





Hvordan få gods fra land til sjø?

Hvilke grep kan rederier gjøre tilpasse seg vareeiers behov?

Sea-Cargo har de siste årene gjort omfattende endringer på rutetilbud og havnelogistikk for å tilpasse seg vareeierens behov. Vi får et innblikk i hvordan organisasjonen jobber for å ivareta vareeierens ønsker.

OLE SÆVILD

Administrerende direktør,
Sea-Cargo AS



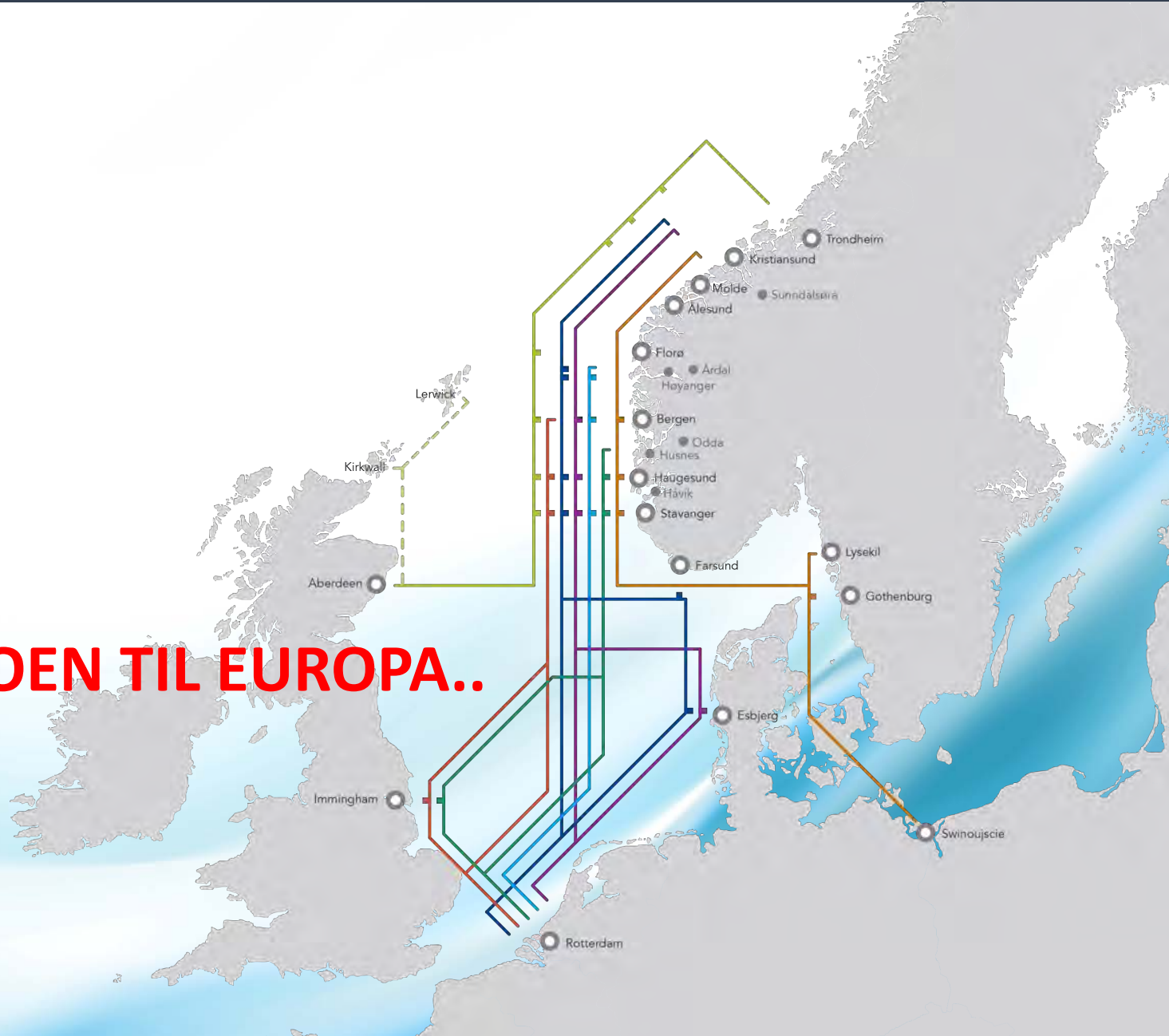
THE SEA-CARGO GROUP

Headquarter: **Bergen, Norway**
No of logistics offices:: **13 (NO/DK/UK/SE/PO)**
No of agencies & terminals: **10 (NO/DK/UK/SE/PO)**

