

E-nav, 12. september 2018

Den som deler den vinner



OSLO HAVN
PORT OF OSLO

Carl Johan Hatteland
Oslo Havn KF
Rådgiver forretningsutvikling

Den som deler den vinner ... Hva betyr det?

- Hva er det **de** (les: alle andre) skal dele?
- Hva er det **de** (les: jeg) skal vinne?
- Hvem er de/den?
- **Noen skal/må dele for at noen skal/kan vinne**
 - Underforstått tanke om effektivitet, det optimale
 - Effektivt/optimalt **mht. hva og hvem**
 - Hva: sjøtransport, havner, næringsliv/verdiskaping, overføring, forvaltning, samfunns-/bedriftskostnad, utslipp
 - Hvem: rederi, havn, vare, bedrift/eier, samfunnet, miljøet
 - Hvor går veien videre fra det effektive/optimale?
- Er det rom for flere enn 1 (meg) i optimum?

Utgangspunkt

- «Alle» skal dele for at **sjøtransporten** skal vinne
 - Lønnsomhet, overføring, verdiskaping, miljø
- Hva skal «alle» dele?
 - Informasjon om ... som gir
 - returlast, fyllingsgrad, minimalt med tomkjøring, kortest kailigge, lavest drivstofforbruk, mest kai/lasting/lossing for pengene ...
- Hva innebærer det mht. informasjonsdeling
 - Hvis vi med informasjonsdeling mener koordinering horisontalt/vertikalt i kjeder/nettverk ...
 - Hva med: Konkurransen, priser, variasjon, innovasjon, velferd, verdiskaping, miljø/bærekraft, ...

Tre eksempler

1. Container & ferge: europalast
2. Mineraler: kystlast
3. Gjenvinning: oslolast

- Statistikk
- Anløpsstruktur
- Kunder og vareeiere
- Konkrete henvendelser/prosjekter

Drivere

- De tunge/lange økonomiske drivkreftene virker
- Mineralforvaltning (eller mangel på) og demografi presser fram sjøtransport
- Det grønne skiftet presser fram sjøtransport, også for lokale varestrømmer
- Transportvalg internaliseres

Barrierer

- Kunnskap og forståelse
- Regulering og kommersielle strukturer
- Offentlige innkjøp og politikk
- Fragmentering og deling/struktur



