

Saksbehandlar: Ingeborg Lie Fredheim, Opplæringsavdelinga
Sak nr.: 18/6370-5

Nytt opplæringsfartøy

Fylkesrådmannen rår hovudutval for opplæring til å gje slik tilråding:

Hovudutval for opplæring rår fylkesutvalet til å gje slik tilråding:

Fylkesutvalet rår fylkestinget til å gjere slikt vedtak:

1. Sogn og Fjordane fylkeskommune investerer i nytt opplæringsfartøy i samsvar med saksutgreiinga.
2. Fylkeskommunen vert eigar av det nye fartøyet og vert ansvarleg for drifta av dette.
3. Investeringsutgiftene på 100 mill.kr, ekskl. mva, vert finansiert slik:
 - a. Rekneskapsoverskot frå 2017; 45 mill. kr
 - b. Unyttå lån frå tidlegare år; 25 mill. kr
 - c. Avsette fondsmidlar til nytt opplæringsfartøy i 2018; 30 mill. kr
4. 1 mill. kr i driftsutgifter i 2019 og årleg auke i driftsutgifter på 1,5 mill. kr frå 2020 vert finansiert ved årlege tildelingar frå fondet «MAREKO» og inntekter frå Havbruksfondet.

Vedlegg:

1. Notat frå fylkesrådmannen til fylkesutvalet på møte 31.05.2018 m/vedlagt Rapport *Skulefartøy Måløy konsept og budsjettpris* m/vedlegg, utarbeidd av Maritime Engineering AS for Opplæringsfartøy AS
2. Uttale frå Måløy vidaregåande skule, datert 22.08. og 12.03.2018
3. Uttale frå Fagskulen i Sogn og Fjordane, datert 05.04.2018

SAKSFRAMSTILLING

1. Samandrag

Saksutgreiinga er basert på rapport frå prosjekteringsarbeid for nytt opplæringsfartøy, utarbeidd av Maritime Engineering AS på oppdrag frå Opplæringsfartøy AS.

I punkt 3 i saka omtalar fylkesrådmannen uttale frå Måløy vidaregåande skule og Fagskulen i Sogn og Fjordane om behovet for opplæringsfartøy og vurdering av konseptet som ligg føre.

I punkt 4 i saka vurderer fylkesrådmannen:

- funksjonalitet, dimensjonering og ressursbruk
- miljø, tekniske løysingar og materialval
- eigarskap og selskapsform
- økonomiske konsekvensar
- medfinansiering frå andre
- vidare arbeid.

Fylkesrådmannen rår i saka til at fylkeskommunen investerer i nytt opplæringsfartøy og at fylkeskommunen vert eigar av det nye fartøyet og vert ansvarleg for drifta av dette. I tillegg kjem fylkesrådmannen med tilråding om finansiering av investerings- og driftsutgiftene.

2. Bakgrunn for saka

Opplæringsfartøy AS vart skipa i 1992 med bakgrunn i fylkeskommunen sitt behov for praksisopplæring på båt. Fylkeskommunen eig 76,53 % av aksjane i selskapet. Ervik Havfiske AS (3,83 %), Fjord1 AS (1,28 %), Nordea Bank Norge ASA (1,28 %), Carisma Fish AS (1,28 %), Fiskebas AS (1,02 %) m.fl. eig resten av aksjane.

FT handsama i sak 45/12 *Praksisopplæring for elevar i maritim og marin opplæring i Sogn og Fjordane - alternative løysingar*. I saka konkluderte fylkesrådmannen med at han såg det som lite realistisk å tilby vidaregåande opplæring innan marine og maritime fag i Sogn og Fjordane der praksisopplæringa utelukkande var basert på utplassering i bedrift og bruk av simulator. I saka heiter det m.a.:

«God tilgang på eit stort fartøy (over 50 fot) i skulen sin regi ser ut til å vere ein viktig suksessfaktor for å få god kvalitet på opplæringstilbodet.»

