

Notat om fartøydrift

Bakgrunn

Fartøyene er en viktig ressurs for UiT, og uten disse hadde UiT neppe hatt den posisjon som i innehar knyttet til marin forskning i Arktis. Vi er i dag verdensledende innfor klima- og miljøforskning, med ledende fagmiljøer innen bio- og geovitenskap, og her har særlig forsknings-fartøyene med de mulighetene de gir for å fremskaffe relevante data spilt en viktig rolle. UiT har også en unik posisjon knyttet til utdanningsfeltet, hvor studenter innen flere fagfelt kan tilegne seg unik kompetanse knyttet til relevant praksis i utdanningen gjennom bruk av fartøyene. UiT er med andre ord en viktig kunnskapsleverandør av fremtidens havforskere. Det er utdannet over 100 phd'er på bakgrunn av data og erfaringer fra tokt og et betydelig større antall mastergradsstudenter. UiT har fått flere SFI'er, som Mabcent, Cirfa og Dsolve og SFF'er, som CAGE og IC3, samt nasjonale prosjekter som Arven etter Nansen og GoNorth, og flere store EU-prosjekter som har vært knyttet til bruk av fartøy. Nytt SFF iC3 er også avhengig av tilgang til forskningsfartøy.

Fartøyøkonomien ved UiT har de senere år vært anstrengt, og særlig etter at UiT fikk tildelt 50% av tilgjengelige tid på FF Kronprins Haakon fra 2018. Driften av FF Helmer Hanssen og FF Johan Ruud har stort sett gått i balanse med det årlige øremerkede tilskuddet fra Kunnskapsdepartementet og leieinntektene som er knyttet til disse fartøyene. Det er litt for tidlig å si noe om kostnader knyttet til FF Beret Paulsdatter som nylig er gått inn som erstatningsfartøy for Johan Ruud. Vi har imidlertid ingen grunn til å tro driften av dette fartøyet vil være høyere enn det var for FF Johan Ruud.

I det videre vil dette notatet derfor konsentrere seg om hva som bør gjøres knyttet til driften av FF Kronprins Haakon for å bedre fartøyøkonomien

Modellen, som ble avtalt mellom Kunnskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, samt Nærings- og fiskeridepartementet for betaling av FF Kronprins Haakon, er satt opp slik at UiT betaler for 50% av alle kostnader knyttet til fartøyet selv om vi bruker færre døgn. Opp gjennom årene fra 2018 har det dessverre ikke vært mulig for UiT å få tildelt sin kvote av døgn, noe som har medført at UiT har utestående nærmere 90 toktdøgn. Dette utgjør omlag 30 mill. kr som enten Norsk polarinstitutt eller Havforskningsinstituttet er skyldige UiT. I tillegg har kostnadene til drift av fartøyet hatt en betydelig vekst fra 2018 og frem til 2023. Se tabell under.

UiTs andel av kostnader til leie av FF Kronprins Haakon

År	Kostnader (1000 nok)	% vis endring fra 2019 (første hele driftsår)
2018	14 112	
2019	35 208	
2020	35 312	0,3 %
2021	46 728	32,6%
2022	45 379	29,7 %
2023 (budsjett)	58 936	59,6%
Prognose 2024	53 495	51,9 %

Det er flere forhold som har medført økning i kostnadene. Viktigst er likevel store kostnader til utbedring av fartøyet, da det ble konflikt og forlik mellom byggeverftet Fincantieri og

Havforskningsinstituttet ved overføring av Fartøyet. Krigen i Ukraina, med følgende høye drivstoffpriser, har også bidratt betydelig til prisveksten

