

# Moderne//transport

LOGISTIKK I PRAKSIS

## Et arabisk logistikk-eventyr

Bli med MT til Dubai Logistic City

S. 72-78



Moderne Transport-  
prisen til  
Ole Andreas  
Hagen s. 6-8



Spenning for Kangoo s. 120-121



ASKOs nye superlager s. 22-25

# Havnesamarbeid til nytte?

**Etableringen av regionale havnesamarbeid bør gi rom for både spesialisering og utvikling av bærekraftige, regionale havnenettverk med et bredt tjenestetilbud rettet mot næringslivets behov og tilpasset øvrig infrastruktur.**

Det ligger imidlertid et uutløst effektiviserings- og utviklingspotensial i dette, som kan komme til nytte i den regionale nærings- og infrastrukturplanleggingen.

I dag har vi 13 havneselskap på kysten, ett av dem i Nord-Norge, og ytterligere to er nå i en utredningsfase. Sjøtransporten til/fra disse havne-regionene utgjør ca. 60% av totalt sjøtransportert gods til/fra og mellom norske havner (SSB 2010).

For bulkogds represententer disse havnene 60%, containere (tonn) 40%, Ro/Ro 70% og annet stykkogds 45%. Dette til tross, det er lite oppmerksomhet knyttet til havneselskapenes virksomhet og utvikling sammenlignet med andre IKS-konstellasjoner, som eksempelvis innenfor renovasjon og beredskap/brannvern. Målene er imidlertid de samme. Her er også samordning et virkemiddel for bedre oversikt og utnyttelse av innsatsfaktorene.

Et havneselskap kan bidra til bedre oppgavedeling mellom de aktive havnene innen regionen, spesialisering, konsentrasjon og styring av godsstrømmene til valgte knutepunktshavner og tilrettelegge for mer bærekraftige transportløsninger og reduserte miljøbelastninger fra transportsektoren. Dette vil være en styrke for samarbeidet, og i dette ligger at havnetilbudet kan tilpasses næringslivets behov for sjøtran-



Effektivisering av havneleddet er en nøkkel for å styrke sjøtransportens konkurransevne, mener artikkelforfatteren.

sporttjenester. Dette krever medvirkning blant annet gjennom offentlig/privat samarbeid i havne- og infrastrukturutviklingsprosjekter.

**Pådriver for helhetsvurderinger**  
Havneselskapene kan sies å ha en pådriverrolle hva angår havnenes utviklingsmuligheter. Havnene er mer enn prikker på et kart, de må ses som en integrert del av ulike transportkjeder. Selskapenes oppgaver kan gå på infrastrukturtilpassning sjø/land, klarlegging av kai-, arealbehov, mer oversiktlige og effektive sikkerhets- og kontrollrutiner og best mulig tilpassede rutiner og utstyr for godshåndtering og – forflytning i havnenes terminalområder.

Hvordan dette arbeidet planlegges, tilrettelegges og gjennomføres i de enkelte samarbeidsregionene i dag, kan variere, og det er ikke utarbeidet offisielle evalueringsrapporter som sier noe om erfaringer så langt. Her ligger det sannsynligvis mye informasjon som kan være nyttig i arbeidet med å finne tiltak som kan effektivisere sjøtran-

sporten, øke mulighetene for nye transportløsninger sjø/land og være innspill til nye formelle og uformelle samarbeidsrelasjoner.

**Samhandling gir engasjement**  
Det er stor forskjell på hvordan havnene innretter seg mot sjø- og landside. Det har blant annet med beliggenhet, godstype og godsvolum å gjøre. Det er forskjell på sjøtrafikkbildet i Oslofjordområdet og i Midt/Nord-Norge hva angår gods- og flåtestruktur. Dette har stor innvirkning på havnenes innretning og tjenestetilbud, og er i seg selv en stor utfordring for både havnene og næringslivet.

Godsstatistikken indikerer at det er forskjeller i transportdekningen sjøverts mellom Oslofjorden/Sørlandet og Vestkysten/Nord-Norge. Blant annet er ro/ro-gods dominerende på Vestkysten, og vi registrerer at hovedtyngden av flerbrukskip opererer her. Dette gir seg også utslag i havnenes tilpassing av terminaler og fasiliteter for øvrig.