Opplæringsfartøyet Skulebas, eigd av Opplæringsfartøy AS, er over 40 år og ved ny «klassing» i 2019 må det påreknast store økonomiske investeringar, truleg i storleiksorden 4-6 mill. kr. Likevel vil vi sitte med eit gammalt skip som ikkje i tilstrekkeleg grad speglar notidas krav og moglegheiter.

Det vart i 2015 gjennomført eit forprosjekt om nytt opplæringsfartøy finansiert av Opplæringsfartøy AS og Nordfjord Vekst. Forprosjektet konkluderte med at om ein skulle bygge eit nytt fartøy så vil eit kombinert fiske-, oppdretts- og servicefartøy vere mest tenleg.

Vidare vedtok hovudutval for næring og kultur i sak 69/16 å gje økonomisk støtte til Opplæringsfartøy AS for å prosjektere og lage eit kostnadsverslag for eit nytt fartøy. Dette er i samsvar med satsingane i Regional plan for verdiskaping for Sogn og Fjordane.

Opplæringsfartøy AS leverte rapport frå prosjekteringsarbeidet til fylkeskommunen i februar 2018. Rapporten er utarbeidd av Maritime Engineering AS for Opplæringsfartøy AS. For nærare omtale av dette vert det vist til notat frå fylkesrådmannen til FU 31.05.18, jf. vedlegg 1. Styreleiar for Opplæringsfartøy AS presenterte rapporten på politikardagen 30.05.18.

FT vedtok i sak 31/18 Økonomiplan 2019-22 å setje av ei løyving i 2019 på 100 mill. kr ekskl. mva til nytt opplæringsfartøy. Til grunn for løyvinga låg konseptet for eit nytt fartøy utarbeidd i regi av Opplæringsfartøy AS.

Fylkesrådmannen hadde vidare ei munnleg orientering om arbeidet med nytt opplæringsfartøy i FU 20.06.18. I møteboka heiter det om saka:

«Fylkesrådmannen orienterte om nytt opplæringsfartøy og at administrasjonen jobbar vidare med den løysinga som vart presentert på politikardagen 30. mai. Fylkesutvalet hadde ikkje merknader til dette.»

Fylkesrådmannen har med bakgrunn i dette arbeidd vidare og legg no fram sak om investering i nytt opplæringsfartøy.

3. Behovet for opplæringsfartøy – uttale om konseptet som ligg føre frå Måløy vidaregåande skule og Fagskulen i Sogn og Fjordane

Måløy vidaregåande skule og Fagskulen i Sogn og Fjordane har fått høve til å kome med uttale når det gjeld behovet for opplæringsfartøy og vurdering av om konseptet som ligg føre er tenleg for at skulane skal kunne gje kvalitativt god opplæring i samsvar med læreplanane, ut frå ei vurdering av dimensjonering, funksjonalitet, god ressursbruk og evt. anna. Uttalane frå Måløy vidaregåande skule og Fagskulen i Sogn og Fjordane følgjer som vedlegg 2 og 3 til saka.

3.1 Uttale frå Måløy vidaregåande skule

3.1.1 Bruken av «Skulebas»

Måløy vidaregåande skule nyttar «Skulebas» til opplæring for vg2 maritime fag (matros- og motor-mannfaget), vg1 naturbruk og vg2 fiske og fangst. Båten vert også nytta av vg1 Teknisk og industriell produksjon til yrkesfagleg fordjuping (YFF).

I vurderinga frå skulen heiter det m.a.:

«Skulebas er i dag ein sentral del av det maritime miljøet som er bygd opp rundt skulane her i Måløy. Om båten vert borte, vil vi verte sett mange år tilbake i arbeidet med å utvikle dette miljøet. I tillegg til at det sikrar ein god kvalitet for undervisninga, har båten vore ein særskilt synleg del av skulen sitt

arbeid og har hatt stor medverknad til at vi no ser eit oppsving i rekrutteringa til dei maritime og marine utdanningstilboda ved skulen. I tillegg til undervisninga er det rekruttering, fagprøver og ulike sikkerheitskurskurs som er dei viktigaste bruksområda.»

