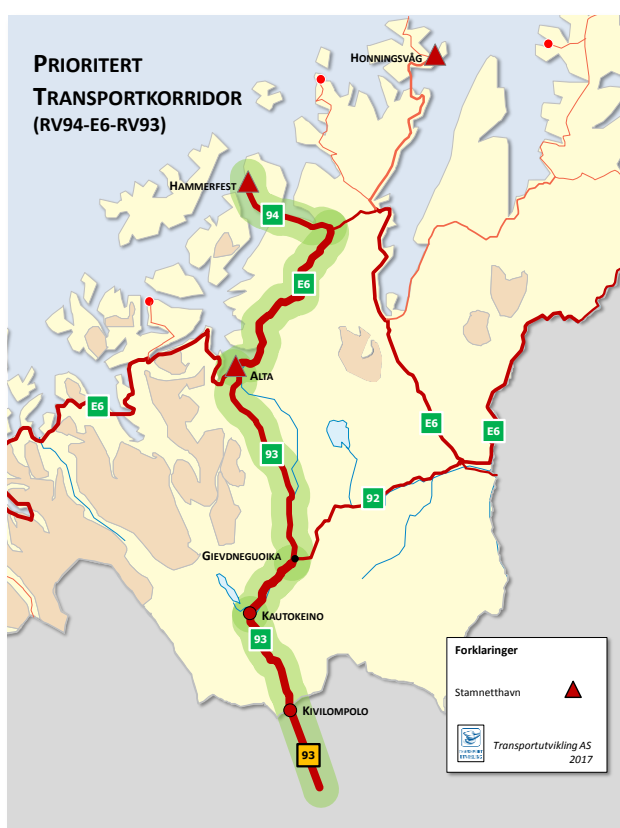


Næringstransporter i Finnmark

Finnmark fylkeskommune fikk i januar 2015 utarbeidet rapporten «Status 2014 Nærings- og godstransporter i Finnmark». Da næringene, og følgelig transportene, er i stadig endring og utvikling, har Finnmark fylkeskommune tatt et viktig initiativ for å skaffe til veie en oppdatert og helhetlig kunnskapsoversikt over transportomfanget, og transportruter, til og fra markedet for sentrale næringer i fylket.



Rapporten for Finnmark fylkeskommune behandler nærings-transportene i detalj på ca. 100 forskjellige veistrekninger i Finnmark fylke. Over 600 enkelttransporter er definert, primært via kontakt/intervjuer med markedsaktørene. De primærdata som er innhentet er kontrollert mot tilgjengelig offentlig statistikk.

Gjennom prosjektet er veitransportarbeidet for følgende næringer i Finnmark vurdert, analysert og visualisert; sjømat (fangst og havbruk), mineraler, petroleumstransporter, landbruk/reindrift, avfall, post og dagligvarer.

Store deler av næringslivet i Finnmark er eksportrettet, og markedene er i syd. Dette gjelder bl.a. sjømatnæringen. Videre er sentrale lagerfunksjoner (f.eks. dagligvarer) lokalisert utenfor fylket. Dette fører til at:

- nord-syd transport dominerer transportbildet
- grensekryssinger mot Finland blir viktige. Rv93 over Kivilompolo har størst trafikk, og anslagsvis dobbelt så mye tungtrafikk som E6-forbindelsen over Alteidet.
- det går lite trafikk over Storskog og til/fra Russland
- Narvik og Kiruna er viktige jernbaneknutepunkt utenfor fylket

Figuren viser en av mange visualiseringer i rapporten

Circle K benytter Transportutvikling AS

Gjennom mange år har Transportutvikling AS utarbeidet «Terminal Information Booklets» for bl.a. Statoils kysttankanlegg (nå Circle K). Dette er informasjonsdokumenter som baserer seg på bl.a. ISGOTT koden (International Oil Tanker and Terminal Safety Guide). Dokumentene beskriver havneforhold ved skipsankomst til havneanleggene, sikkerhetsbestemmelser, bunkring av skip mm. Håndboken er også et hjelpemiddel for skipsoperatører ved levering av produkter til de aktuelle kystanleggene og lasting av skip for levering ved annet kystanlegg.

Både regelverk og terminalenes interne krav endres. Bl.a. ønsker nå flere terminaler EX-Charts etter de nye retningslinjene i EI15 (Energy Institute, Hazardous area classification). Videre vil f.eks. kontaktdetaljer, PR-profiler mv. ofte være gjenstand for endring, -slik at justeringer vil være nødvendig.