De interkommunale løsningene kan ha en viktig oppgave her, i det å finne en felles havneløsning som kan tilpasses et regionalt sjø/landtransportbehov. Et

godt havnetilbud er avhengig av god informasjonsutveksling mellom havneforvaltning og brukere av havnetjenestene både på sjø- og landside. Dette har ikke alltid vært bra, men det kan vises til flere offentlig/private samarbeidsprosjekter på havne-/næringsparksiden med gode resultater. Engasjementet er også avhengig av lokalisering av havnetilbudet på kysten, og det er flere spørsmål som melder seg når det gjelder skip-/havn-/landtilpassningen. Det er store forskjeller på godsstruktur, godsvolum over havnene og ulike skiptyper er i operasjon langs kysten. Det er derfor viktig å skaffe seg et klart bilde av utviklingen både på sjø og landside, det vil si at et havnetilbuds langsiktighet og fleksibilitet må fange opp de utviklingsstrekk som går på endringer i skipsteknologi og godsstruktur. Dette er utfordringer som krever koordinering og samarbeid både når det gjelder terminalutforming, utrustning og eksterne veg- og eventuelle banetilknytninger på landsiden.

#### Ny kunnskap og nytenking

Større konkurranse mellom europeiske havner, vil gi økt innsats

for konsentrasjon av havnetilbudet og utvikling av spesialiserte logistikkentra for lastoverføringer mellom sjø- og landtransport. Havnenes evne til å følge opp og tilpasse seg denne utviklingen her til lands vil være avgjørende for sjøtransportens rolle i etableringen av intermodale terminaler og transportkjeder sjø/land.

Etableringen av interkommunale havnesamarbeid har åpnet for mer engasjement og dynamikk knyttet til intermodale transportløsninger og infrastrukturens situasjon sjø/land, men vi vet fremdeles lite om erfaringene lokalt og effektene nasjonalt av dette.

Det må forventes at det fokus som er rettet mot havneorganisering, blant annet gjennom rapporten "Hvordan styrke sjøtransportens konkurransevne?", kan videreføres i neste fase av dette utredningsarbeidet. Det er på tide å evaluere eller ta for oss noe av det som er på gang og er gjort for effektivisering av havneleddet, og se det i en større sammenheng. Her er det rom for nytenking!

## Mathavn på Hitra

**SJØMATPRODUKSJON** er en viktig kystnæring. For markedene i Norden og Europa er biltransport dominerende, men det arbeides nå for å øke sjøtransportandelen – også for fersk fisk fra oppdrettselskapene på kysten og spesielt fra Hitra og Frøya.

Det er nå i gang en utredning om Hitra og havn/industriutviklingen på Jøstenøya, som Mathavn og et Food Logistics Center. Dette er en doktoravhandling som utføres av Kristina Liljestrand (bildet) fra Chalmers Universitet i Göteborg. Forrige måned var hun på en første intervjurunde og befaring på Hitra og Frøya og er fornøyd med de kontakter og den informasjon hun har fått, og at all kunnskap om de ulike sjømatproduktene vil ha stor betydning for hvordan et Food Logistics Center skal utformes og fungere. Produktkunnskap vil være en viktig faktor i arbeidet med logistikk-løsninger, og dette vil få stor betydning for både lager-/terminaloperasjonene og transportløsningene.

Arbeidet er integrert i Interreg IVB Food Port



Project, som er i gang med Kristiansund og Nordmøre Havn som norsk partner. Det knytter seg store forventninger til dette arbeidet, og resultatet vil foreligge i 2014 – samme år som det er forespeilet at industriområdet med sine fasiliteter kan være i drift på Jøstenøya. Industriområdets havnetilbud, Hitra Kysthavn, kan være klar for anløp av ro/ro- og annen tonnasje i 2013. Arbeidet er allerede i gang.

**B O H**  
BERGEN OG OMLAND HAVNEVESEN  
PORT OF BERGEN

**BERGEN - fremtidsrettet, internasjonal miljøhavn**  
www.bergenhavn.no