UiT har i alle år fra 2018 frem til 2022 levert inn toktsøknader på mer enn tildelt driftstid. Grunnet biologiske forhold og isforhold er det særlig sommermånedene som er mest omsøkt blant alle brukere. Kompromisser må gjøres der faste tidsserier/overvåking gis prioritet. Fartøyet er også blitt omdirigert til Antarktis av sentrale myndigheter. Disse forholdene har medført at vi ikke har fått tildelt vår avtalte tid på FF Kronprins Haakon. For 2023 var det lav etterspørsel fra alle eierne, det er særlig avslutningen av Arven etter Nansen og CAGE som hadde siste feltarbeid i 2022, i tillegg til innstramminger fra Forskningsrådet knyttet til dårlig økonomistyring, som har medført at vår omsøkte andel er lavere enn normalt. Grunn de høye drivstoffpriser har alle brukere av FF Kronprins Haakon også strammet inn på bruken av fartøyet i 2023. Utsiktene ser bedre ut fremover. Drivstoffprisene faller og det er nye prosjekter på gang, herunder ny aktivitet knyttet til nytt polhavsprogram, men også GoNorth-prosjektet og Institutt for geovitenskaps nye SFF iC3 har behov for et betydelig antall toktdøgn. Antall søknader knyttet til ekstern finansierte prosjekter er også økende fra brukermiljøene.

Behov for en gjennomgang for å styrke økonomien i fartøybudsjettet

Rektor har bestilt et notat fra brukerfakultetene (BFE- og NT-fak) som skal inngå i orientering til universitetsstyret i juni. Rektor ønsker særlig belyst om hvorvidt økonomimodellen knyttet til fartøydriften bør endres. I tillegg er fagmiljøene bedt om å lage en prognose for fremtidige inntekter knyttet til utleie, samt muligheter for økte inntekter gjennom finansierte forskningstoktdøgn

Behov for endring av økonomimodell

Den 4. mai 2023 ble det avholdt et møte mellom NT-fak og BFE-fak for å gjennomgå økonomimodell og rutiner for å forbedre fartøydriften og økonomien. Det var stor enighet om at dagens modell hvor fartøyene er skilt ut i en egen avdeling med eget budsjett med en rammetildeling fungerer godt. I likhet med bygningsinfrastruktur er det forventet at fartøyene skal inngå som egeninnsats i forskningsprosjekter. Dette gjelder særlig Forskningsrådet som ikke dekker kostnader til drift av fartøy, men i realiteten er dette også tilfellet for flere EU-prosjekter, da rammene er såpass små at det ofte ikke er rom for å dekke utgifter til fartøydrift i stor utstrekning. Likevel er muligheter for delvis dekning gjennom samarbeid med andre og delvis dekning gjennom EU mulig. Toktkomiteene for KPH og Helmer Hanssen har allerede innført kriterier for tildeling av tokttid, som favoriserer søknader som dekker deler av utgifter til drift av fartøy. I de senere år har denne typen inntekter økt betydelig. Det er derfor vanskelig å se at inntektene kan økes vesentlig uten at det går for mye ut over egen aktivitet.

Gjennom det nye innmeldingsskjemaet for tildeling av tokttid skal det nå klart fremkomme hvorvidt hele eller deler av toktet er finansiert. Videre skal det legges ved internbudsjett knyttet til ekstern finansiering i de tilfeller det ligger til grunn. Videre skal egeninnsats knyttet til bruk av fartøy stå i forhold til fordelingen av ekstern midler mellom de ulike partene i prosjektet. Dette er med på å sikre at UiT får sin rettmessige andel i eksterne samarbeidsprosjekter, og selv om dette ikke direkte påvirker fartøyøkonomien vil det være med på å styrke UiTs eksterne økonomi i stort.

BFE- og NT-fak mener at det er uhensiktsmessig å innføre en type internhusleiemodell på fartøyene da det ikke er noen reelle insentiver (ingen alternativ anvendelse av midler da kostnadene vil løpe

delvis uavhengig av aktivitet). Det er et godt samarbeid mellom fakultetene og en god forståelse for den økonomiske situasjonen og det arbeides godt på tvers for å øke inntektene til fartøydriften.

Prognose for fremtidig inntekter knyttet til egne tokt/toktsamarbeid

Det er særlig gjennom samarbeidstokt med andre institusjoner/land vi til nå har klart å delfinansiere toktkostnader. Her har vi til nå hatt inntekter gjennom samarbeid med Sør-Korea, Oljedirektoratet, men også gjennom GoNorth-prosjektet. I tillegg har det unntaksvis kommet inn noen midler gjennom EU-prosjekter. I ERC-prosjekter kan man søke opp til en million euro for å dekke tyngre infrastruktur. Her vil det være mulig å innhente noe, men ERC søknader er et trangt nåløye og det er langt mellom søknadene som går inn. Et realistisk estimat for 2025 og 2026 vil være at vi klarer å hente i 3-4 mill. kr hvert år gjennom eksterne prosjekter/prosjektsamarbeid med andre.

