7,6 % av den totale leveransen fra Skrova.

Av tabell 5.1 på forrige sider kan vi lese at det blir sendt 1 300 tonn til øvrige land i Europa. Disse leveransene blir spredt til ulike land og Ellingsen Seafood har ingen oversikt over hvilke sluttdestinasjon produktene ender opp i. Dette fordi norske grossister kjøper fisken og selger den videre til utenlandske kunder. Selv om Ellingsens laks leveres til mange steder i Europa, er det kun fire land som blir fakturert direkte fra Ellingsen Seafood.

Vi kan lese av tabell 5.2 at hele 83 % av salget blir fakturert til kunder som er lokalisert i Norge. Likevel blir bare 3,1 % av laksen som blir slaktet på Skrova igjen på det norske markedet.

Tabell 5.2: Fordeling av mengde laks etter faktureringsland

Kjøpere	Mengde i kg	Andel i %
Norge	6 131 115,50	82,56 %
Finland	877 017,30	11,81 %
Italia	289 412,90	3,90 %
Japan	128 954,50	1,74 %
Totalt	7 426 500,20	100 %

Foruten Norge er det Finland som er bedriftens største faktureringsland med 11,8 %. Hele leveransen på 877 tonn kjøpes av en stor kunde som er lokalisert i Finland. De to andre landene som blir fakturert er Italia og Japan. Japan er forøvrig eneste importør av Ellingsens produkter utenfor Europa. Av all leveranse til Italia blir ca 50 % fakturert til direkte kunder av Ellingsen Seafood og resterende til norske grossister som videredistribuerer laksen til Italia.

Ellingsen Seafoods kunder er spredt utover store deler av verden og alle kundene sørger selv for transport. Transporten inn og ut av Skrova fraktes hovedsakelig med bil, men mye av laksen som skal til Europa blir fraktet til Narvik og videresendt med Are- toget til Oslo. Det vil si at mye av laksen fraktes i såkalte intermodale transportkjeder.

Regnskapstallene for Ellingsen Seafood for 2008 er i skrivende stund ikke klare. Likevel rapporteres det om en økning i produksjonen og at økningen stort sett er en fordelt jevnt mellom dagens kundeland. Totalt økte produksjonen fra ca 7500 tonn i 2007 til ca 9000 tonn

fisk i 2008, hvilket sier oss at et redusert ferjetilbud ikke har hatt en negativ effekt på produksjonsmengden.

5.2 Transportruter for gods ut fra Skrova

5.2.1 Tollpost Globe Harstad

Tollpost Globe i Harstad er transportør for to av Ellingsen Seafoods kunder i Danmark, og transporterer laks fra Skrova 3-4 ganger i uken.

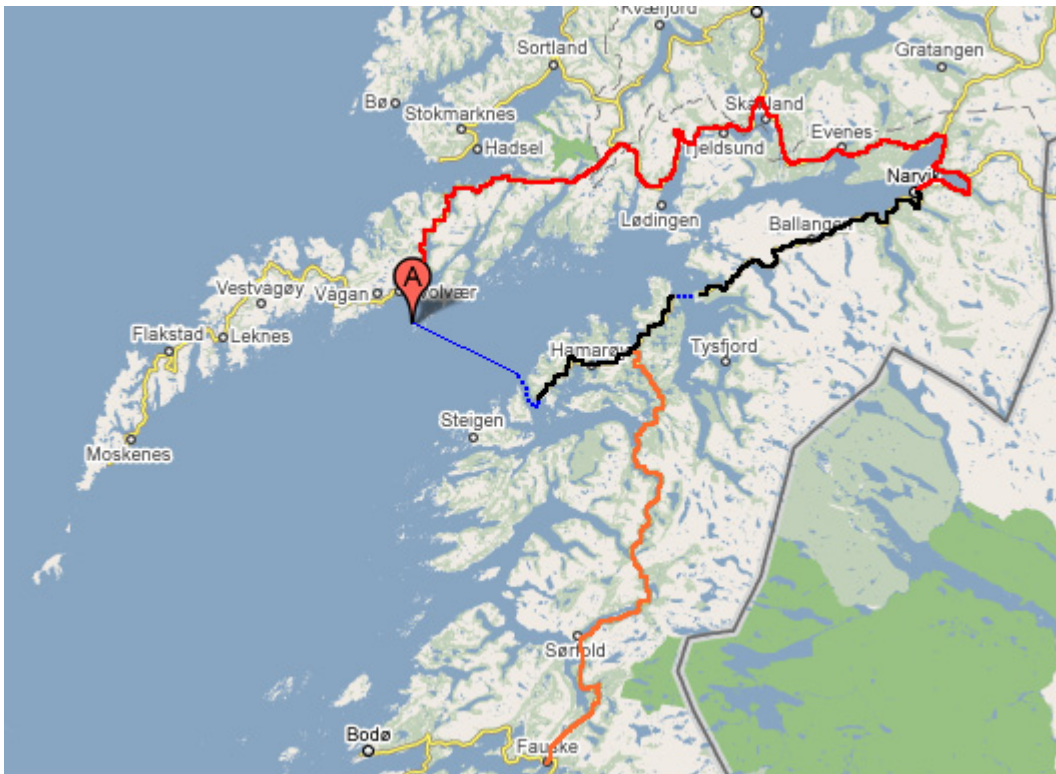
Tollpost Globe Harstad frakter laksen i containere med bil til Narvik, hvor det omlastes til Are-toget som går over til Kiruna i Sverige og derfra sørover til Oslo. Transportruten til Narvik avhenger av hvor bilen som skal transportere fisken hadde sin forrige transport og har derfor ulike startpunkt. Både før og etter at ferjetilbudet ble redusert benytter de seg i de fleste tilfellene av ferjen som går mellom Svolvær og Skrova kl.06.45. Etter å ha losset laksen i containere på Skrova tar de ferjen tilbake til Svolvær. Den gikk tidligere kl.14.10, men går i dag kl. 14.40 fra Skrova. Fra Svolvær kjører de E10 (LOFAST) til Bjerkvik, hvor de kjører videre sørover langs E6 til Narvik.

Dersom bilen som skal til Skrova hadde sin forrige transport til et sted med litt avstand til Svolvær, er det ikke alltid de rekker denne ferjen.

Før ferjetilbudet ble redusert benyttet de seg i disse tilfellene tar de ferjen som gikk fra Svolvær til Skrova kl.15.45 og ferjen videre fra Skrova til Skutvik kl. 21.15 med ankomst Skutvik kl. 22.50. Det tar ca 2 timer og 40 minutter å kjøre fra Skutvik til Narvik, og ville ført til at de ikke hadde rukket Are-togets frist som er kl. 23.30. Deres eneste alternativ var derfor å kjøre til Fauske og sende containeren sørover med Cargonet.

Endringen i ferjerutene har imidlertid ført til at Tollpost rekker Are-togets frist i Narvik selv om de tar ferjen fra Skrova til Skutvik. Transportruten dersom de ikke rekker ferjen klokken 06.45 går i dag med ferjen fra Svolvær til Skrova kl.14.00 og videre til Skutvik kl. 16.40.Fra Skutvik kjører de til Bognes, hvor de har et sjåførbytte på grunn av kjøre- og hviletidsbestemmelsene. De tar ferje fra Bognes til Skarberget og kjører derfra til Narvik.

Etter at rutetilbudet ble redusert har faktisk Tollpost Globe blitt mindre sårbare for forsinkelse ved for eksempel teknisk feil på ferjen. Dette begrunner vi med at dersom en forsinkelse fører til at de ikke rekker Are-togets frist, har de fortsatt muligheten til å sende godset med Cargonet fra Fauske. Å sende containeren med Cargonet medfører en forsinkelse, men har aldri direkte ført til de ikke har rukket fristen til kundene, som på fersk fisk er 3 dager.



Figur 5.1: Transportrute for Tollpost Globe Harstad før/etter at tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert

Figur 5.1 viser en oversikt over de forskjellige transportrutene til Tollpost Globe Harstad før og etter at ferjetilbudet ble redusert.

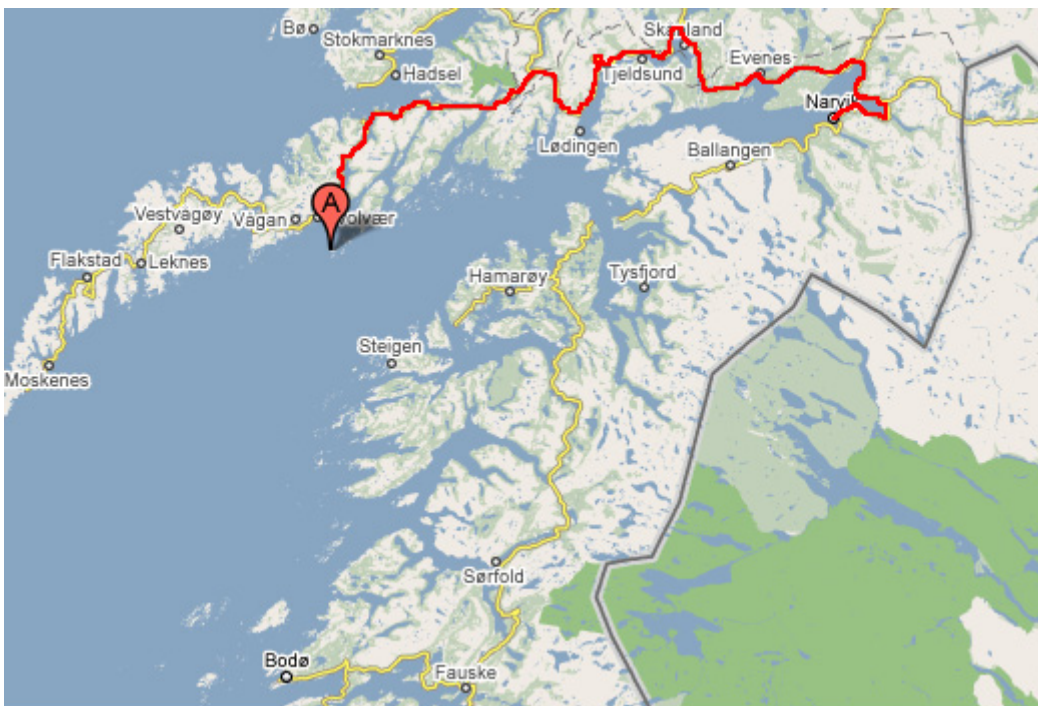
5.2.2 Thors Varetransport

Thors Varetransport AS i Svolvær er transportør for flere av Ellingsen Seafoods kunder på oppdrag fra Bring Frigoskandia, og transporterer laks fra Skrova 1-2 ganger i uken. Disse kundene er hovedsakelig lokaliserte i Danmark og Italia med unntak av noen få leveranser som ender opp i diverse andre europeiske land.