Det er viktig at slike håndbøker til en hver tid holdes oppdatert. Transportutvikling AS har nylig oppdatert informasjonen for Circle Ks håndbok for Kolsdalsodden i Kristiansand.



Havnesamarbeid – mulig eller umulig?

Samarbeid mellom havner er en prioritert oppgave, i hvert fall i offentlige uttalelser og i Kystverkets strategier. Samarbeid er ofte begrunnet med at det er behov for større enheter, mer rasjonell drift, kostnadsbesparelser ol. Terskelen for å lykkes kan imidlertid være høyere enn mange forventer.

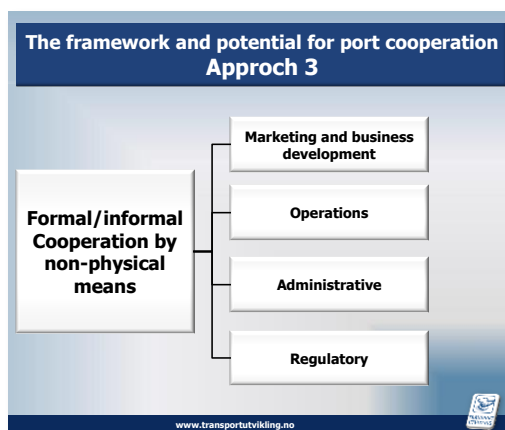
Det finnes mange eksempler, både nasjonalt og internasjonalt, på havnesamarbeid som fungerer bra. Samarbeidet kan variere fra tette juridiske bindende integrasjoner i form av aksjeselskap/interkommunale selskap, til mer løse samarbeidsformer som felles møter, kurs og delte administrative tjenester.

Transportutvikling AS presenterte nylig mulighetene for samarbeid mellom havner i Barentsregionen på konferansen Arctic Logistics i Murmansk. Barentsregionen er et stort geografisk område, og havnene befinner seg i lang avstand fra hverandre, -ofte med landtilknytning som korteste vei. Det må derfor utvikles en metodisk innfallsvinkel for havnesamarbeid, som tar hensyn til bl.a. slike forhold. I presentasjonen ble det fokusert på tre forskjellige tilnærminger. En av disse var å vektlegge muligheten for at havnesamarbeid også kan utvikles over land med basis i havnenes funksjon som bindeledd mellom sjø- og landtransport. I tillegg ble det lagt vekt på tradisjonelt samarbeid om sjøruter og mulighetene for å utvikle synergier gjennom andre og mer «myke» innfallsvinkler.

Havnene er i mange tilfeller konkurrenter, og disse «mykere» innfallsvinklene (kalt Approach 3, se figuren) kan representere mindre kontroversielle samarbeidsmuligheter. I mange tilfeller kan det derfor være en god ide å fokusere på slike samarbeidsformer i en tidlig fase, og bygge videre på de resultater man oppnår. Slike samarbeidsflater kan f.eks. utvikles ved markedssamarbeid, driftsmessige løsninger, administrativt samarbeid eller i forhold til lov og regelverk.

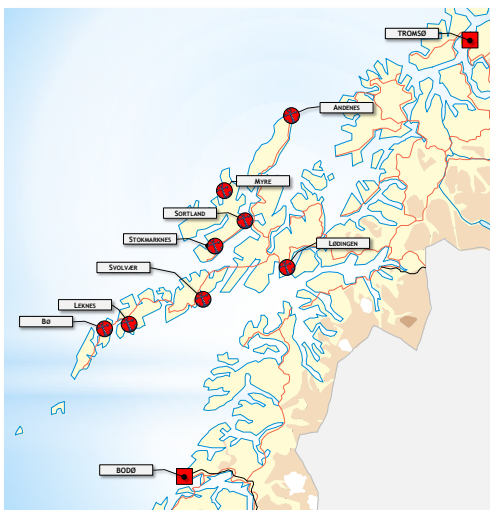
Internasjonalt finnes det flere eksempler på at slikt samarbeid har lyktes. F.eks.:

- Los Angels og Long Beach (miljøforhold og lagring)
- Rotterdam og Amsterdam (felles informasjonssystemer)
- Barcelona og Tunisiske havnemyndigheter (kvalitet på havnetjenester)



Internasjonalt finner vi også eksempler på havner som har gått vesentlig lengre mht til samarbeid, som f.eks. - Umeå og Vaasa, der en har felles havneorganisasjon/skipsdrift, og Malmø/København der det er etablert et felles havneselskap. Felles for mange av de internasjonale eksemplene er at havnene mener at de har lyktes, men de har valgt forskjellige strategier og tilnærminger.