Det er daglege aktivitetar på fartøyet i den delen av året der det er elevar på skulen. Skuleåret 2018-19 er opplæringa for dei maritime klassane organisert med praktisk opplæring på Skulebas ein dag i veka i 17 veker. Samla er opplæringa ved dei marine og maritime utdanningsprogramma i 2018-2019 planlagt organisert med 20 veker til lengre seglasar med behov for overnatting.

Ein stor del av bruken av Skulebas i dag er basert på at ein kan ta lengre turar med overnatting om bord. Eit fartøy som ikkje har lugarar vil ha ei mykje mindre rekkevidde og vil få eit heilt anna bruksområde. I den tida skulen har hatt tilgang til båten, har det vore gjennomført fleire ombyggingar for å utvide lugarkapasiteten for å kunne utnytte båten best mulig. Av dei aktivitetane som er avhengige av overnattingsmoglegheiter er desse dei viktigaste:

- rekrutteringsleirar for jenter og gutar i ungdomstrinnet (arrangert årleg i ein ti-års periode, i regi av Opplæringskontoret for fiskeri og havbruksfag i samarbeid med fylkeskommunen)
- seglasar langs norskekysten for elevar i maritim opplæring
- opplæring på vg2 Fiske og fangst. Desse elevane deltok i 2018 på Lofotfiske på ein tre vekers tur.

3.1.2 Nytt opplæringsfartøy

Måløy vidaregåande skule si vurdering er at eit opplæringsfartøy med det planlagde utstyret vil gje elevane ved maritime og marine utdanningsprogram ein moderne og framtidretta opplæringsarena. I tillegg vil fartøyet gje høve til opplæring og utplassering for elevar frå restaurant og mat-fag og opplæring for realfagselvar ved studiespesialiserande utdanningsprogram i programfaga; biologi, kjemi og teknologi og forskingslære.

Skulen ser eit moderne opplæringsfartøy som viktig for å posisjonere seg og utvikle kvaliteten på opplæringa, i tråd med næringslivet sine behov, jf. målsettingane i verdiskapingsplanen om vekst og verdiskapning i yrka knytte til fiskeri og havbruksnæringane.

Måløy vidaregåande skule vurderer fartøyet si dimensjonering som fornuftig både når det gjeld ressursbruk og i høve fleksibilitet i organisering av opplæringa. Dimensjoneringa vil også gi større potensiale når det gjeld samarbeid med andre utdanningsinstitusjonar og til ev. utleige. Skulebas har over lenger tid vore knytt til Opplæringskontoret for fiske og havbruk, der den har vore nytta til jente- og guteleirar for elevar i ungdomstrinnet.

3.2 Uttale frå Fagskulen i Sogn og Fjordane

Fagskulen i Sogn og Fjordane legg i si vurdering til grunn at læreplanane for den maritime fagskuleutdanninga slår fast at utdanninga for navigasjon- og maskinoffiserar kan skje anten i simulator eller om bord. Målsettinga for Fagskulen i Sogn og Fjordane er at utdanninga skal gi studentane ei realistisk opplæring og framstå som ein av dei beste i landet. Difor har studentane fått opplæring om bord i «Skulebas», som supplerer til øvingar i simulator. Fagskulen vurderer opplæring i simulator som eit godt alternativ, men ser det som udiskutabelt at simulatorøvingar ikkje fangar opp alle situasjonar som kan oppstå under realistiske tilhøve. Døme: Oppleving av stress i kritiske situasjonar, trening av evakuering, brannøving og redning og vedlikehald og reinhald på dekk og maskin i realistisk miljø. Dette kan ikkje erstattast med simulator.

Fagskulen viser til at dei i sitt arbeid har fokus på klima og rein verdiskapning (jf. fagskulen sin strategiplan) og ser det som svært viktig at studentane får opplæring i ny framdriftsteknologi. Denne teknologien er ikkje tilgjengelig i skulen sin maskinsimulator. Opplæring i ny hybrid framdrift kan berre oppnåast gjennom praksis om bord på det nye fartøyet.