Thors Varetransport frakter laksen i containere med bil til Narvik, hvor det omlastes til Are-toget som går over til Kiruna i Sverige og derfra sørover til Oslo. Før ferjetilbudet ble redusert benyttet de seg av ferjen som går mellom Svolvær og Skrova kl. 15.45. Der lastet de laksen i containerne tok ferjen tilbake til Svolvær kl. 19.45. Fra Svolvær kjører de E10 (LOFAST) til Bjerkvik, hvor de kjører videre sørover langs E6 til Narvik

I

Thors Varetransport kjører samme ruten som før også etter at ferjetilbudet ble redusert. Forskjellene for Thors Varetransport er bare små endringer i ferjetiden, hvilket vi kommer tilbake til i kapittel 5.4.1.



Figur 5.2: Transportrute for Thors Varetransport før/etter at tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert

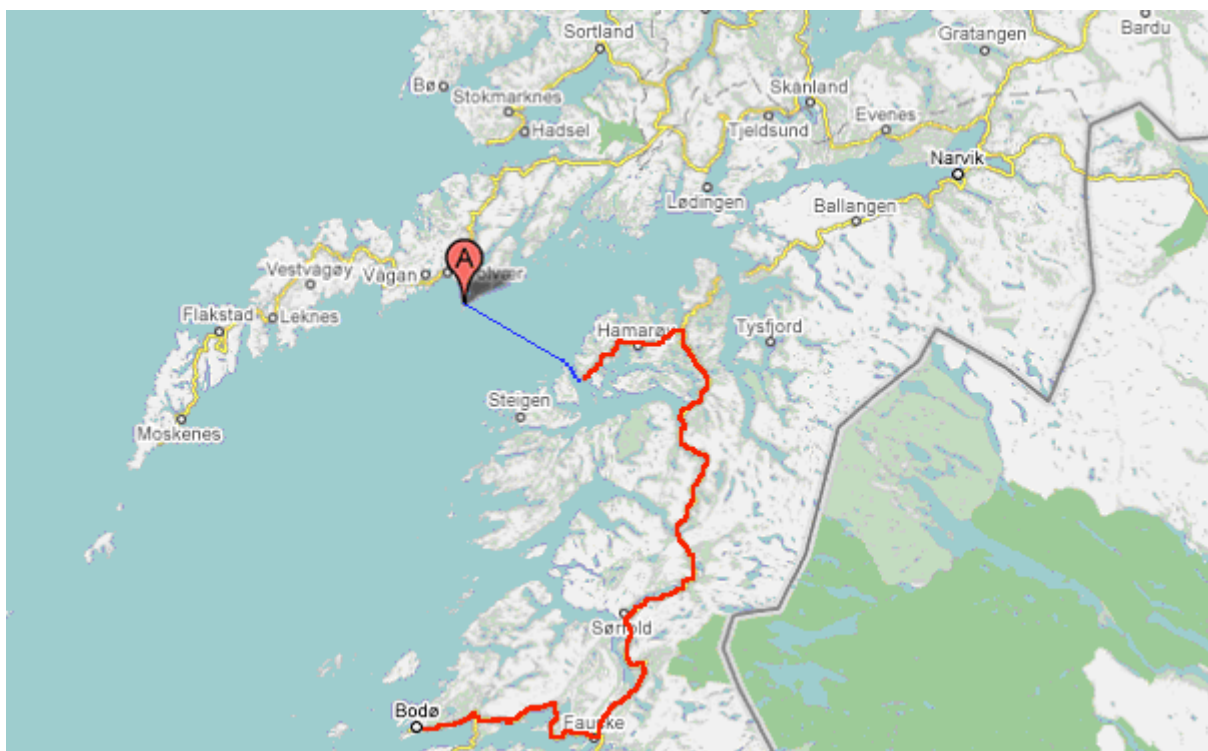
I figur 5.2 er transportrutene for Thors Varetransport illustrert. All fisk kjøres til Narvik hvor den videre fraktes med Are-toget.

5.3 Transportruter for gods inn til Skrova

5.3.1 Løvold Industrier

Løvold industrier AS i Bodø selger fiskekasser til Ellingsen Seafood. De har leveranser til Skrova 5-6 ganger i uken.

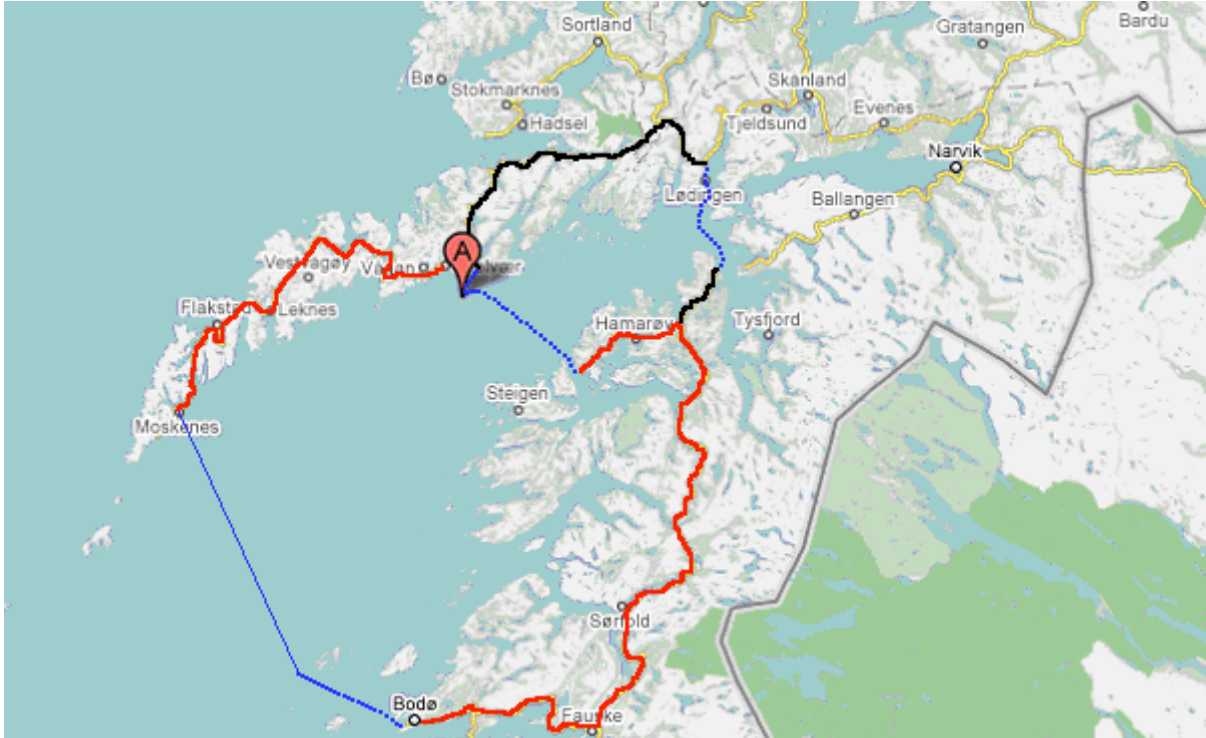
Før ferjetilbudet ble redusert, kjørte bilen med fiskekasser fra Bodø tidlig på morgenen og var tilbake i Bodø samme dag. Tidligere startet de fra Bodø ca kl. 09.00 og kjørte Riksvei 80 til Fauske, hvor de videre fulgte E6 i retning Narvik. På E6 kjører de ca 143 km til de kommer til Ulvsvåg, hvor de svinger inn til Riksvei 81 og følger denne til Skutvik. Fra Skutvik tok de ferjen kl. 12.45 og ankom Skrova kl 14.10. På Skrova hadde de ca 2 timer til å laste av fiskekassen før de tok ferjen tilbake til Skutvik kl 16.15. Etter ankomst Skutvik kjørte de samme rute tilbake til Bodø. Transportruten før ferjetilbudet ble redusert er illustrert på figur 5.3 nedenfor.



Figur 5.3: Transportrute for Løvold Industrier AS før tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert

Etter at ferjetilbudet ble redusert har Løvold Industrier AS lagt om transportruten sin. Ruten som Løvold Industriers biler kjører i dag starter fra Bodø kl 14.40. Den er lik den gamle ruten helt til de kommer til krysset ved Ulvsvåg. Der ringer sjåføren til ferjen og forhører seg om det er plass til bilen på ferjen. Hvis ferjen har kapasitet til å ta med bilen, tar de ferjen fra Skutvik kl. 18.30. Dersom ferjen skulle vise seg å være full, hvilket er høyaktuelt i turistsesongen, fortsetter sjåføren veien videre nordover langs E6 til ferjeleien på Bognes. Fra Bognes tar de da ferjen til Lødingen og kjører E10 til Svolvær, hvor de tar ferjen over til Skrova.

I Figur 5.4 ser vi hvilken transportrute Løvold Industrier kjører etter at ferjetilbudet ble endret. På figuren er også den alternative ruten som kjøres dersom ferjen ikke har kapasitet til å ta med bilen til Løvold Industrier.