Prognose for fremtidige leieinntekter

BFE- og NT-fak i samråd med rektor og Norsk Polarinstitutt (NPI) sendt et brev til eier-departementene hvor vi ber om at 10 % av tokttiden og kostnadene til drift av FF Kronprins Haakon overføres fra UiT til NPI, slik at UiT får tilgang til 40 % og NPI får tilsvarende 40% fra 1.1.2024. Dette er foreløpig ikke avklart. I tillegg har UiT fra før leid ut 10 % av sine 50% til UiB i en femårig avtale. Dette innebærer at dersom avtalen med NPI går i orden, vil UiT bare ha tilgang til 30 % av fartøyet fra 2024.

I budsjettet for 2023 var leieinntekter estimert til 23 mill.kr. Dette er veldig høyt, og det kan se ut til at resultatet ved årsslutt komme til å bli i underkant av 20 mill.kr. Året 2023 var også et spesielt år med en veldig anstrengt økonomi, både knyttet til 5-års klassing av fartøyet, men også svært høye bunkerskostnader, og med lav prosjektaktivitet. Om avtalen med NPI går i orden vil UiT ha mindre tokttid å leie ut, og av den grunn vil estimatet på fremtidig inntekter reduseres betydelig. Et mer realistisk anslag for 2025 og 2026 er leieinntekter på ca. 15-16 mill.kr. per år, hvor utleie til UiB alene står for om 11 mill.kr. Om avtalen med NPI går gjennom vil UiT bare ha 30 % av tiden på fartøyet, og da vil det være mindre aktuelt å øke annen utleie.

Behov for økt tilskudd fra UiT

Det er viktig å presisere at både NT-fak og BFE-fak har betydelige utgifter til fartøydrift over eget budsjett. Begge enheter har flere teknikerstillinger, store infrastrukturkostnader og administrative utgifter knyttet til håndtering av fartøyene som ikke inngår i fartøybudsjettet. Økt kompleksitet, for eksempel knyttet til logistikk ved bruk av Longyearbyen som snuhavn, og mer avansert vitenskapelig utstyr, medfører at disse utgiftene øker for fakultetene parallelt med økt krav til kompetanse særlig hos våre teknikere. Gitt den økonomiske situasjonen har derfor fakultetene rom for å gå inn med ytterligere ressurser knyttet til fartøydriften ut over det vi klarer å hente inn til utstyr og dekning av teknikerstøtt gjennom prosjektfinansiering.

Prognose for drift av FF Kronprins Haakon i 2024 er 53,495 mill.kr. Fartøyavdelingen er tildelt 19 mill. kr for å dekke disse merkostnadene. Korrigert for prognose overfor, men inntektsanslag utover tilskuddet på 18-20 mill.kr. vil forventet resultat for driften av FF KPH i 2024 alene være på minus 15 mill. kr. Dersom NPI overtar 10 % av UiTs tid vil dette beløpet reduseres til om lag 4 mill. kr. Dersom avtalen med NPI ikke går i orden, vil det være mulig for UiT å leie ut deler av denne tiden til andre

aktører. Dette vil være avhengig at det passer tidsmessig for leietakere, og er derfor beheftet med noe usikkerhet. Om NPI ikke overtar disse 10% av UiT så har vi tatt høyde for at vi skal klare å leie ut om lag 2/3 av denne tiden til andre aktører. Behovet for økt tilskudd til fartøydriiften er derfor:

Ved overføring av 10% av vår tid til NPI er det nødvendig med en tilleggsfinansiering på min. 4 mill.kr.

Dersom avtalen med NPI ikke går i orden er det nødvendig med tilleggsfinansiering på min. 8 mill.kr.

Dette er tilskudd som kommer i tillegg til behov for nedbygging av opparbeidet negative avsetninger. Inngående balanse ved starten av 2023 var på totalt –96,8 mill.kr for fartøyene.

Tromsø 6. juni 2023

BFE-fak.

Jørgen Berge

NT-fak.

Arne Smalås