Fagskulen ser overnattingsmoglegheiter som ein stor fordel, då dei brukar mykje tre dagars samanhengande seglasar. Dei får då med seg radiomeldingsplikt ved Haugesund og nattseglas, som er ein særskild viktig del av undervisninga.

4. Fylkesrådmannen si vurdering

4.1 Funksjonalitet, dimensjonering og ressursbruk

Funksjonaliteten og dimensjoneringa i konseptet som er utarbeidd for nytt opplæringsfartøy kan oppsummerast i følgjande hovudpunkt:

- Lugarar som tilfredsstillar lugarforskriftene for 12 elevar, lærarar og mannskap
- Undervisningsrom med plass til 12 elevar og lærar
- Bysse med tilhøyrande rom som er eigna for kokk- og stuertopplæring
- Fleksibel drift innanfor garn- og linefiske
- Utrusting og sertifisering for havfiske
- Laboratorium og prøvetakingsutstyr for akvakulturopplæring
- Gode tilhøve for opplæring i navigasjon- og maskinbesetning.
- Fartøyet skal kunne utrustast med og kunne operere ROV (fjernstyrt robot nytta til ulike oppgåver på havdjupe, t.d. kartlegging av havbotn)
- Moglegheit for moderne miljøvenleg framdrift og eit framtidretta framdriftssystem som gir gode tilhøve for opplæring i maskin.

Etter fylkesrådmannen si vurdering gir konseptet som ligg føre eit svært godt grunnlag for å nå målet i mål- og strategidokumentet «Mot nye høgder» og vedteke mål om at Sogn og Fjordane skal ha den kvalitativt beste opplæringa. Dimensjoneringa av nytt fartøy, med høve til opplæring for ei heil gruppe og/eller elevar frå ulike programfag også på døgnbasis, vil gje høve til å gje ei realistisk opplæring og førebuing til yrkeslivet. Eit ev. nytt fartøy må etter fylkesrådmannen si vurdering vurderast som eit klasserom/opplæringsarena. Dimensjoneringa som ligg i konseptet legg til rette for fleksibel organisering av opplæringa og effektiv ressursbruk, og kan også gje grunnlag for moglege samarbeid med andre utdanningsinstitusjonar og ev. utleige.

Fylkesrådmannen legg til grunn at eit nytt opplæringsfartøy kan fylle ein funksjon i eit større marint miljø med utspring i skulane.

Fylkesrådmannen rår til at funksjonaliteten og dimensjoneringa i utarbeidd konsept vert lagt til grunn for det vidare arbeidet.

4.2 Kvalitet

Fylkesrådmannen legg til grunn følgjande kvalitetskrav:

Fartøyet skal byggast i samsvar med god norsk skipsbyggingsstandard og leverast med byggetilsyn og approbasjon/godkjenning av Sjøfartsdirektoratet. Fartøyet skal sertifiserast som lasteskip med eit sertifikat som dekkjer fartsområdet «Bankfiske 1».

Alle relevante sertifikat i samsvar med myndigheitene sine krav skal leverast med fartøyet. Dette skal leverast utan pålegg frå Sjøfartsdirektoratet.

Fartøyet med maskineri, utstyr og utrustning skal byggast i samsvar med god norsk skipsbyggingsstandard.

Det skal leggjast vekt på enkle moglegheiter for inspeksjon, reingjering, vedlikehald og reparasjonar.

Båten kan byggast til klasse. Kostnaden ved bygging til klasse ligg ikkje inne i konseptet som ligg føre. Fylkesrådmannen har fått opplyst at budsjettpris for klassekostnader i byggeperioden kan ligge på 1,2-1,5 mill. kr for denne type fartøy og med ein årleg kostnad på om lag 0,1 mill. kr. Vurderinga av om båten skal byggast til klasse bør administrasjonen kunne handtere i det vidare arbeidet.

Elles skal kvalitetsnivået ta utgangspunkt i konseptet som ligg føre, jf. vedlegg 1.