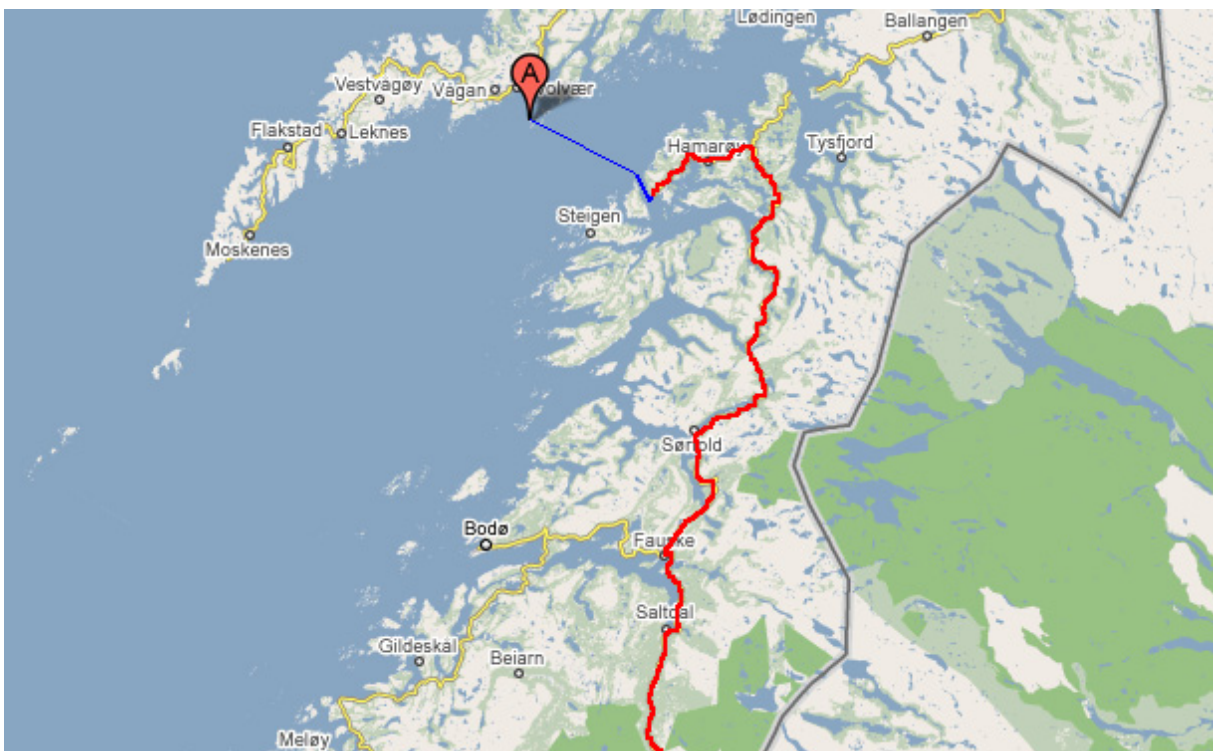
Figur 5.4: Transportrute for Løvold Industrier AS etter at tilbudet på ferjesambandet Skutvik-Skrova-Svolvær ble redusert

Den største endringen i transportruten etter at ferjesambandet ble redusert, er at ruten tilbake til Bodø går via Moskenes. Etter at bilen har lastet av fiskekassene på Skrova, er eneste alternativ å ta ferjen tilbake til Svolvær kl 21.20. En kombinasjon mellom kostnader og kjøre/hviletidsbestemmelsene gjør at de kjører E10 til Moskenes på kvelden. På Moskenes overnatter sjåføren i bilen, slik at de lovpålagte kjøre- og hviletidsbestemmelsene blir etterfulgt. Neste dag tar han ferjen som går fra Moskenes til Bodø kl 07.00 og er i Bodø ca kl 11.00.

5.3.2 Beatus OU

Ellingsen Seafood kjøper paller fra den estiske produsenten Beatus OU. De har leveranser på Skrova 1-2 ganger i uken.

Det spesielle med denne leverandøren er at de i liten eller ingen grad har fokus på transporttid og transportkostnader. Beatus OU kjørte ruten tur/retur Skutvik-Skrova både før og etter at ferjetilbudet ble redusert. Bilene som kommer til Skrova, blir som ofte et par dager på Skrova. Disse bilene har lav produksjon, men i dette tilfellet skyldes ikke dette det reduserte ferjetilbudet. Da de estiske sjåførene bare snakker russisk/estisk kommer denne informasjonen fra ledelsen i Ellingsen Seafood. De har ikke fått noen reaksjoner fra Beatus OU etter at ferjetilbudet ble redusert, men tror dette skyldes at sjåførene tar turen til Skrova som en liten ferietur. Dersom det hadde vært større fokus på effektivitet i det estiske selskapet hadde trolig situasjonen vært annerledes. Transportruten til Beatus OU er illustrert i figur 5.5.



Figur 5.5: Transportrute for Beatus OU før og etter at ferjetilbudet ble redusert

5.4 Endring i fraktkostnader og tidsbruk for transporter ut fra Skrova

5.4.1 Tollpost Globe Harstad

Avdelingssjef Arnold Aalmo ved Tollpost Globe i Harstad hevder at fraktkostnadene ikke har endret seg i nevneverdig grad som en følge av det endrede ferjetilbudet. Transportene som har

hatt en kostnadsøkning er i de tilfellene hvor de ikke rekker ferjen som får 06.45 fra Svolvær og medfører at de tar ferjen til Skutvik. I kapittel 5.2.1 beskrev vi hvordan dette tvang frem et sjåførbytte ved Bognes. Dette sjåførbyttet har de beregnet til å koste Tollpost Globe ca 2000 kr. På hver enkelt bil fraktes det 19,5 tonn laks, hvilket betyr fraktkostnadene per kilo laks øker med 0,10 kr.

Det er imidlertid den lange ventetiden på Skrova som utgjør store kostnader. Ventetiden på Skrova vil i praksis si at det er ingen produksjon på bilen i mellom 6 og 7 timer.

Aalmo trekker også frem de kommende kostnadene som vil påløpe bedriften ved at de ikke kan bruke det rabatterte klippekortet i sommersesongen. Dette fører til at ferjeprisen vil være 40 % høyere på hver enkelt ferjetur.

Tabell 5.3: Økte fraktkostnader for Tollpost Globe etter det reduserte ferjetilbudet

	Skrova-Narvik via Svolvær	Skrova-Narvik via Skutvik
Økte fraktkostnader*	x	2000 kr
Økt ferjepris Svolvær - Skrova, Sommeresong	261,60 kr	261,60kr
Økt ferjepris Skrova - Svolvær, Sommeresong	261,60 kr	x
Økt ferjepris Skrova -Skutvik, Sommeresong	x	775,20 kr

*Inkluderer lønn og bilutgifter som påløper som en følge av sjåførbyttet ved Bognes.

Ved endringer i ferjetidene og transportrutene er det naturlig at det påvirker den totale tidsbruken for transporten. Tabell 5.4 på neste side viser en oversikt over tidsbruken har endret seg som en følge av det endrede ferjetilbudet.

Tabell 5.4: Endring i tidsbruk for Tollpost Globe Harstad

	Før ferjetilbudet ble redusert		Etter at ferjetilbudet ble redusert	
	Klokkeslett	Tidsbruk	Klokkeslett	Tidsbruk
Svolvær - Skrova	06.45 - 07.15	30 min	06.45 - 07.15	30 min
Ventetid på Skrova	07.15 - 14.10	6 t 55 min*	07.15 - 14.40	7t 25min*
Skrova - Svolvær	14.10 - 14.45	25 min	14.40 - 15.10	30 min
Svolvær - Narvik	14.45 - 18.35	3t 50 min	15.10 - 19.00	3t 50 min
Totalt tidsbruk	06.45 - 18.35	11t 50 min	06.45 - 19.00	12 t 15 min
<p>I noen tilfeller rekker ikke Tollpost Globe Harstad ferjen som går fra Svolvær klokken 06.45. Ankomsttid til Svolvær avhenger av hvor den forrige transporten fant sted. I ruten under har vi eksemplifisert dette og satt ankomsttid Svolvær til klokken 10.00</p>				
Ventetid i Svolvær	10.00 - 15.45	5t 45min	10.00 - 14.00	4 t
Svolvær - Skrova	15.45 - 16.15	30 min	14.00 - 14.30	30 min
Ventetid Skrova	16.15 - 21.15	4 t	14.30 - 16.40	2 t 10min
Skrova - Skutvik	21.15 - 22.50	1 t 35min	16.40 - 18.15	1 t 35min
Skutvik - Fauske	22.50 - 01.40	2 t 50min	x	x
Skutvik - Bognes	x	x	18.15 - 19.15	1 time
Ventetid på Bognes	x	x	19.15 - 20.00	45 min**
Bognes - Skarberget	x	x	20.00 - 20.25	25 min
Skarberget - Narvik	x	x	20.25 - 21.40	1 t 15min
Totalt tidsbruk	10.00 - 01.40	15 t 40	10.00 - 21.40	11t 40min

* Av dette er ca 40 minutter lastetid.

** Inkluderer et sjåførbytte

Av tabell 5.4 kan vi se at i de tilfellene Tollpost Globe rekker ferjen som går fra Svolvær til Skrova, så har den totale tidsbruken på ruten økt med ca 55 minutter. Dette skyldes hovedsakelig at ventetiden på Skrova har økt. Videre kan vi se at i de tilfellene hvor Tollpost Globe ikke rekker ferjen klokken 06.45, så har en endring i rutene på ferjesambandet Skutvik-Svolvær via Skrova medført at det ikke lenger er behov for å kjøre til Fauske. De nye rutetidene fører til at Tollpost Globe rekker Are-togets frist for levering kl 23.30 med god margin. Vi kan også se at den totale tidsbruken ved å nå kjøre til Narvik via Skutvik er lavere enn den tidligere totale tidsbruken var for å kjøre til Fauske.

5.4.2 Thors Varetransport

Daglig leder i Thors Varetransport forteller at det reduserte ferjetilbudet ikke har ført til endrede fraktkostnader. De anser seg selv som heldige i den sammenheng, da ferjetiden som de benytter er tilnærmet lik de var før ferjetilbudet ble redusert. Tabell 5.5 viser en oversikt over hvordan Thors Varetransports tidsbruk på transporter fra Skrova har blitt påvirket av det endrede ferjetilbudet.

Tabell 5.5: Endring i tidsbrukt for Thors Varetransport

	Før ferjetilbudet ble redusert		Etter at ferjetilbudet ble redusert	
	Klokkeslett	Tidsbruk	Klokkeslett	Tidsbruk
Svolvær – Skrova	15.45 - 16.15	30 min	16.00 - 16.40	40 min
Ventetid på Skrova	16.15 - 19.45*	3 t 30 min	16.40 - 19.40*	3 t
Skrova – Svolvær	19.45 - 20.15	30 min	19.40 - 20.15	35 min
Svolvær – Narvik	20.15 - 00.05	3 t 50 min	20.15 - 00.05	3 t 50min
Totalt tidsbruk	15.45 - 00.05	8 t 20 min	16.00 - 00.05	8 t 5 min

*Av dette er ca 40 minutter lastetid.

Tabell 5.5 ovenfor viser en oversikt over tidsbruken til Thors Varetransport på transport fra Skrova til Narvik. Ferjetidene er basert på henholdsvis OVDS- og Torghatten Nord rutetabeller som ble beskrevet i kapittel 2.3.1 og 2.3.2.

Av tabellen kan det virke som at samme ferjedistanser har ulik tidsbruk. F.eks at det tar 40 minutter fra Svolvær til Skrova, og bare 35 minutter fra Skrova tilbake til Svolvær. Årsaken til dette er at tiden ferjen ligger på ferjeleiene varierer. Disse tidene hadde verken transportørene eller ferjeselskapene oversikt over. Vi har derfor brukt tidene i ferjerutene for å regne ut tidsbruken, noe som betyr at det ligger skjulte ventetider på de forskjellige ferjeleiene. Det vi kan si er at ventetiden på Skrova har blitt redusert fra 3 timer og 30 minutter, til 3 timer. Videre har den totale tidsbruken blitt redusert fra anslagsvis 8 timer og 20 minutter, til 8 timer og 5 minutter. Ergo kan vi se at den totale tidsbruken på transporter fra Skrova til Narvik har blitt redusert med ca 15 minutter etter at ferjetilbudet på sambandet Skutvik-Svolvær via Skrova ble endret.