Deling

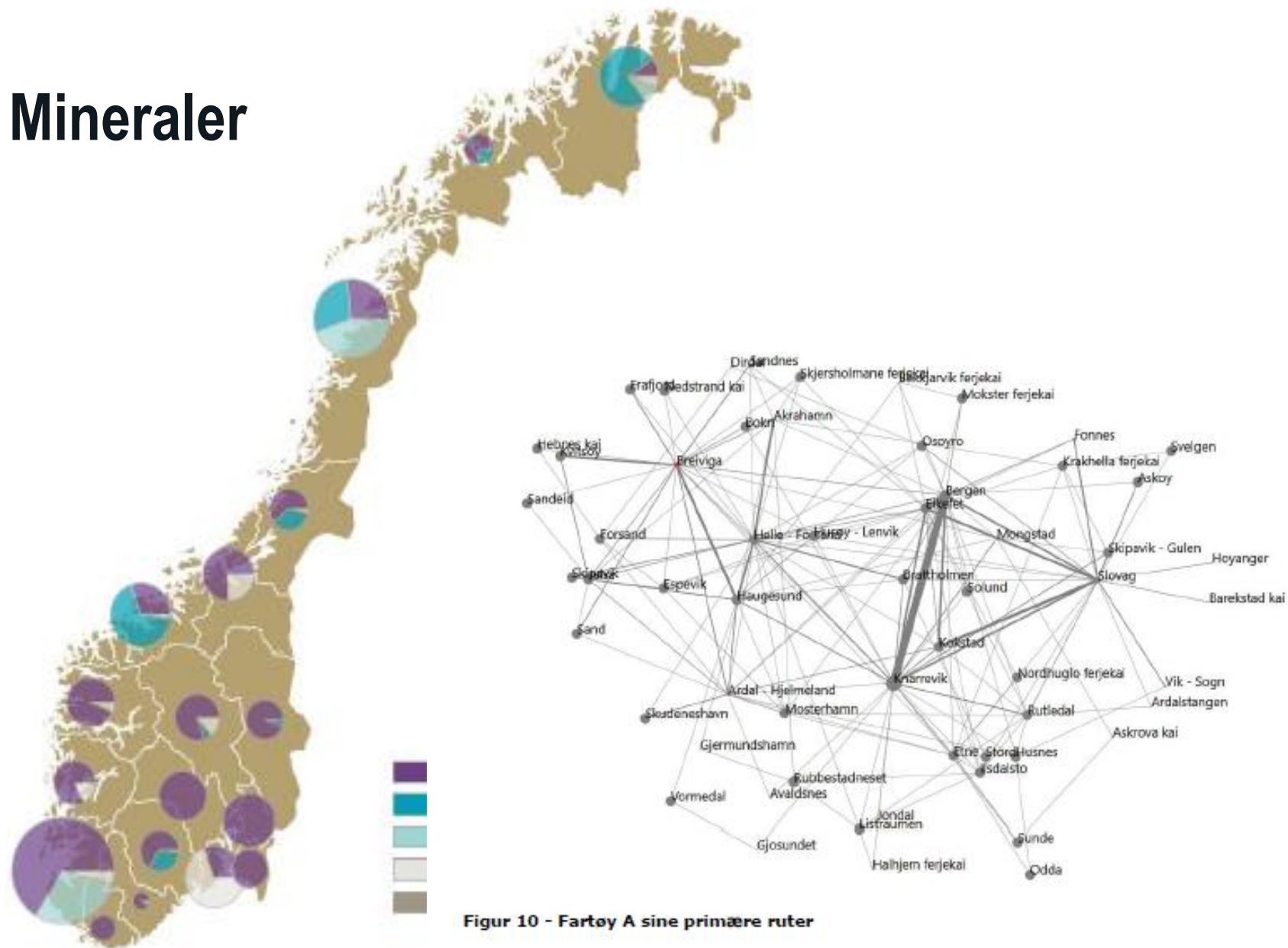
- Endringene stiller krav til deling for å styrke og/eller endre fart og retning
- Motiver både for deling og skjerming
- Hva ønsker vi å oppnå?
- Hvem skal gjøre det?
- Effektivitet og rasjonalitet mht. hva og hvem avgjør hva som (skal) deles og mellom hvem
- Mine, dine, våre produkter starter enten ut med meg/deg eller ingen/alle – ingenting over, under eller mellom

Fra oversjø til europalast

- Oversjø: havn – havn
- Europa: dør – dør
- Endrede krav/forventninger til leveringskvalitet
 - Kortere leadtime, andre terminaltjenester
 - Koordinering og kundetilpasset levering, terminalen del av kjede (ikke endepunkt)
 - Vareeier interesse i terminal/operasjon, tjenester
 - Koordinering mellom vareeiere for å få volum bak kvalitet