4.3 Miljø - tekniske løysingar og materialval

Miljø

FT vedtok Regional plan for klimaomstilling i Sogn og Fjordane i juni 2018. Planen har eit over-ordna mål om å «saman få til klimaomstilling i Sogn og Fjordane». Målsettinga føreset m.a. at fylket tek minst sin del av dei nasjonale måla om utslppsreduksjon.

I planen er transport peika ut som eitt av dei viktigaste områda for klimaarbeidet i fylket. Nokre av utfordringane innan dette temaområdet er å:

- nå det nasjonale målet om null utslepp frå transportsektoren
- redusere utslepp frå kollektivtilbod: ferje, båt, buss.

Fylkesrådmannen vurderer desse målsettingane som relevante i vurderingane av nytt opplæringsfartøy og meiner desse må leggjast til grunn i det vidare arbeidet.

Tekniske løysingar

Som det går fram av pkt. 4.1. i saka og notat frå fylkesrådmannen til FU 31.05.18, jf. vedlegg 1, gir det utarbeidde konseptet høve til moderne miljøvenleg framdrift. Det ligg inne diesel-elektrisk drift. Det ligg også inne ei batteripakke som kan erstatte/supplere diesel-generatorane i låg-effektsituasjonar (hybridløysing).

Det er lagt til rette for at ein kan auke batteripakka og avsetje plass til ein ev. framtidig installasjon av hydrogentankar og brenselceller for framdrift på hydrogen.

Auka batteridrift eller hydrogendrift har førebels ein høgare investeringspris enn det som ligg inne i konseptet. Det er venta at dette vil jamne seg ut over tid. Det finst gode støtteordningar for å dekke store delar av ekstrakostnadane ved ei ev. hydrogenløysing.

Det er fylkesrådmannen si vurdering at ein i det vidare arbeidet må søke miljøvenlege og framtidsretta løysingar. Dette vil også gi eit godt grunnlag for opplæring i maskin.

Materialval

Konseptet for nytt opplæringsfartøy som ligg føre skildrar eit nytt opplæringsfartøy på 38 meter i to utgåver, den eine bygd i komposittmateriale og den andre bygd i stål. For nærare omtale av kostnader og finansiering sjå punkt 4.5.

Etter fylkesrådmannen si vurdering må sikkerheit, investeringskostnad, pårekna kostnader ved framtidig vedlikehald, skadeutbetring og miljøomsyn liggje til grunn for val av materiale.

Etter fylkesrådmannen si vurdering er det for tidleg å ta stilling til materialval no. Fylkesrådmannen rår til at konstruksjonsløysingar og materialval vert avklara gjennom den vidare prosjekteringsprosessen, ev. anbudsprosessen. Dette bør administrasjonen kunne handtere i det vidare arbeidet.

4.4 Eigarskap og selskapsform knytt til nytt opplæringsfartøy

I samband med «Forvaltningsrevisjon – Innkjøp» i 2017 vurderte Deloitte, på bestilling frå kontrollutvalet, fleire av fylkeskommunen sine kjøp, m.a. leige av båt frå Opplæringsfartøy AS. Deloitte konkluderte med at fylkeskommunen si leige av fartøyet er ei ulovleg direkteanskaffing:

«Anskaffinga er ikkje konkurranseeksponert, og ikkje dokumentert, og bryt dermed med LOA § 5 og FOA § 3-1 (7). Anskaffinga kvalifiserer ikkje som eigenregi etter FOA § 3-1 c, då det er private aksjonærar; jf. rettleiaren for offentlege anskaffingar, gjeld ikkje unntaket for eigenregi når det er private eigarinteresser i leverandørens verksemd. Dette gjeld sjølv om den private part berre eiger minoritetsdelar i selskapet».

I pkt. 3 i notatet frå fylkesrådmannen til FU 31.05.18, jf. vedlegg 1, vert juridiske tilhøve knytt til eige/leige av opplæringsfartøy omtala. Fylkesrådmannen slår i notatet fast at uavhengig av om fylkeskommunen skal leige eller kjøpe fartøy, og om dette skal skje gjennom eit aksjeselskap eller ikkje, gjeld lov og forskrift om offentlege anskaffingar (LOA og FOA).