5.5 Endring i fraktkostnader og tidsbruk for transporter inn til Skrova

5.5.1 Løvold Industrier AS

I kapittel 5.3.1 beskrev vi hvordan Løvold Industrier måtte legge om transportruten etter at LOFAST ble åpnet. Den endrede transportruten har ført til at Løvold Industrier bruker lengre tid på hver enkelt transport, noe som har ført til at lønnskostnadene har økt fra 1800 kr til 2700 kr per transport.

I dag kan Løvold Industrier kjøpe et rabattkort med 40 klipp, slik at prisen på hver tur blir 40 % av full pris. Stor pågang i sommermånedene har ført til at Nordland Fylkeskommune vurderer å inndra muligheten for å bruke klippekortene i denne perioden. Det vil si at ferjeprisen på turen fra Skutvik til Skrova som Løvold Industrier til vanlig betaler 784,40 kr for, i sommermånedene nå vil koste 1309 kr. I tabell 5.6 viser vi hvordan redusert kjørelengde, økt kilometerkostnad og en eventuell økning i ferjetakstene vil påvirke de totale fraktkostnadene for Løvold Industrier.

Tabell 5.6: Endring i fraktkostnader for Løvold Industrier

	FØR LOFAST		ETTER LOFAST		
	Rute 1	Rute 2	Rute 3	Rute 2	Rute 3
	Ordinær + sommer	Ordinær	Ordinær	Sommer	Sommer
Kilometerkostnad:	10	11	11	11	11
Antall km:	480	364	450	364	450
Takst Skutvik-Skrova:	785,4	785,4	x	1309	x
Takst Skrova-Skutvik:	785,4	x	x	x	x
Takst Skrova-Svolvær:	X	392,4	392,4	654	654
Takst Moskenes-Bodø:	X	1575	1575	2526	2526
Takst Bognes-Lødingen:	X	x	573,6	x	956
Takst Svolvær-Skrova:	X	x	392,40	x	654
Lønn til sjåfør:	1800	2700	2700	2700	2700
Totale fraktkostnader:	8170,8	9456,80	10583,40	11193	12440

Rute 1: Bodø-Skutvik-Skrova-Skutvik-Bodø (Løvold Industrier gamle transportrute).

Rute 2: Bodø-Skutvik-Skrova-Svolvær-Moskenes-Bodø (Løvold Industrier nye transportrute).

Rute 3: Bodø-Bognes-Lødingen-Svolvær-Skrova-Svolvær-Moskenes-Bodø (Løvold Industrier alternative transportrute ved full ferje på strekningen Skutvik-Skrova).

Av tabell 5.6 kan vi lese at de totale fraktkostnadene på Løvold Industriers nye rute (1) er 1286 kr høyere enn de totale fraktkostnadene på Løvold Industriers gamle rute (2). Dette skyldes hovedsakelig en kombinasjon av at de benytter seg av flere ferjer og at lønnskostnadene har økt.

Vi ser også at dersom det ikke er ledig kapasitet på ferjen, slik at bilen må benytte seg av sambandet Bognes-Lødingen, fører dette til en økning i fraktkostnadene på 2412,60 kr per tur, sett i forhold til før LOFAST ble åpnet. Sammenligner vi dette med dagens fraktkostnader er denne økningen på 1126,60 kr.

Av tabellen kan vi lese at dersom Nordland Fylkeskommune beslutter å nekte transportørene å benytte seg av rabattkortene i sommermånedene, slik at ferjetakstene på sambandet Skutvik-Svolvær via Skrova øker med 40 %, medfører dette også en økning i de totale fraktkostnadene. I tilfeller hvor de ikke får plass på ferjen mellom Skutvik og Skrova, og av den grunn benytter seg av sambandet Bognes-Lødingen i en av sommermånedene, vil en enkelt tur koste Løvold Industrier nesten 2983,20 kr ekstra.

Selv om regnskapstallene for 2008 i skrivende stund ikke er tilgjengelige har vi fått meddelt av Løvold Industrier at kilometerkostnaden har økt fra ca 10 kr til ca 11 kr. Dette begrunnes med at årlig kjørelengde på hver bil har blitt redusert, hvilket betyr at vedlikeholdskostnader, forsikring og lignende vil bli fordelt på færre antall kilometer.

De totale fraktkostnadene til Løvold Industrier har ført til at prisen på fiskekasser har økt fra 19,10 kr i 2007 til 21,05 kr i 2008. Denne prisøkningen er en direkte konsekvens av at Løvold Industrier har endret transportrutene. I 2008 utgjorde dette en kostnadsøkning på 876 720 kr.

I kapittel 5.3.1 beskrev vi hvordan transportrutene før og etter at ferjetilbudet ble endret. Det er da naturlig å anta at også tidsbruken på transporten blir endret. Dette blir vist i figur 5.7 på neste side.

Tabell 5.7: Endring i tidsbruk for Løvold Industrier AS

	Før ferjetilbudet ble redusert		Etter at ferjetilbudet ble redusert	
	Klokkeslett	Tidsbruk	Klokkeslett	Tidsbruk
Bodø – Skutvik	08.55 - 12.45	3 t 50min	14.40 - 18.30	3 t 50 min
Skutvik – Skrova	12.45 - 14.10	1t 25 min	18.30 - 19.40	1 t 10 min
Ventetid på Skrova	14.10 - 16.15	2 t 5 min*	19.40 - 21.20	1 t 40 min*
Skrova – Skutvik	16.15 - 18.00	1t 45 min	x	X
Skutvik – Bodø	18.00 - 22.30	4 t 30 min	x	X
Skrova – Svolvær	x	x	21.20 - 21.50	30 min
Svolvær - Moskenes	x	x	21.50 - 23.55	2 t 5min
Ventetid på Moskenes	x	x	25.55 - 07.00	7 t 5 min
Moskenes – Bodø	x	x	07.00 - 11.00	4 t
Totalt tidsbruk	08.55 - 22.30	13 t 35 min	14.40 - 11.00	20 t 20 min

* Av dette er ca 40 min lossetid.

Tabell 5.7 viser en oversikt over hvordan tidsbruken har blitt endret som en følge av at transportruten er lagt om. Av tabellen kan vi se at ventetiden på Skrova har blitt 25 minutter kortere etter at ferjetilbudet ble redusert. Årsaken til dette er at mangelen på ferjetilbud tilbake til Skutvik gjør at de tar ferjen tilbake til Svolvær. Den totale tidsbruken på ruten Bodø – Skrova – Bodø har altså økt fra ca 13 timer og 35 minutter til 20 timer og 20 minutter. Tidsbruken for den nye transportruten er 6 timer og 45 minutter lengre enn den gamle. Det er hovedsakelig den lange ventetiden på Moskenes som gjør at den totale tidsbruken har økt. Av å lese tabellen kan vi se at dersom ferjesambandet Moskenes – Bodø hadde hatt en avgang som passet med Løvolds ankomsttid på Moskenes, og av den grunn unngått ventetiden på Moskenes, så ville faktisk den totale transporttiden før og etter vært tilnærmet lik.

5.6 Endring i andre kostnader

5.6.1 Lønnskostnader

I kapittel 5.4.1 nevnte vi at Løvold Industrier ankom Skrova med ferjen fra Skutvik kl 14.10, altså innenfor normal arbeidstid hos Ellingsen Seafood (07.00 – 15.00). Da ferjetilbudet ble redusert 1.1.2008 førte dette blant annet til at Løvold industrier måtte endre sine transportruter ved leveranse av fiskekasser til Skrova. I dag går det kun en avgang fra Skutvik utenom sommersesongen. Denne avgangen går fra Skutvik kl 18.15 og ankommer Skrova kl 19.45.

Det betyr at fiskekassene blir levert utenfor normal arbeidstid hos Ellingsen Seafood, hvilket fører til at de må ha ut ekstra personale for lossing av fiskekassene. Dette fører til økte lønnskostnader for bedriften.

Tabell 5.8 Lønnskostnader ved overtidsarbeid i 2007 og 2008

	2007	2008	Differanse
Antall overtidstimer	47,0	339,5	292,5
Lønnskostnader*	12 789 kr	85 545 kr	72 756 kr
Arbeidsgiveravgift 5,1 %*	652 kr	4 363 kr	3 711 kr
Feriepenger 10,2 %*	1 305 kr	8 726 kr	7421 kr
Totalt	14 746 kr	98 634 kr	83 888 kr

* Inkluderer kun overtidsbetaling

I tabell 5.8 ser vi en oversikt over de ekstra lønnskostnadene som påløp Ellingsen Seafood utenfor normal arbeidstid i 2007 og 2008. Hvis man sammenligner antall timer fra 2007 til 2008 ser vi at det er markant økning. Fra 47 timer i 2007, økte antall overtidstimer til 339,5 timer i 2008. Ifølge Ellingsen Seafood skyldes de økte lønnskostnadene utenfor normal arbeidstid de sene leveringene til Løvold Industrier.

Det ble i 2007 utbetalt i 14 746 kr for overtidsarbeid i 2007 sammenlignet med 98 634 i 2008. Vi kan da si at Løvold Industriers sene leveringer har ført til en økning i lønnskostnadene til Ellingsen Seafood på 83 888 kr.

5.6.2 Lagerkostnader

I forbindelse med slakteriet på Skrova har Ellingsen Seafood relativt få innsatsfaktorer. Foruten arbeidskraft er fiskekassene fra Løvold Industrier, bedriftens viktigste innsatsfaktor. Det brukes i gjennomsnitt 1600 fiskekasser daglig i produksjonen, noe som tilsvarer et fullt vogntog. I 2007 hadde Ellingsen gjennomsnittlig 2000 fiskekasser på lager til en hver tid, men etter at ferjetilbudet ble lagt om har dette økt til 9000 fiskekasser. Det betyr at den gjennomsnittlige lagerbeholdningen har økte med 7000 fiskekasser.

Ellingsen Seafood begrunner lagerøkningen med det reduserte ferjetilbudet. Bare en daglig avgang mellom Skutvik- Skrova har medført større usikkerhet tilknyttet leveransene. Dersom Løvold Industrier ikke rekker ferjen eller at den er full vil de måtte kjøre til Bognes for å ta

ferje til Lødingen. Når bilen da ankommer Svolvær må den vente til neste dag fordi siste ferje er gått til Skrova. Denne forsinkelsen kan medføre en stans i produksjonen, noe som kan bli kostbart da fisken skal leveres til kundene i løpet av 3 dager.