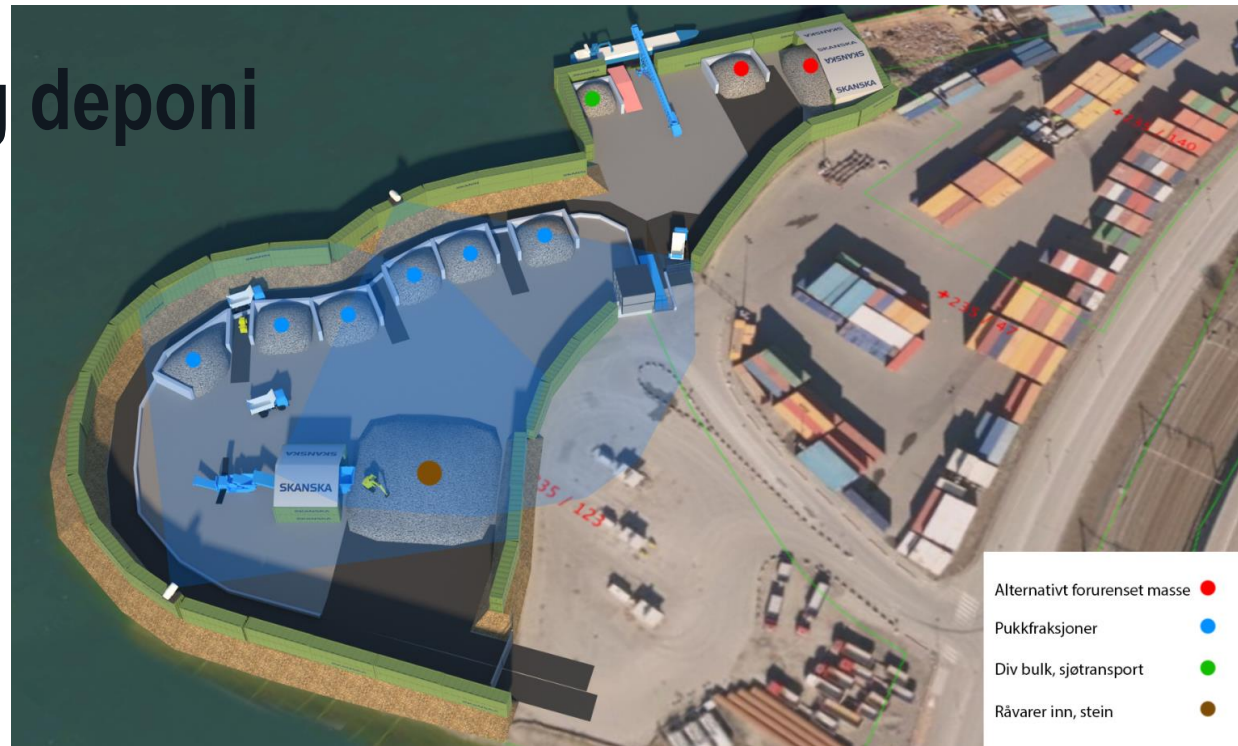
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017_1	2017_2	2017_3	2017_4	2018_1	2018_2
%45' tonn	12,8	14	14,9	14,8	16,8	18,5	17,7	16,5	18,4	22	21,5	
enh tot	122790	122353	127846	116897	123219	122336	31475	32106	30797	27958	31478	37510
enh 45'	16056	16080	17508	17767	19330	23963	5460	5714	6036	6753	6833	10037
%45' enh	13	13,1	13,7	15,2	15,7	19,6	17,3	17,8	19,6	24,2	21,7	26,7
teu tot	202816	202497	212579	195460	206533	208378	53779	54061	52192	48347	54916	66252
teu 45'	36126	36180	39393	39976	43493	53917	12285	12857	13581	15194	15374	22583
%45' teu	17,8	17,7	18,5	20,4	21	25,9	22,8	23,8	26	31,4	28	34

Mineraler



Figur 10 - Fartøy A sine primære ruter

Gjenvinning og deponi



- Gravemasser (sortering og gjenvinning), riveavfall, fresemasse, asker
- Kystnære mottakssteder
- Samarbeid med havner og mottak
- Industrielle løsninger på tvers av aktører
- Manglende offentlig oversikt og systemtenking

Den som deler den vinner

- Mangelfull informasjon, oversikt og tilrettelegging for spesielt mineraler og gjenvinnings-/deponi-produkter samt andre bulkprodukt med grensesnitt mot kystflåten resulterer i mindre gods på sjø og dårlig retningsbalanse.
- Gir mindre tilbud for andre varestrømmer, høyere priser og dårligere utnyttelse og lønnsomhet.
- Gode muligheter innenfor norsk farvann med kjente adressater, der norsk politikk, myndighet og aktører til lands og vanns har mulighet for koordinering og informasjonsdeling med sikte på økt grad av returlast, fyllingsgrad, m.m.
- Myndigheter har brøytet vei (f.eks. nærskipfartsstrategi, havnestrategi), men barrierer i f.eks. oppfølging av minerallov (bærekraftig mineralforvaltning), reguleringsbestemmelser, off. anskaffelser (miljøkrav), konkurranse (lite koordinering), o.l.
- Er det ikke egentlig myndighetene som legger begrensninger på informasjonsdeling i frykt for mindre konkurranse, og slik begrenser muligheten for at aktørene i markedet kan utvikle og levere den beste transporten?