Fylkesrådmannen ser føre seg følgjande alternativ når det gjeld nytt opplæringsfartøy:

1) Fylkeskommunen kjøper nytt fartøy

Då Opplæringsfartøy AS vart etablert var vurderinga at dagleg drift og ansvaret for eit slikt fartøy er relativt omfattande, og at det difor ikkje var ønskjeleg at fylkeskommunen skulle eige fartøyet direkte. Fylkesrådmannen si vurdering er no at fylkeskommunen har kompetanse til å kunne ta dette ansvaret, men at det må setjast av tilstrekkelege ressursar til å følgje opp dette.

2) Opplæringsfartøy AS kjøper nytt fartøy

På bakgrunn av regelverket for offentlege anskaffingar ser fylkesrådmannen det som ei lite tenleg løysing at Opplæringsfartøy AS kjøper nytt fartøy. Grunngevinga då selskapet vart etablert var at skulen slapp driftsansvaret, samt at fiskarlaget og rederiforeininga m.fl. som eigarar ville bidra til utleige, som igjen ville medføre lågare kostnadar for skulen. Erfaring syner at det er lite potensiale for inntekter frå utleige til andre.

Regelverket for offentlege anskaffingar krev at fylkeskommunen sitt kjøp (leigebehov eller investering i fartøy) uansett må konkurranseutsetjast, jf. ovanfor. Det inneber at Opplæringsfartøy AS ikkje har garanti for at det er dei som får anbodet, noko som vil vere ein for stor risiko og ein uholdbar situasjon for selskapet.

3) Fylkeskommunen leiger fartøy frå andre

Då Opplæringsfartøy AS vart etablert var vurderinga at det vart for dyrt å leige fartøy frå andre. Fylkeskommunen sitt behov for opplæringsfartøy har ikkje vore lyst ut på anbod og leige-marknaden har såleis ikkje vore testa. Det er fylkesrådmannen si vurdering er at det vil vere meir tenleg å eige båten sjølv enn å leige frå andre. Eigarskap gir betre høve til fleksibel bruk, tilgjengelegheit og høve til å bygge ein båt som er særskilt tilpassa fylkeskommunen sitt behov for praksisopplæring.

Ordninga med leige av fartøy frå Opplæringsfartøy AS har stetta fylkeskommunen sitt behov for praksisopplæring på båt i nærare 20 år. Erfaring frå stiftinga og drifta av Opplæringsfartøy AS viser likevel at det er fylkeskommunen som majoritetseigar som må ta hovudansvar for finansiering. Den neste største eigaren i selskapet eig i underkant av 4 % av aksjane, medan dei andre eigarane eig om lag 1% eller mindre. Som følgje av dårleg økonomi i selskapet har fylkeskommunen ved fleire høve gått inn med midlar i selskapet. M.a. gav fylkeskommunen i 2010 eit rente- og avdrags-fritt ansvarleg lån på 1 mill. kr i inntil 6 år som følgje av store utgifter til klassing av fartøyet. Lånet har ved to høve vorte forlenga, sist av FT i 2018, og gjeld no ut 2021.

Samla sett kan ikkje fylkesrådmannen sjå at aksjeselskap er ei aktuell organiseringsform.

Fylkesrådmannen rår til at fylkeskommunen investerer i nytt fartøy og sjølv vert eigar og tek ansvaret for drifta. Ei slik løysing inneber at Opplæringsfartøy AS må avviklast når Skulebas vert teke ut av fylkeskommunal drift.

4.5 Økonomiske konsekvensar

Investeringsutgifter

Som nemnt over syner konseptet som ligg føre budsjettpris for nytt opplæringsfartøy i to utgåver;

- bygd i komposittmateriale: 100 mill. kr ekskl. mva
- bygd i stål: 110 mill. kr ekskl. mva.