Begrunnelsen for det økte lageret var derfor at de skulle redusere risikoen ved forsinkede leveranser ved å få en større buffer på lageret. For Ellingsen Seafood medfører dette økonomiske konsekvenser.

Før ferjetilbudet ble redusert hadde bedriften en gjennomsnittlig lagerbeholdning av verdi på 42 100 kr (2000 fiskekasser * 21,05 kr pr fiskekasse).

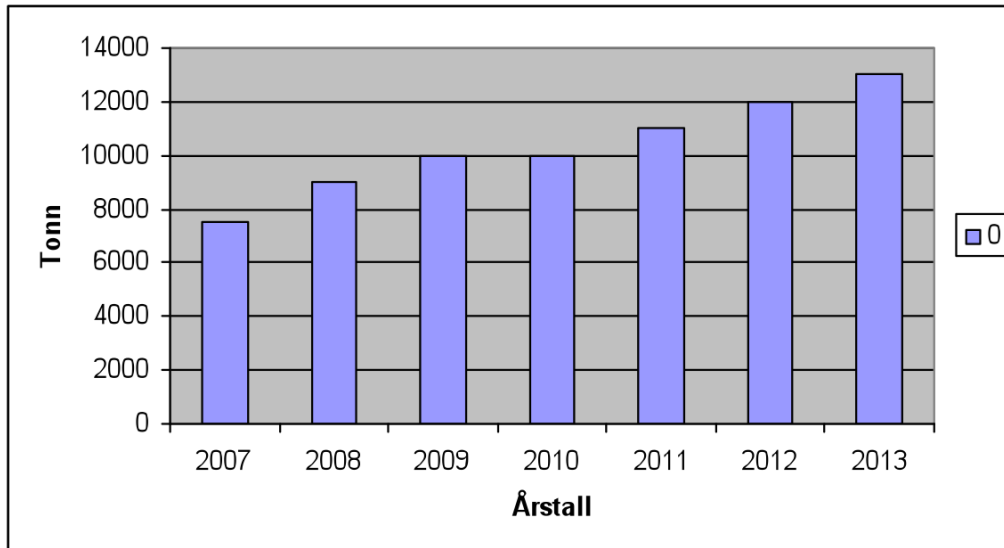
Verdien på dagens gjennomsnittlige lagerbeholdning er 189 450 kr (9000 fiskekasser * 21,05 kr pr fiskekasse). Dette er en økning på kr 147 450 kr, som er kapital som til en hver tid er oppbundet i lageret.

Slik markedet for laks er per dags dato er ikke dette problematisk for bedriften, men på sikt vil markedet variere. Hvis Ellingsen skulle komme inn i en vanskelig periode vil en økning tilsvarende 150 000 kr kunne medføre større konsekvenser, da det kan påvirke finansieringsevnen og bedriftens likviditet i større grad.

Å binde opp 150 000 kr i lageret er en liten pris å betale for å opprettholde produksjonen. En forsinkelse vil medføre langt større kostnader. Fersk fisk har som nevnt i kapittel 3.4 strenge krav til leveringservice. En forsinkelse kan føre til at kunden krever et avslag i prisen på eller i verste fall at kunden ikke lenger ønsker å kjøpe laksen. Dette vil også kunne medføre et tap av goodwill for Ellingsen Seafood.

5.7 Fremtidig transport til og fra Skrova

Ellingsen Seafood økte produksjonen fra 2007 til 2008 selv om ferjetilbudet ble endret. Produksjonsprognoser viser også en økning i produksjonen hvert år frem til 2013.



Figur 5.6: Produksjonsprognose 2007-2013

I figuren er tallene fra 2007 og 2008 reelle tall. For 2009-2013 har det blitt laget en prognose som viser jevn økning i produksjonen av laks. Vi kan se av figuren at Ellingsen Seafood regner med at produksjonen nesten skal doble seg fra 2007 til 2013.

5.7.1 Transport ut fra Skrova

Vi nevnte tidligere at Ellingsen Seafoods prognoser viser en nokså sterk økning i produksjonen de neste 5 årene. Dette medfører naturligvis også en økning i uttransporten.

For å regne oss frem til hvor mange biler med laks det er forventet skal fraktes ut fra Skrova har vi brukt følgende formel:

$$A = \frac{P}{19,5}$$

Hvor P - Årlig antall biler med sløyd fisk ut fra Skrova og P - årlig produksjon av laks.

Verdien 19,5 er konstant, og er kapasiteten på hver bil som går ut fra Skrova fullastet med laks målt i tonn. Eksempelvis kan vi ta for oss året 2009 hvor Ellingsen Seafood har prognostisert at de blir å produsere 10 000 tonn laks. For å regne ut hvor mange biler dette tilsvarer divider vi dette tallet med 19,5. Regnestykket for å finne ut hvor mange biler med sløyd fisk det vil gå fra Skrova i 2009 blir da:

$$\frac{10\ 000}{19,5} = 513$$

Tabell 5.9 viser en oversikt over hvor mange vogntog med laks som gikk fra Skrova i årene 2006-2008, samt prognoser for uttransport frem til 2013.

Tabell 5.9: Prognose for uttransport

År	Reelle tall			Prognose				
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tonn produksjon av laks	5200	7500	9000	10000	10000	11000	12000	13000
Antall vogntog med laks ut	267	385	462	513	513	564	615	667

5.7.2 Transport inn til Skrova

En økning i produksjonen av laks vil også automatisk øke for inntransport av fiskekasser og paller.

For å regne oss frem til hvor mange biler med fiskekasser det er behov for har vi brukt følgende formel:

$$A = \frac{X}{20 \cdot 1600}$$

Hvor A – årlig antall biler med fiskekasser til Skrova og X – Mengde slaktet laks per år målt i tonn. Verdiene 20 og 1600 er konstante, og står for henholdsvis antall kg laks i hver kasse og fiskekassekapasitet i hver bil. Eksempelvis kan vi ta for oss for oss året 2009 hvor de regner med å produsere 10 000 tonn laks. For å finne antall biler med fiskekasser til Skrova i 2009, må vi dividere dette på 20 multiplisert med 1600. Regnestykket for å finne behovet for fiskekasser i 2009 målt i biler blir da:

$$\frac{10\ 000\ 000}{20 \cdot 1600}$$

= 313

For å regne oss frem til hvor mange biler med paller det er behov for har vi brukt følgende formel:

$$A = \frac{Y * 27}{150}$$

Hvor A - Årlig antall biler med paller inn til Skrova og Y – Årlig antall biler med laks ut fra Skrova. Verdiene 27 og 150 er konstante, og står for henholdsvis hvor mange paller med fisk og hvor mange paller det fraktes på hvert vontog. Eksempelvis kan vi ta for oss 2009 hvor de regner med å kjøre ut 513 biler med laks. Dette multipliserer vi med 27 paller som er kapasiteten på en slik bil, slik at vi får det totale behovet for paller. Til slutt dividerer vi dette på 150 som er pallekapasiteten på en bil inn til Skrova. Regnestykket for å finne behovet for paller i 2009 målt i biler blir da:

$$\frac{513 * 27}{150} = 92$$

Tabell 5.10 viser en oversikt over hvor mange biler med fiskekasser og paller det kom inn til Skrova i årnene 2006-2008, samt prognoser for inntransport frem til 2013. Det er logisk at dersom produksjonen av laks øker, så vil også behovet for fiskekasser og paller øke.

Tabell 5.10: Prognose for inntransport

År	Reelle tall				Prognoser			
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vogntog med fiskekasser inn	163	234	281	313	313	344	375	406
Vogntog med paller inn	48	69	83	92	92	102	111	120

5.7.3 Samlet Transport inn og ut fra Skrova

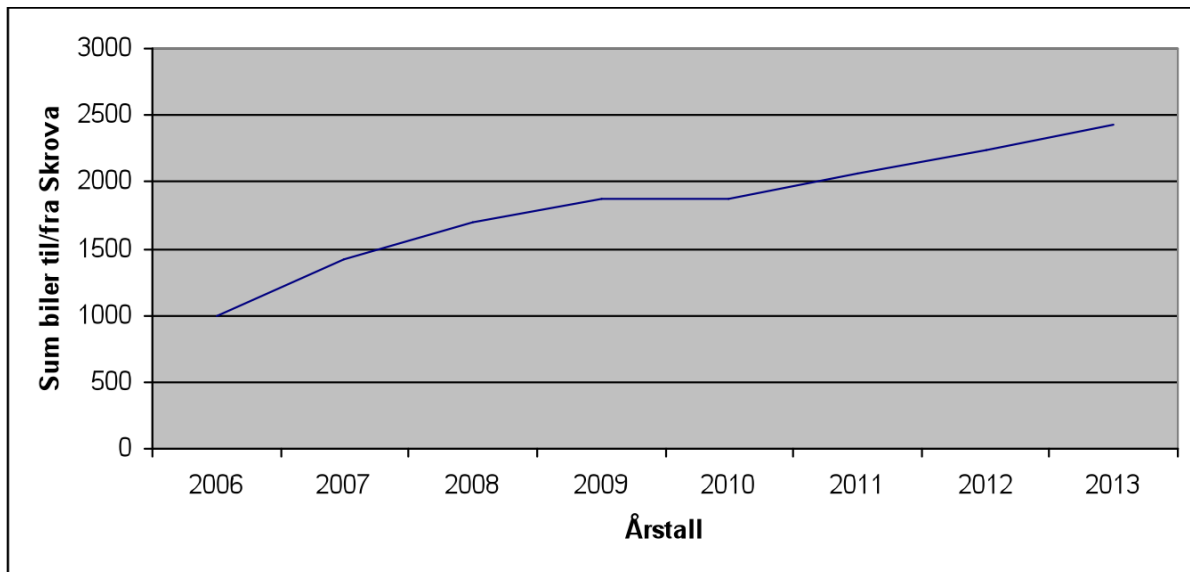
Tabellen 5.11 nedenfor viser en oversikt over antall transporter inn og ut fra Skrova fra 2006 – 2008, samt en prognose for antall transporter frem til 2013. Tabellen viser også hvordan bilene er fordelt mellom inn- og uttransport.

