

# Ny drakt doblet

**HANDEL:** Norges-Gruppen bruker over 100 millioner kroner denne høsten for å integrere Deli de Luca på Esso-stasjonene de driver. Pilotstasjonene melder om doblet matsalg.

JOHN FULLER  
JOHN.FULLER@FINANSAVISEN.NO

JØRGEN HYVANG  
JØRGEN.HYVANG@FINANSAVISEN.NO

Før jul i fjor kjøpte NorgesGruppen Tiger-selskapet som har driftet alt utenom bensinsalget på Essos stasjoner i Norge. For å øke salget av mat og drikke vil de bygge om 65 av bensinstasjonene for å få plass til Deli de Luca-konseptet som de eier fra før.

– Salget av sukkervarer, lesestoff og spill har gått nedover de siste årene, og vi erstatter disse varene med mer salg av mat. Pølse og burger vil fortsatt være viktig, men vi ønsker å tilby sunne alternativer, sier adm. direktør Tormod Lier.

Han er ikke fremmed for å gå nye veier, eller gå tilbake til velprøvde metoder, for å oppnå suksess. Da Lier startet i Deli de Luca i 2013 hadde selskapet tapt penger i flere år på rad. En ting som skilte konseptet fra andre kiosker var at de ikke hadde pølser på menyen i det hele tatt. Det var noe av profilen til Deli de Luca helt fra starten av. Men mange franchisetakere slet med å oppnå god lønnsomhet.

– Så da bestemte vi oss for å introdusere pølser, og plutselig ble det vår nest største kategori. Vi må ikke glemme at det er vanlige folk det er flest av, sier Lier.

## Lynrask utrulling

Så langt har Deli de Luca-konseptet blitt prøvd ut på seks bensinstasjoner på Østlandsområdet. Resultatene er så gode at flere bensinstasjoner skal få samme overhaling.

– På de seks prøvestasjonene har salget av mat doblet seg, mens omsetningen totalt sett har økt med 25 prosent. Det er vi veldig, veldig fornøyd med, sier Deli-sjefen.

De største stasjonene omsetter for rundt 30 millioner kroner i året eksklusiv drivstoff. De gode resul-



## Kaffe fortsatt størst

tatene er også blitt lagt merke til hos toppsjefene i NorgesGruppen, som har gitt grønt lys til en større utrulling.

– Vi begynner å bygge om stasjoner natt til mandag. Da skal vi bygge om fire stasjoner i uken

frem til jul. Det betyr at vi skal ha rundt 65 nye Deli de Luca-stasjoner innen året er omme, sier Lier.

Hvis omsetningsveksten fra pilotbutikkene videreføres, betyr det en samlet omsetningsvekst på rundt 250 millioner kroner. I dag

ligger Tiger-selskapet på rundt 1 milliard kroner i omsetning.

Med en enhetskostnad på 1,5 til 2 millioner kroner pr. stasjon, regner Lier med at NorgesGruppen totalt vil bruke over 100 millioner kroner innen de 65 stasjonene

fremstår i ny drakt. Da vil det finnes nye stasjoner i praktisk talt hele Sør-Norge.

## Kvinner og barn

Forskjellene mellom en tradisjonell Esso-stasjon og en Deli de Luca-

# matsalget



**SALGSØKNING:** Deli de Luca-sjef Tormod Lier er veldig fornøyd med matsalget etter å ha bygget om Esso-stasjoner på Østlandet. FOTO: JØRGEN HYVANG

stasjon er flere. For det første sates det på flere sitteplasser for folk som har tid til å sette seg ned med en kopp kaffe eller et mindre måltid. I tillegg skal det være et større tilbud av frukt og grønt, samtidig som man skal få pølser, hamburger

og pizza. Det tilpasses også for take away, som ifølge Lier er en økende trend.

De sunnere alternativene sliter fortsatt med å nå salgstoppen, men Lier har tro på at dette salget vil styrke seg. I dag er 80 prosent

av kundene menn, men nå skal det sates mer på kvinner og barnefamilier. Likefullt er det en gammel slager som topper salgslistene.

– Hvis du ser på enkeltprodukter er det fortsatt kaffe som er størst, sier Lier.