I Nord-Norge har det vært gjort forsøk på forskjellige former for havnesamarbeid, men det er få eksempler på at man har lyktes med et formalisert samarbeid. Man har forsøkt på Helgeland. Et IKS er etablert, men det er fortsatt et stykke vei å gå. I Salten og Ofoten har man «sondert» terrenget.



Havnene i Lofoten og Vesterålen har nylig igangsatt et havnesamarbeidsprosjekt. Transportutvikling AS er engasjert som prosessleder for dette prosjektet. Hadsel havn KF har, sammen med 7 andre havner i Vesterålen/Lofoten, tatt initiativ til et prosjekt der hovedformålet er å etablere et godt havnesamarbeid i regionen, og finne gode løsninger for å få mer gods over på sjø. Prosjektets mandat er i hovedsak rettet mot å lede en prosess der flere samlinger inngår. Her vil Transportutvikling AS også bidra med relevant informasjon og beslutningstøtte for havnene.

Det tar ofte tid å utvikle et samarbeid mellom havner, både fordi man har forskjellige målsettinger, ulike forventninger og at man ofte befinner seg i en konkurranseposisjon. Det er normalt ikke tilstrekkelig at Kystverket ønsker et samarbeid, - havnene og havnenes eiere må ha et reelt ønske om dette.

Transportutvikling AS gjennomfører et toårig markedsutviklingsprosjekt mot Russland

Vellykket markedsbesøk i Murmansk i april 2017



16 norske maritime bedrifter deltar i et 2-årig utviklingsprosjekt, der formålet er å utvide bedriftenes forretningsnettverk i Russland og utvikle langsiktige kommersielle relasjoner. Prosjektet skal promotere bedriftene spesielt og norsk maritim næring generelt. Prosjektet har en varighet fra høsten 2016 til høsten 2018, og er finansiert av Innovasjon Norge og bedriftene. Transportutvikling AS er prosjekteier og prosjektleder.



Fra 4. til 6. april 2017 arrangerte Transportutvikling AS et markedsbesøk for flere av de norske prosjektbedriftene i Murmansk. Opplegget omfattet flere konkrete kundebesøk hos russiske rederier, møter med det norske konsulatet, bedriftsbesøk, forskjellige promoteringsfremstøt for bedriftene mv.

Det ble også organisert et eget seminar der de norske bedriftene fikk anledning til å presentere seg for inviterte russiske næringsaktører og potensielle kunder.

Opplegget ble svært vellykket, flere kommersielle muligheter ble avdekket og konkrete kontrakter inngått.



Bildet viser bedriftene på vei inn til møte med den tekniske ledelsen for Murmansk Shipping Company. Brunvoll Voldas Michael Bonnet på vei inn (tv).



Bildet er fra mottakelsen på det norske general-konsulatet i Murmansk. Her deltok bl.a. bedriftene, inviterte russiske gjester, konsulatets ledelse og ledelsen for Innovasjon Norge i Russland.



Det ble også arrangert en omvisning på verdens første atomdrevne isbryter «Lenin». Skipet ble bygget i 1959 og var i drift frem til 1989. «Lenin» er i dag et museum.



De norske bedriftene ble promotert i flere russiske media. Bildet viser forsiden på magasinet «North-West Sea business» der bedriftene ble presentert over flere sider.

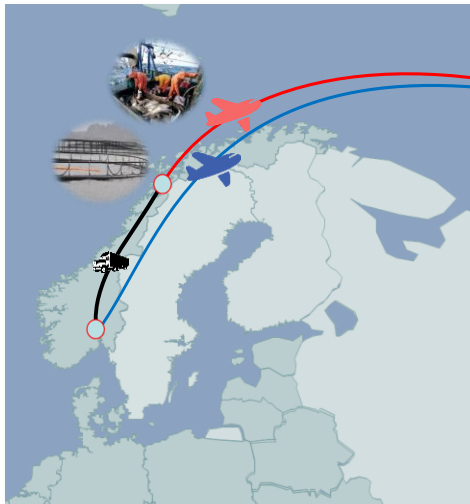


FØLGENDE BEDRIFTER DELTAR I 2-ÅRS PROSJEKTET:

- HARSTAD MEKANISKE VERKSTED
- LØVOLD SOLUTIONS
- NOR SUPPLY OFFSHORE
- TSCHUDI SHIPPING COMPANY
- SMV HYDRAULIK
- AKVAPLAN-NIVA
- VÓNIN REFA
- HAVYARD DESIGN AND SOLUTIONS
- HAVYARD MMC
- RAPP MARINE
- TROMSØ HAVN
- JM HANSEN MARITIM
- BUNVOLL VOLDA
- MAL PROFF (JOTUN)
- NORSK MEGLING OG AUKSJON
- TRANSPORTUTVIKLING

Flyfraktmuligheter fra Nordland

I desember 2016 leverte Transportutvikling AS mulighetsstudien «Flyfrakt over lufthavner i Nordland fylke» til Nordland fylkeskommune. Mulighetsstudien er fulgt opp med en analyse av hvilke eksterne kostnader flyfrakt fra Nordland medfører, sammenlignet med Gardermoen.



Eksterne kostnader er en kvantifisering av effekter som transport påfører samfunnet, uten at disse direkte betales av transportør eller transportbruker. Slike kostnader omfatter mer enn lokale utslipp til luft og vann, og inkluderer gjerne forhold som økt veivedlikehold, lyd/støy, pressproblemer/kø, klimaeffekter mv.

Analysen er gjort med utgangspunkt i volumene til nordnorsk sjømatnæring, - i dag og utfra forventninger om fremtidige volum. Rapporten baserer sine konklusjoner på en gjennomgang av transportalternativer, markedsforhold, energiforbruk og prissatte eksterne effekter. Prissatte effekter er f.eks. karbonutslipp pr. km. flytransport basert på vurderte flystørrelser, vekt, kapasitetsutnyttelser mv.

Basert på forutsetningene i rapporten ble det konkludert med «Flyfrakt fra Nord-Norge til Asia/Nord-Amerika vil gi positive samfunnsøkonomiske effekter sammenlignet med flyfrakt fra Gardermoen».

Kort om Transportutvikling AS

Vi er et operasjonelt konsulent- og rådgivningsselskap innenfor primærområdene transport og logistikk. Våre rådgivere har lang erfaring fra næringslivet og solid faglig bakgrunn. Dette skal sikre deg som kunde et godt produkt.

Våre kunder finnes innenfor privat og offentlig sektor, både på nasjonalt og internasjonalt nivå. Vårt markedsmessige hovedfokus er rettet mot Nordområdene.

Vi er engasjert i alt fra planleggingsstadiet til og med implementering og drift av løsninger. Vi finner anvendbare løsninger for terminaler, havner og for transporter på vei, sjø og bane. Vi utvikler logistikkjeder og intermodale løsninger, herunder internasjonale transportkorridorer.

Vi har nasjonale/internasjonale samarbeidspartnere innen ingeniørfirma, skipsdesignere, konsulenter med flere. I samarbeid med disse tilbyr vi komplette løsninger innenfor de fleste transport- og logistikkrelaterte problemstillinger. Transportutvikling AS har i sin nye strategi definert 3 primære forretningsområder:

Konsulenttjenester

Operative tjenester

FoU-tjenester

Konsulenttjenestene har vært, og er, grunnlaget for Transportutviklings virksomhet. Våre medarbeidere har i mange år levert konsulenttjenester som f.eks.:

- Utvikling og forbedring av transportløsninger
- Ruteplanlegging
- Utvikling av transportknutepunkt
- Havne- og terminalplanlegging
- Markedsundersøkelser og analyser
- Økonomiske vurderinger og finansielle løsninger
- Utarbeidelse av transport- og samferdselsplaner
- Organisering og ledelse av fagseminarer/konferanser



I nær synergier med konsulentaktiviteten utfører vi også mer operasjonelt rettede aktiviteter som f.eks. utvikling av terminalhåndbøker for havner. Vi utfører også FoU tjenester i samarbeid med universiteter, høyskoler og andre FoU institusjoner.

Kontakt oss!

Transportutvikling AS, Postboks 26, 8501 Narvik, Dronningensgt. 33, Tlf. 769 65570

www.transportutvikling.no