Tabell 5.11: Prognoser for transport

År	Reelle tall			Prognoser				
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tonn produksjon sløyd fisk	5200	7500	9000	10000	10000	11000	12000	13000
Vogntog med laks ut	267	385	462	513	513	564	615	667
Vogntog med fiskekasser inn	163	234	281	313	313	344	375	406
Vogntog med paller inn	48	69	83	92	92	102	111	120
Annet frakt varer inn eller ut	20	20	20	20	20	20	20	20
Antall vogntog fra Skrova	497	708	846	938	938	1029	1121	1213
Tomme trailere inn/ut	497	708	846	938	938	1029	1121	1213
Sum antall til/fra Skrova	994	1416	1692	1875	1875	2059	2242	2426
Antall vogntog omregnet til PBE*	10620	15130	18071	20031	20031	21992	23952	25913

* PBE = personbilenheter

I tabellen har vi tatt med en egen rad som heter *Annet frakt varer inn eller ut*. Etter intervju med Ellingsen Seafood har vi beregnet dette antallet til å være ca 20 biler hvert år. Disse kan være deler til slakteriet og lignende. Det er også viktig å presisere at alle biler som kommer til Skrova også kjører fra Skrova. En tur til Skrova teller derfor som to i raden *Sum antall til/fra Skrova*. Tabellen er kun laget for Ellingsen Seafood. Det vil si at i tillegg til dette kommer annen varetransport til/fra Skrova for øvrig næringsliv.



Figur 5.7: Prognose for antall biler til/fra Skrova 2006-2013

Av figur 5.7 kan vi tydelig se at det både har vært en økning i antall biler til/fra Skrova, og at det frem til 2013 en jevn økning av transporter.

5.8 Oppsummering

Det meste av laksen Ellingsen Seafood produserer blir kjøpt opp av norske grossister som selger fisken videre til Europa. De to største mottakerlandene av laks fra Skrova, er Danmark og Russland som alene tar i mot ca 60 % av den totale produksjonen.

Prognosene viser at produksjonsvolumet har økt og skal øke jevnt frem til 2013, da Ellingsen regner med å produsere 13 000 tonn laks.

Ellingsen Seafoods kunder sørger selv for transporten av laks. De to største transportørene av fisk ut fra Skrova er Tollpost Globe som er lokalisert i Harstad og Thors Varetransport i Svolvær.

Transportruten til disse transportørene har ikke endret seg nevneverdig etter at frekvensen på Skutvik-sambandet ble redusert. Begge frakter laksen i containere til Narvik, hvor den blir sendt med Are-toget til Kiruna og derfra videre til Oslo, og foretrekker derfor å kjøre via LOFAST. For Tollpost Globe har det endrede ferjetilbudet medført en positiv effekt da

rutetidene er endret på de eksisterende avgangene, noe som fører til at de rekker fristen kl 23.30 for å levere lasten i Narvik, også med alternativruten via Skutvik.

Den bedriften som har flest leveranser til Skrova er Løvold Industrier i Bodø som forsyner Ellingsen Seafood med fiskekasser 5-6 ganger i uken. Denne transportøren har måttet legge om sin transportrute som følger av det reduserte ferjetilbudet. Før reiste de både til og fra Skrova via Skutvik på samme dag. Etter at det ble bare en daglig avgang fra Skutvik- Skrova må de nå kjøre tilbake via Moskenes. Endringen av transportruten har økt tidsbruken på en tur til Skrova fra 13t og 35 min til 20t 20min.

Den endrede transportruten til Løvold Industrier har også påvirket ankomsttidspunkt til Skrova. Etter at transportruten har blitt endret, ankommer de Skrova utenfor vanlig arbeidstid. Den sene ankomsten medfører økte lønnskostnader for Ellingsen Seafood, da de må ha ut ekstra personale på overtidsbetaling for lossing av fiskekassene.

Ellingsen Seafood har også økt lagerbeholdningen med fiskekasser. Begrunnelsen for denne økningen er at det reduserte ferjetilbudet har medført større usikkerhet rundt leveransene av fiskekassene. Da Ellingen Seafood må ha fiskekassene for å levere laks, måtte de få en ekstra buffer i lageret slik at en eventuell forsinkelse ikke stanser produksjonen.

Prognoser tilsier en økning produksjonen av laks i årene frem til 2013, hvilket også medfører at antall transporter til og fra Skrova vil øke. Skulle disse prognosene ble oppfylt vil det totalt sett komme ca 1 200 vogntog til Skrova i forbindelse med Ellingsen Seafoods produksjon i 2013. Dette tilsvarer en økning i tungtrafikk til Skrova på ca 350 vogntog siden 2008.

6.0 Konsekvenser for det øvrige næringsliv og lokalbefolkningen ved at ferjetilbudet på sambandet Skutvik-Svolvær via Skrova har blitt redusert

I dette kapitlet vil vi se på hvilke konsekvenser det endrede ferjetilbudet har hatt for det øvrige næringslivet og for lokalbefolkningen.

6.1 Øvrig næringsliv

6.1.1 Fotobrygga

Etter at ferjetilbudet ble redusert har Fotobrygga hatt en totalforvandling av driften. Mange av kundene kommer sørfra, og da to avganger forsvant mellom Skrova- Skutvik forsvant også mange av de tidligere ”walk-in” kundene. Dette medførte at Fotobrygga måtte tenke nytt.

Fra å være en bedrift som satset mye på turisme der mange av kundene kom av seg selv, markedsfører bedriften seg i dag mye mer aktivt for å hente kundene til Skrova, ved å tilby kurs, konferanser og ”teambuilding” med foto i sentrum. Dette har fungert bra og bedriften har etablert seg som et populært tilbud.

Antall gjestedøgn for Fotobrygga og for Skrovas turistnæring samlet har økt kraftig de siste 3 årene. I 2007 hadde Skrova samlet sett ca 1 800 gjestedøgn, noe som var en økning på 44 % fra 2006. Året 2008 ble det registrert 2800 gjestedøgn og ble til tross for det reduserte ferjetilbudet et meget bra år.

Den delen av driften det reduserte ferjetilbudet har gått mest utover i følge daglig leder Terje Nygaard, er salg av fotografier. Den kundegruppen som kjøpte flest fotografier var gjerne de som kom innom Skrova på dagstur, og etter at ferjetilbudet ble redusert har det nesten vært stans i salget.

Nygaard fremhever utfordringen med å få kundene til øya på grunn av manglende korrespondansen med hurtigrute og siste fly, da disse ankommer Svolvær etter at siste ferje

har gått til Skrova. Dette gjør det vanskeligere for turister å komme seg til Skrova. I tillegg er det vanskelig å planlegge en reiserute for de gruppene som kommer på kurs og konferanser.

6.1.2 Zachariasbrygga

Selskapet hadde en omsetning på 1,5 millioner og et driftsresultat på 138 000 kr i 2006. Dette økte til 2,3 millioner kr i 2007 der driftsresultatet ble på 100 000 kr. Regnskapstallene for 2008 er enda ikke kommet med daglig leder Ståle Olsen sier at omsetningen har gått ned. Olsen antyder også at omsetningen er lavere så langt i 2009 sammenlignet med samme tid i fjor. Antall bookinger for sommersesongen er også lavere, men det er for tidlig å dra en konklusjon i følge Olsen.

Årsaken til dette mener Olsen er en kombinasjon av det reduserte ferjetilbudet og finanskrisen. Olsen sier: ” Når finanskrisen kom gikk dette først utover fjas og moro”.

Færre anløp til Skrova gir naturlig nok også færre transportmuligheter for kundene. Det blir derfor vanskelig å komme til Skrova uten å planlegge turen, og bedriften mister mange av de typiske ”walk- in kundene” som spontant drar innom Skrova. Det er ikke så mange som ønsker å tilbringe en hel dag på Skrova og mange sløyfer derfor turen.

Ferjen går svært sjeldent, og de avgangene som går er enten svært tidlig på morgenen eller sent på ettermiddag/kveld. Det mangler derfor avganger som går til Skrova midt på dagen. Dette er bedre i sommersesongen, men tre gode sommermåned holder ikke alene for å holde liv i bedriften. Det er det de får inn de 9 andre månedene som gjør omsetningen. Selv om Zachariasbrygga er fullbooket om sommeren må de ha en viss drift resten av året også. Det er nettopp i disse månedene ferjefrekvensen er på sitt laveste, og derfor blir det stort sett med konferansekunder og grupper som kommer i forbindelse med fotobrygga.

Når det kun er en avgang mellom Skutvik- Skrova hvert døgn, blir det lite gjennomgangstrafikk utenfor sommersesong, da mesteparten av trafikken som skal til Lofoten sørfra går via Moskenes- og Lødingen-sambandet. På grunnlag av dette er derfor ferjeforbindelsen med Skutvik svært viktig for turismenæringen på Skrova. Tilgjengeligheten til øya er blitt mindre når ferjetilbudet er blitt redusert til et minimum, med bare en daglig avgang.

6.2 Lokalbefolkningen på Skrova

6.2.1 Redusert frekvens på strekningen Skrova- Skutvik

I kapittel 2.3.1 nevnte vi at Skrova hadde 3 daglige anløp til Skutvik i 2007. I dag er eneste mulighet for å komme seg til Skutvik å ta ferjen som går kl 16.40 fra Skrova, og anløper Skutvik kl. 18.15. Dersom denne avgangen ikke passer med reiseplanen, blir en nødt til å ta ferjen til Svolvær og kjøre via Lødingen eller Moskenes hvis man eksempelvis skal til Bodø. Å kjøre til Bodø via Moskenes tar ca 6 t 30 min målt i effektiv reisetid og ved å kjøre via Skutvik vil denne turen ta ca 5 t 30 min i effektiv reisetid. Det betyr at den reisende sparer ca 1 time i effektiv reisetid ved å kjøre via Skutvik sammenlignet med å kjøre via Moskenes. Vi presiserer at dette kun er effektiv reisetid og har ikke tatt høyde for at fergene korresponderer med hverandre. Derfor vil reel reisetid høyst sannsynlig være lengre hvis bilisten kjører via Moskenes eller Lødingen. Dette gjelder spesielt for Moskenes-sambandet, da denne ruten har en relativt lav frekvens

Tabell 6.1: Oversikt over tidsbruk, antall km og reisekostnader ved valg av ulike reiseruter mellom Skrova og Bodø

Reiseruter	Skutvik-sambandet	Moskenes-sambandet	Lødingen-sambandet
Tidsbruk	5t 30min	6t 30min	6t 30min
Antall km	240,2	128	324,2
Ferjetakst	370 kr	651 kr	270 kr
Ferjetakst med rabattkort	222 kr	391 kr	162 kr
Kjøretøyskostnader*	598 kr	319 kr	807 kr
Totale betalbare kostnader	968 kr	970 kr	1077 kr
Totale betale kostnader med rabattkort	820 kr	710 kr	969 kr

* Det er brukt en gjennomsnittlig kilometerkostnad på 2,49 kr (Holder et.al, 2008).