**FLERE OMBORD:** Tallene er fortsatt røde for Fjord Line, selv om fergene frakter flere. FOTO: FJORD LINE

## Passasjervekst for Fjord Line

**SHIPPING:** Fjord Line hadde nesten en halv million passasjerer i første halvår. Men bunnlinjen er fortsatt negativ.

**BJØRN SEGROV**  
BJORN.SEGROV@FINANSAVISEN.NO

Fergerederiet Fjord Line fraktet 491.425 passasjerer i første halvår. Det var 16 prosent flere enn i samme periode i fjor. Størst var økningen på strekningen Sandefjord-Strömstad med 22,5 prosent.

Også bil- og trailertrafikken øker, men antall trailere fra Vestlandet faller. Det forklarer rederiet med henvisning til konjunkturedgangen i denne regionen. Fjord Line har daglige seilinger fra Bergen og Stavanger til Hirtshals på Nord-Jylland i Danmark.

### Avdragsfrihet

Selskapet betjener også ruten Kristiansand-Hirtshals, der den hurtiggående katamaranen «HSC Fjord Cat» konkurrerer med Color Lines SuperSpeed-ferge i sommersesongen. I tillegg har det en rute fra Langesund i Telemark til Hirtshals.

Fjord Line har slitt tungt økonomisk etter og har hatt full avdragsfrihet på alle lån i første halvår. Selskapet har dessuten en opsjon på 50 prosent avdragsutsettelse i andre halvår.

I første halvår tapte rederiet

### Fjord Line

| (Mill. kr)       | 1.h/16 1. | h/15   |
|------------------|-----------|--------|
| Driftsinntekter  | 442,9     | 364,3  |
| Driftsresultat   | -66,4     | -97,4  |
| Res. før skatt   | -94,2     | -139,3 |
| Res. etter skatt | -94,2     | -139,4 |

66,4 millioner kroner på driften. Resultatet før skatt ble negativt med 94,2 millioner kroner. I tremånedersperioden april-juni kom driftsinntektene opp i 293 millioner kroner og driftsresultatet var positivt med 7,5 millioner kroner.

### Teigen størst

Etter at Johan H. Andresens investeringsselskap Ferd gikk inn på eiersiden og deler av et obligasjonslån ble omgjort til aksjer kontrollerer Frode Teigen 52,2 prosent og Ferd 44,6 prosent av aksjene. Teigens post eies gjennom hans selskaper Kontrari og Kontrazi i Egersund.

Ved halvårsskiftet var den bokførte egenkapitalen i Fjord Line 863 millioner kroner. Ifølge rederiet viser meglervurderinger at det ligger store merverdier i skipene utover de bokførte.

## Vard vinner ny cruiseskipsjobb

**INDUSTRI:** Verftsgruppen Vard har funnet et nytt marked i nisjen for bygging av mindre cruiseskip. Det betyr milliardoppdrag for to norske verft.

**BJØRN SEGROV**  
BJORN.SEGROV@FINANSAVISEN.NO

Skipsverftene har brukt tid og krefter på å utvikle nye satsingsområder etter kollapsen i offshore serviceskipssektoren. Både Vard og Kleven har lyktes med denne strategien.

For to uker siden ble det klart at Vard-verftet Søviknes skal bygge fire små luksuscruiseskip for det franske rederiet Ponant.

Fredag kom meldingen om at også det tyske selskapet Hapag-Lloyd Cruises overlater byggingen av sine to nye ekspedisjonscruiseskip til den norske verftsgruppen. I dette tilfellet skal utrustning og ferdigstillelse skje

på Langsten i Tomrefjord.

### Milliardjobb

Hapag-Lloyd-skipene er designet blant annet med tanke på cruise i polare strøk. De blir 138 meter lange og 22 meter brede og får en bruttotonnasje på vel 16.000 tonn. Om bord blir det plass til 240 passasjerer fordelt på 120 lugarer og suiter. Prisen anslås til over en milliard kroner pr. stykk.

**Skrogene leveres fra Vards verft i Tulcea i Romania. Ifølge Vards konsernsjef Roy Reite skal Langsten være ferdig med sin del av jobben i første og fjerde kvartal 2019.**

Ekspedisjonscruise fartøyene som bygges for Ponant på Søviknes er noe mindre enn Hapag-Lloyds. De blir 128 meter lange og får 92 lugarer med plass til 180 passasjerer. For disse ligger bruttotonnasjen rundt 10.000 tonn.