Prisestimata er utarbeidd for eit komplett utrusta fartøy i samsvar med spesifikasjon i rapport, basert på prisar og marknadstilhøve då konseptet vart utarbeidd.

I tillegg kjem ev. klassekostnader i byggeperioden stipulert til i storleiksorden 1,2-1,5 mill. kr.

Det må takast med i vurderingsgrunnlaget at det på dette stadiet i prosessen er ein uvisse knytt til kostnadsberekninga på +/-20 %.

FT vedtok i sak 31/18 Økonomiplan 2019-22 å setje av ei løyving i 2019 på 100 mill. kr ekskl. mva til nytt opplæringsfartøy. I saka vart det lagt til grunn slik finansiering:

- Rekneskapoverskotet frå 2017 på om lag 45 mill. kr vert «øyremerka» føremålet
- Unyttå lån frå tidlegare år på om lag 25 mill. kr
- Nytt låneopptak på om lag 30 mill. kr.

Det vart vidare i saka lagt til grunn at fylkeskommunen, som eigar av båten, får kompensert meirverdiavgifta knytt til investeringa.

Dei økonomiske konsekvensane i driftsbudsjettet vart med denne finansieringsmodellen berekna til å bli om lag 2,5 mill. kr årleg. Fylkesrådmannen la i saka til grunn at denne driftsutfordringa kunne dekkast gjennom Marint rekrutterings - og kompetansehevingsfond (MAREKO) og inntekter fylkeskommunen måtte få frå Havbruksfondet.

I økonomiplansaka heiter det m.a.:

«Havbruksfondet vart oppretta i 2016, det er administrert av Fiskeridirektoratet, og det er ingen bindingar på korleis fylkeskommunen skal bruke inntektene frå fondet. Dei årlege inntektene frå desse fonda er usikre, men utifrå dagens prognosar vil samla bidrag frå desse to inntektskjeldene kunne utgjere meir enn 2,5 mill. kr per år.»

I tertialrapport 2/18 går det fram at Sogn og Fjordane fylkeskommune i 2018 får utbetalt om lag 31,4 mill. kr frå Havbruksfondet i 2018. I saka vart det vedteke at utbetalinga vert sett av på disposisjonsfond og førebels øyremerka kjøp og drift av nytt opplæringsfartøy.

Dersom 30 mill. kr av inntekta frå Havbruksfondet i 2018 vert nytta til kjøp av nytt fartøy fell dei tidlegare berekna kapitalutgiftene på 2,5 mill. kr. bort.

Ev. behov for undervisningsutstyr ut over det som ligg i konseptet, må dekkast over den årlege løyvinga til undervisningsutstyr eller innanfor brukarskulane sine budsjett. Ev. kan det vere aktuelt å inngå samarbeidsavtalar med næringslivet eller andre samarbeidspartar om medfinansiering av undervisningsutstyr, jf. omtale i punkt 4.6.

Ut frå forventa tidsplan for det vidare arbeidet med prosjektet, jf. omtalen i pkt. 5 under, rår fylkesrådmannen til at løyvinga på 100 mill.kr ekskl. mva. vert fordelt med 30% i 2019 og 70% i 2020.

Driftsutgifter

Det er mange faktorar å ta omsyn til når vi skal stipulere årlege driftsutgifter for nytt opplæringsfartøy. I estimata under har vi teke utgangspunkt i driftsutgiftene for Skulebas og justert for pårekna endringar i føresetnader:

- Løn og drift: 2,5 mill. kr. Det er knytt uvisse til korleis bemanningsoppgåva utsteda frå Sjøfartsdirektoratet vil bli for eit nytt og større opplæringsfartøy. For å sikre drift og vedlikehald av fartøyet er det lagt til grunn at det er behov for to faste stillingar; ein maskinist og ein skipper. Dersom stillingane kan kombinerast med oppgåver knytt til skuledrifta vil lønskostnaden knytt til opplæringsfartøyet kunne reduserast. Det er i tillegg lagt til grunn 50% stillingsressurs til administrasjon av fartøyet.
- Klasse: 0,2 mill. kr. Klassekostnadane vert meir omfattande dess eldre fartøyet er. Her er det stor uvisse.
- Drivstoff: 0,2 mill. kr
- Vedlikehald: 0,2 mill. kr
- Forsikring: 0,4 mill. kr
- Diverse driftsutgifter: 0,5 mill. kr.
- Driftsinntekter: Det ligg ikkje føre avtalar om utleige av fartøyet. Det er ikkje budsjettert med driftsinntekter, då erfaring frå Opplæringsfartøy AS viser at det er utfordrande å skaffe leigeinntekter ut over det fylkeskommunen betalar. Fylkesrådmannen legg likevel til grunn at fylkeskommunen må arbeide for å kunne leige ut fartøyet i periodar det ikkje er brukt til opplæring. Ev. driftsinntekter vil redusere netto driftsutgifter.

Fylkesrådmannen vil understreke uvisse knytt til føresetnadene for framtidige driftsutgifter.

På bakgrunn av vurderingane over er driftsutgiftene for nytt opplæringsfartøy stipulert til om lag 4 mill. kr. Den fylkeskommunale løyvinga til praksisopplæring for elevar i marine- og maritime fagområde (leige av Skulebas) utgjer i budsjett 2018 om lag 2,5 mill. kr årleg. Årleg auke i driftsutgifter vert med dette 1,5 mill. kr.

For å sikre ein god prosess i det vidare prosjekteringsarbeidet ser fylkesrådmannen det som avgjerande å få på plass naudsynt maritim kompetanse. Fylkesrådmannen rår til at det vert sett av driftsmidlar i 2019 med 1 mill. kr til dette føremålet.

Fylkesrådmannen rår til at driftsutgiftene på 1 mill. kr i 2019 og den årlege auken i driftsutgifter på om lag 1,5 mill. kr frå 2020 vert finansiert ved årlege tildelingar frå fondet «MAREKO» og inntekter frå Havbruksfondet. Avtalen som ligg til grunn for «MAREKO» sikrar inntekter til fondet fram til 2027. Inntektene frå Havbruksfondet er usikre, men fylkesrådmannen si vurdering er at samla bidrag frå desse to inntektskjeldene vil kunne dekke den årlege auken i driftsutgifter.

4.6 Medfinansiering frå fiskerinæringa og andre samarbeidspartar

Det er fylkesrådmannen si vurdering at det er lite realistisk å sjå føre seg at medfinansiering frå fiskerinæringa og andre partar skal kunne redusere den økonomiske investeringsutfordringa i monaleg grad.

Fylkesrådmannen har også vurdert det som lite tenleg å kontakte næringslivet eller andre om medfinansiering av nytt opplæringsfartøy før eigartilhøva og andre premisser for eit ev. nytt opplæringsfartøy er vedteke, og har difor så langt ikkje vore i kontakt med næringa eller andre samarbeidspartar om dette.

Fylkesrådmannen vurderer det som meir realistisk med medfinansiering frå fiskerinæringa og/eller andre samarbeidspartar når det gjeld utstyr. Dersom det blir vedteke at fylkeskommunen skal

investere i nytt opplæringsfartøy, vil fylkesrådmannen ta initiativ til kontakt med fiskerinæringa og/eller andre samarbeidspartar om medfinansiering.

5. Vidare arbeid

Dersom det blir vedteke at fylkeskommunen skal investere i nytt opplæringsfartøy vil fylkesrådmannen starte arbeidet med å etablere anbudsdokument og vidare prosjektering.

Framdrifta i sjølve bygginga vil vere avhengig av tilboda og kapasiteten i marknaden. Dersom tilboda syner seg å avvike vesentleg frå kostnadsramma, vil fylkesrådmannen måtte leggje fram sak om dette til politisk handsaming.

Fylkesrådmannen legg til grunn at sjølve byggefasen kan reknast til om lag eitt år og vurderer det som realistisk å kome i gang med bygging i løpet av 2019 og ferdigstille prosjektet i 2020.