De billigste reisealternativene uten rabattkort er å kjøre enten via Moskenes eller med Skutvik-sambandet som begge koster ca 970 kr. De fleste av lokalbefolkningen i regionen har ferjekort som rabatterer reisen med 40 %. Ved bruk av rabattkort reduseres de totale betalbare kostnadene på samtlige ruter. Det billigste alternativ med rabattkort er å kjøre via Moskenes som koster 710 kr. Denne ruten har 110 kr lavere betalbare kostnader enn ved å kjøre via

Skutvik. Det dyreste alternativet er å kjøre via Lødingen med ferje til Bognes. Dette koster 149 kr mer sammenlignet med å kjøre via Skutvik.

Kort oppsummert er har ruten til Bodø via Skutvik lavest effektiv reisetid. Ruten med de laveste betalbare kostnadene er å kjøre til Moskenes.

6.2.2 Økt frekvens på strekningen Skrova- Svolvær

Selv om ferjesambandet er svekket til Skutvik, har innbyggerne på Skrova fått en ekstra avgang til Svolvær. Dette fører til at en reise nordover blir gjort mer tilgjengelig for Skrovas befolkning. Før LOFAST kom var det eneste reelle alternativet å kjøre med Skutvik-sambandet hvis den reisende skulle nordover. Etter Lofotens fastlandsforbindelse kom er reisetiden for mange i regionen blitt redusert kraftig.

Tabell 6.2: Oversikt over tidsbruk, antall km og reisekostnader ved valg av ulike reiseruter mellom Skrova og Narvik

Reiseruter	Skutvik-sambandet	LOFAST
Tidsbruk	4 t	3 t 30min
Antall km	143,1	237,6
Ferjetakst	335 kr	100 kr
Ferjetakst med rabattkort	201 kr	60 kr
Kjøretøyskostnader*	356 kr	592 kr
Totale betalbare kostnader	691 kr	692 kr
Totale betale kostnader med rabattkort	557 kr	652 kr

*Det er brukt en gjennomsnittlig kilometerkostnad på 2,49 kr (Statens Vegvesen, 2008).

I tabell 6.2 har vi estimert tidsbruk og reisekostnader ved to reisealternativer fra Skrova til Narvik. Ved å kjøre via LOFAST sparer bilisten 30 min sammenlignet med å kjøre via Skutvik. Selv om det tidsmessig er lønnsomt å kjøre via LOFAST er totale betalbare kostnadene ved å kjøre Skutvik-ferjen lavere, både med og uten rabattkort. De totale betalbare kostnadene blir tilnærmet lik ved å kjøre via Skutvik uten rabattkort sammenlignet med å kjøre via LOFAST. Dersom en innehar rabattkort vil de totale betalbare kostnadene være 95 kr lavere ved å kjøre via Skutvik.

Kort oppsummert er har ruten til Narvik via LOFAST lavest effektiv reisetid. Ruten med de laveste betalbare kostnadene er å kjøre via Skutvik både med og uten rabattkort.

6.2.3 Forkjørsrett

I sommersesongen er Lofoten en av Norges mest besøkte turistattraksjoner, og trafikken er deretter. Køene er ofte store både ved Skutvik og Svolvær, og for å være sikker på å få plass med ferja er man nødt til å reservere plass. Kostnaden ved å reservere er per i dag 110 kr for et kjøretøy inntil 6 meter og 210 kr for kjøretøyer over 6 meter. Per i dag kan 60 % av ferjens kapasitet reserveres (Torghatten Nord, 2009).

I dag er det M/S Vågan som trafikkerer på Skutvik-sambandet. Denne ferjen har en kapasitet på 45 personbilenheter (1 PBE=1 personbil). Dette vil si at 27 PBE kan reserveres per tur, og da gjenstår 18 PBE som går til køtrafikken.

Etter at frekvensen ble redusert på sambandet i 2008 er det blitt enda vanskeligere å få plass, da spesielt fra Skutvik til Svolvær. Turistene er blitt flinkere å reservere, og hvis den reisende skal til Skrova er de ikke garantert plass hvis de ikke har reservert i god tid på forhånd. Ventetiden er lang hvis en ikke kommer med den planlagte ferjeavgangen. For lokalbefolkningen er dette et stort usikkerhetsmoment ved reisen, spesielt da på sommerstid.

De personene på Skrova vi har vært i kontakt med ønsker derfor en ordning der en forkjørsrett innvilges til øyas befolkning. En forkjørsrett vil være med på å redusere dette usikkerhetsmomentet og eliminere en eventuell reservasjonskostnad.

6.2.4 Korrespondanse med hurtigrute og fly

Slik dagens transporttilbud er lagt opp, går siste avgang fra Svolvær til Skrova kl 20.45. I samtaler med flere innbyggere på øya kom det frem at dagens rutetilbud ikke er lagt opp slik at ferjen korresponderer med andre transportmidler som ankommer Svolvær. Dette gjelder i all hovedsak korespondansen med hurtigrute og flytrafikk. Nordgående hurtigrute anløper Svolvær hverdager kl 21.00, noe som betyr 15 min etter at siste ferjen har gått til Skrova.

Alle fly til/fra Svolvær går via Bodø Lufthavn. Det går 6 daglige avganger mellom disse to flyplassene. På dagtid går flyene med korte mellomrom helt frem til kl 17.30. Etter denne avgangen går ikke neste fly før kl 20.35. Dette flyet lander i Svolvær kl 21.01. I følge intervjuobjektene er dette flyet vanlig å ta til Svolvær dersom en har vært enten utenlands eller andre steder i Norge, siden det korresponderer bra med flytidene til Bodø Lufthavn. I likhet med hurtigruten medfører dette at den reisende ikke rekker siste ferjen fra Svolvær til Skrova.

For passasjerene som ikke rekker siste ferje, er eneste alternativ å overnatte i Svolvær for så å ta første ferje neste dag som går kl 06.45. Dette kan medføre relativt store ekstrakostnader for den reisende dersom en må overnatte på hotell.

6.2.5 Fritidstilbud

Skrova er et lite øysamfunn som ikke har alle tilbud som er nødvendige i et moderne samfunn i dag. Foruten om skole, barnehage og dagligvarebutikk, må innbyggerne ut fra Skrova for å kjøpe varer og tjenester. Dette kan være alt fra å gå til frisør og lege til å kjøpe material og verktøy etc. For å gjøre dette er man på Skrova avhengige av ferjetransport for å komme seg til steder som tilbyr dette. Nærmeste handelssentrum er Svolvær.

Lokalbefolkningen vi har vært i kontakt med var ikke fornøyd med tilbudet verken før eller etter LOFAST, da med tanke på strekningen Skrova- Svolvær. Tidsbruken hvis man skal tur/retur Svolvær fra Skrova er meget høy i forhold til distansen. Per i dag er eneste reelle tidspunkt å reise på kl 07.25 fra Skrova. Neste ferje fra Svolvær til Skrova er da kl 14.00. Dette vil si at turen fra start til slutt tar 7 timer, der 1 time er transporttid. De færreste av innbyggerne har verken tid eller mulighet til en slik tur i vanlig arbeidstid. Hvis den reisende ikke benytter seg av denne reiseruten, kan en ta ferjen som går kl 14.40. Tidligste returferje går kl 16.00. Det vil si at en får 50 minutter til rådighet i Svolvær, noe som igjen er knapt med tid. Benytter man seg ikke av denne avgangen må en vente til siste ferje som går kl 20.45. I tidsbruk har den reisende da brukt 6 timer og 35 minutter inkludert reisetid med ferje på 1 time. Problemet med å benytte seg av denne avgangen er at mange tjenestetilbud er stengt. Dette kan være for eksempel bank og statlige tjenestekontor. Da innbyggerne ikke tar denne turen veldig ofte, er det viktig at de fleste tilbud er tilgjengelig.

Terje Nygaard fra Fotobrygga AS fremhever en annen konsekvens med dagens ferjetilbud som er negativt for øyas befolkning. Dette er at de ikke får delta på kulturelle aktiviteter på kveldstid i Svolvær, som kino, teater, revyer og konserter. Disse kulturelle tilbudene foregår som oftest på kveldstid og siste ferje til Skrova går som nevnt kl 20.45. Det betyr ofte at de enten må gå før forestillingen er ferdig eller før den er påbegynt. Eneste alternativ for å overvære en forestilling er da å overnatte i Svolvær.

6.3 Oppsummering

For det øvrige næringslivet på Skrova har det reduserte ferjetilbudet medført at Fotobrygga har måttet legge om driften. Mange av kundene kom sørfra og da to avganger på sambandet Skutvik- Svolvær via Skrova ble kuttet vekk, forsvant også mye av kundegrunnet da de baserte store deler av driften på ”walk in kunder”. I dag baserer driften seg i større grad på å arrangere kurs, konferanser og ”teambuilding”kurs med foto i sentrum.

Den delen av driften som har hatt størst økonomisk nedgang som følger av det reduserte ferjetilbudet er salg av fotografier.

Zachariasbrygga har registrert en svikt i omsetningen etter ferjetilbudet ble endret. De tror dette skyldes en kombinasjon av finanskrisen og det reduserte ferjetilbudet. De har merket at antall ”walk in” kunder har blitt redusert utenfor sommersesongen. Det er disse månedene som gjør omsetningen, og det er derfor viktig at Skrova blir gjort tilgjengelig ved å ha gode transportløsninger.

For lokalbefolkningen har det reduserte ferjetilbudet ført til at frekvensen på strekningen Skutvik-Skrova er blitt mindre. Dette gjør at muligheten for å reise på ulike tidspunkter på denne strekningen er borte og fører ofte til at den reisende må ta alternative ruter hvis en skal sørover. Dersom den reisende skal nordover, har en økt frekvens på strekningen Skrova-Svolvær gjort at en får mindre reisetid ved å kjøre over LOFAST, enn ved å kjøre via Skutvik.

En redusert frekvens på strekningen Skutvik- Svolvær via Skrova gjør det også vanskeligere for lokalbefolkningen å få plass på ferjeavgangen. Lokalbefolkningen ønsker derfor at det blir bevilget en forkjørsrett til Skrovas befolkning på dette sambandet for å eliminere risikoen for ikke å komme seg hjem til Skrova.

7.0 Avslutning

I dette kapittelet vil vi presentere våre funn og komme med forslag til videre forskning.

7.1 Konklusjon

Etter at ferjetilbudet ble redusert har Ellingsen Seafood økt produksjonen av laks fra 7500 tonn i 2007 til 9000 tonn laks i 2008. Vi kan derfor ikke si at det reduserte ferjetilbudet har hatt en negativ effekt på produksjonen til Ellingsen Seafood.

Kundene sørger selv for transport av laksen de kjøper av Ellingsen Seafood. Tollpost Globe i Harstad og Thors Varetransport i Svolvær er de to største transportørene av laks fra Skrova. Ingen av de nevnte transportørene har blitt særlig påvirket av det reduserte ferjetilbudet. De har opprettholdt de samme transportrutene etter at LOFAST ble åpnet og har ikke hatt noen nevneverdige økninger i fraktkostnadene. Ferje er et frekvensbasert transportmiddel og med få avganger og bare en ferje vil en kraftig forsinkelse/innstilling av ferjen kunne få konsekvenser. Det er strenge krav til levering av fersk fisk, og en forsinkelse som medfører at leverandøren ikke tilfredstiller kundenes krav til ledetid vil få følger. Dette vil kunne medføre at kunden krever avslag i pris eller i verste fall nekter å ta imot varen. Det vil føre til et stort økonomisk tap, samt tap av goodwill. Dette har ikke skjedd til nå, men er i høyeste grad et faremoment.

Det reduserte ferjetilbudet har hatt større konsekvenser for inntransporten enn for uttransporten. Løvold Industrier har som en følge av det reduserte ferjetilbudet lagt om transportruten. Den endrede transportruten har medført høyere fraktkostnader, noe som igjen har gjort at Løvold Industrier har økt prisen på fiskekasser fra 19,10 kr til 21,05 kr. I 2008 utgjorde denne prisøkningen en kostnadsøkning på 876 720 kr for Ellingsen Seafood. Dersom Ellingsen Seafood produserer like mye som de har prognostisert i 2009 vil denne prisøkningen i år koste dem 976 560 kr. Denne merkostnaden vil øke for hvert år frem til 2013 dersom Ellingsen Seafood produserer like mye som prognostisert.

Fra sommeren 2009 blir ferjesambandet Svolvær Skutvik via Skrova et riksveisamband, hvilket i praksis betyr at Nordlands Fylkeskommune skal drifte sambandet. For å redusere

underskuddet på sambandet, foreligger det planer om å øke ferjetakstene. Det vil i så tilfelle trolig bety at Løvold Industrier vil øke prisen på fiskekassene enda mer.

Større usikkerhet ved transporten som en følge av at ferjetilbudet har blitt redusert, har ført til at Ellingsen Seafood har måttet over firedoble fiskekasselageret sitt. Det betyr at deres kapitalbinding i fiskekasser til enhver tid er 147 350 kr ekstra sammenlignet med før ferjetilbudet ble redusert.

Videre fører Løvold Industriers ankomsttid til at Ellingsen Seafoods ansatte må jobbe overtid. Dette medførte at Ellingsen Seafoods overtidsutbetalinger økte med 83 888 kr.

For det øvrige næringslivet på Skrova er det vanskelig å si at det reduserte ferjetilbudet har hatt negative konsekvenser. Totalt økte antall gjestedøgn på Skrova fra ca 1800 i 2007 til ca 2800 i 2008. Zachariasbrygga rapporterer imidlertid om en nedgang i omsetningen så langt i 2009, sammenlignet med samme periode i 2008. De har også en nedgang i bestillinger for sommeren. Vi tror likevel ikke dette alene skyldes det reduserte ferjetilbudet, men at det må sees i sammenheng med finanskrisen.

For lokalbefolkning har det reduserte ferjetilbudet ført til færre valgmuligheter. Dersom de skal sørover har det endrede ferjetilbudet på sambandet ført til at de i mange tilfeller må velge alternative reiseruter. Dette vil være å benytte seg av enten Moskenes- eller Lødingen-sambandet. For den reisende vil dette medføre forlenget reisetid og høyere betalbare kostnader.

7.2 Forslag til videre forskning

Det kan være interessant å gjøre en tilsvarende studie om noen år. Selv om det reduserte ferjetilbudet ikke har hatt en negativ innvirkning på produksjonen til nå, kan det tenkes at de konsekvensene er større på lang sikt. En kombinasjon av at Nordland Fylkeskommune har planer om å øke ferjetakstene og den økonomiske situasjonen i verden kan påvirke etterspørselen etter laks fra Ellingsen Seafood.

Videre kan det være interessant undersøke hvor mye det koster å gjenopprette det gamle ferjetilbudet. Slik situasjonen er i dag så mannskapet på ferjen på jobb selv om ferjen bare ligger ved ferjeleien. Det kan også være interessant å undersøke hvordan fraktkostnadene til de ulike transportørene hadde blitt påvirket dersom ferjen hadde ligget på Skrova i en time istedenfor att den drar rett tilbake til Svolvær. Våre tanker rundt dette er at vi ikke ser noen naturlig forklaring på hvorfor ferjen skal ligge i Svolvær og ikke på Skrova. Dette kan redusere den lange ventetiden transportørene har på Skrova.

Litteraturliste

Amundsveen, R. og Øines, T. (2002). *Havbruksnæringas nytte av bedre transportinfrastruktur. Verdsetting av ferjekapasitet og –frekvens i Lurøy-sambandet*. NF-rapport nr. 13/2002. Nordlandsforskning, Bodø.

Dalland, O. (1997). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo: Universitetsforlaget.

Eidhammer, O., Hovi, I. B., Andersen J. og Larsen, I. K. (2003). *Overføring av gods fra veg til sjø og bane. Potensial, hindre og virkemidler*. Oslo: Transport Økonomisk Institutt.

Framnes, G. og Thjømø, H.M.(2001). *Markedsføringsledelse*. Oslo: Universitetsforlaget.

Gripsrud, G, Olsson, U.H. og Silkoset, R. (2004). *Metode og dataanalyse: med fokus på beslutninger i bedrifter*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.

Holder, B., Sand, R. og Sivertsen H. (2008). *Rv17 Steinkjer – Namsos og Rv720 Strømnestangen – Malm, del 1 og del 2*. Steinkjer: Trøndelag Forskning og Utvikling AS

Jørgensen, F. og Sæterdal, S. (1983). ”*Kollektiv transportstandard i Mosjøen, Mo, Bodø og Narvik*” . NF – rapport nr. 8-1983. Nordlandsforskning, Bodø.

Kvale, S. (1997). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Ad notam Gyldendal.

Sandberg Hanse, T-E, Solvoll,G. og Jørgensen, F. (2007). *Næringslivet avstandskostnader – Bedre kunnskapsgrunnlag*. SIB-rapport nr.4/2007. Handelshøgskolen i Bodø.

Upubliserte kilder

Nerdal, S. (2008). Forelesningsnotat Intermodale Tranporter. 20.10.08. Bodø: Handelshøgskolen i Bodø. (upublisert).

Elektroniske kilder

Lien, Finn T. (2003). *Intermodale Transporter: Motegrep eller reell mulighet for reduserte transportkostnader?* Logistikk & Ledelse. Nedlastet 25.mars 2009 fra

<http://www.logistikk-ledelse.no/2003/tr/tr04-01.htm>

Vedlegg 1: Beregning av fremtidige transporter inn og ut fra Skrova

2009:

Vogntog med laks ut fra Skrova: $10\ 000/19,5 = 513$

Vogntog med fiskekasser inn til Skrova: $10\ 000\ 000/(20*1600) = 313$

Vogntog med paller inn til Skrova: $(513*27)/150 = 93$

2010:

Vogntog med laks ut fra Skrova: $10\ 000/19,5 = 513$

Vogntog med fiskekasser inn til Skrova: $10\ 000\ 000/(20*1600) = 313$

Vogntog med paller inn til Skrova: $(513*27)/150 = 93$

2011:

Vogntog med laks ut fra Skrova: $11\ 000/19,5 = 565$

Vogntog med fiskekasser inn til Skrova: $11\ 000\ 000/(20*1600) = 344$

Vogntog med paller inn til Skrova: $(565*27)/150 = 102$

2012:

Vogntog med laks ut fra Skrova: $12\ 000/19,5 = 616$

Vogntog med fiskekasser inn til Skrova: $12\ 000\ 000/(20*1600) = 375$

Vogntog med paller inn til Skrova: $(616*27)/150 = 111$

2013:

Vogntog med laks ut fra Skrova: $13\ 000/19,5 = 667$

Vogntog med fiskekasser inn til Skrova: $13\ 000\ 000/(20*1600) = 407$

Vogntog med paller inn til Skrova: $(667*27)/150 = 120$

Vedlegg 2: Intervjuguide

ELLINGSEN SEAFOOD AS

Om bedriften:

1. Hvilke produkter leverer dere?
2. Hvor mye produserer dere?
3. Hvor mange ansatte har dere og hvor bor disse? Opplev dere det som vanskeligere å få nok arbeidskraft etter at ferjetilbudet ble redusert?
4. Hvem er kundene deres?
5. Hvor er kundene lokalisert?
6. Hvem er deres største kunder?

Uttransport:

Før ferjetilbudet ble redusert.

1. Hvor mange tonn/vogntog ble fraktet fra Skrova før ferjetilbudet ble redusert?
2. Hvem transporterte produktene?
3. Hvilken transporttype ble brukt?
3. Hvilken transportrute ble brukt?

Etter ferjetilbudet ble redusert.

1. Hvor mange tonn/vogntog blir fraktet fra Skrova i dag?
2. Hvem transporterer produktene i dag?
3. Hvilken transporttype brukes?
4. Hvilke transportruter brukes i dag?

Konsekvenser av at ferjetilbudet ble redusert. (før og etter situasjonen)

1. På hvilken måte har det reduserte ferjetilbudet påvirket dere?
2. Har det reduserte ferjetilbudet ført til endringer i kostnadene? Hvis ja...tall?
3. Har det reduserte ferjetilbudet påvirket etterspørselen etter produktene deres? Hvis ja...tall?
4. Har dere gjort noen endringer i bedriften som følge av det reduserte ferjetilbudet?
5. Hvem betaler transportutgiftene? Er den ”innbakt” i produktpakken?
4. Hvordan prises uttransporten? Er det fastpris eller kan værforhold/kapasiteten på ferjen påvirke hver tur?

5. Hvordan passer rutetidene for dere? Hvis disse er ugunstige...fører dette til noen endringer i kostnadene? Overtid....etc
6. Hva er de største utfordringene slik dagens situasjon er? Kapasitet, frekvens..?
7. Hvilke krav stiller kundene til levering av produktene? Punktlighet...etc. Har det blitt vanskeligere å tilfredsstille disse kravene etter at ferjetilbudet ble redusert?

Inntransport:

1. Får dere levert noen varer til Skrova? Evt hva?
2. Hvor kommer disse varene fra?
3. Hvor mange tonn/vogntog transporteres til Skrova?
4. Hvem leverer disse? Har dere endret leverandør for noen av disse varene etter at ferjetilbudet ble redusert?
5. Hvilken transporttype brukes ved levering av disse varene? Bil, båt..? Har dette blitt endret som en følge av det reduserte ferjetilbudet?
6. Hvilken rute bruker transportørene i dag/før?
7. Har det reduserte ferjetilbudet ført til endringer i kostnadene?