Turnover: **1,35 milliarder**
No of employees: **> 250 (incl NW)**

Ships in operation: **8-10**

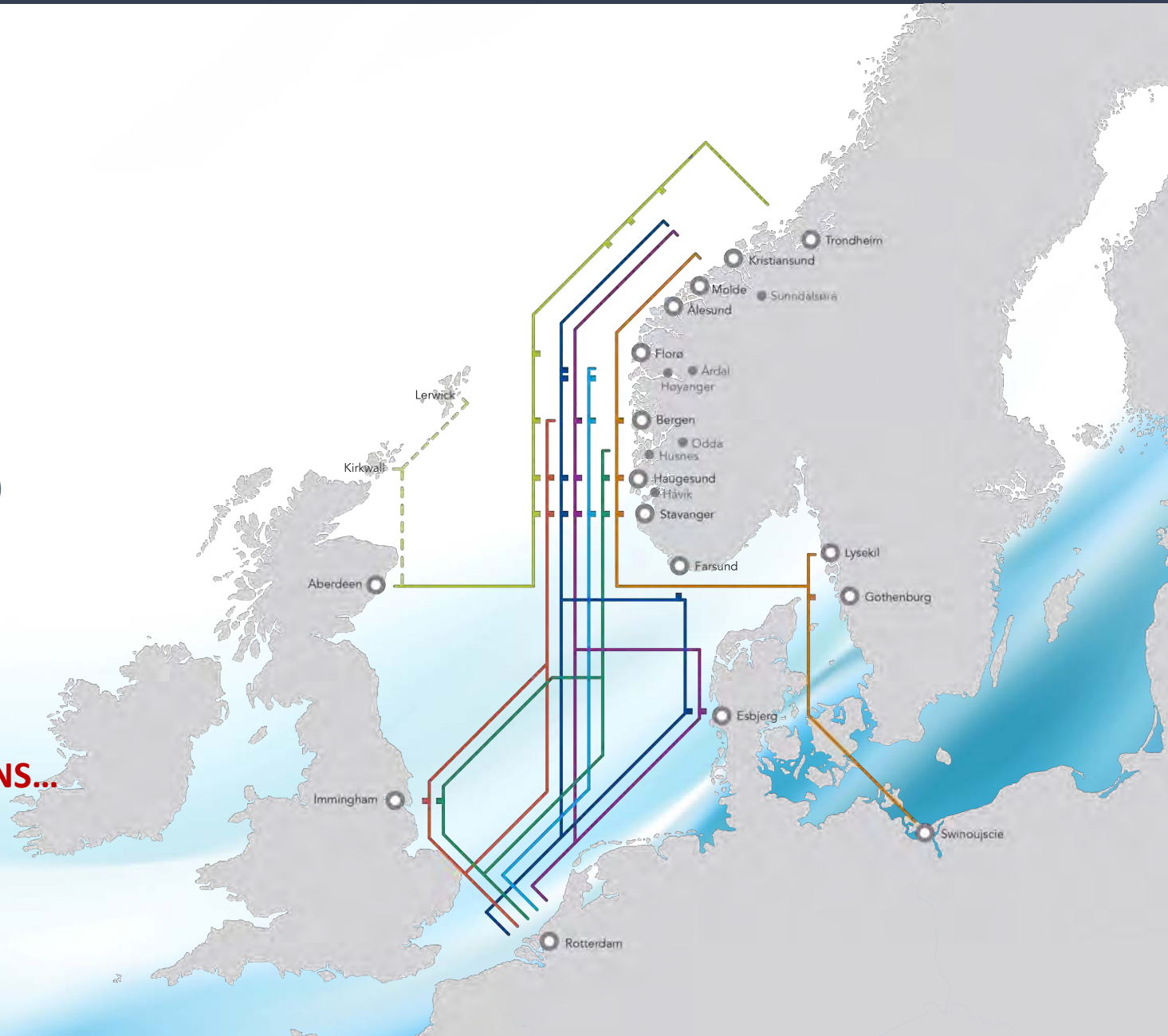
BROEN TIL EUROPA..

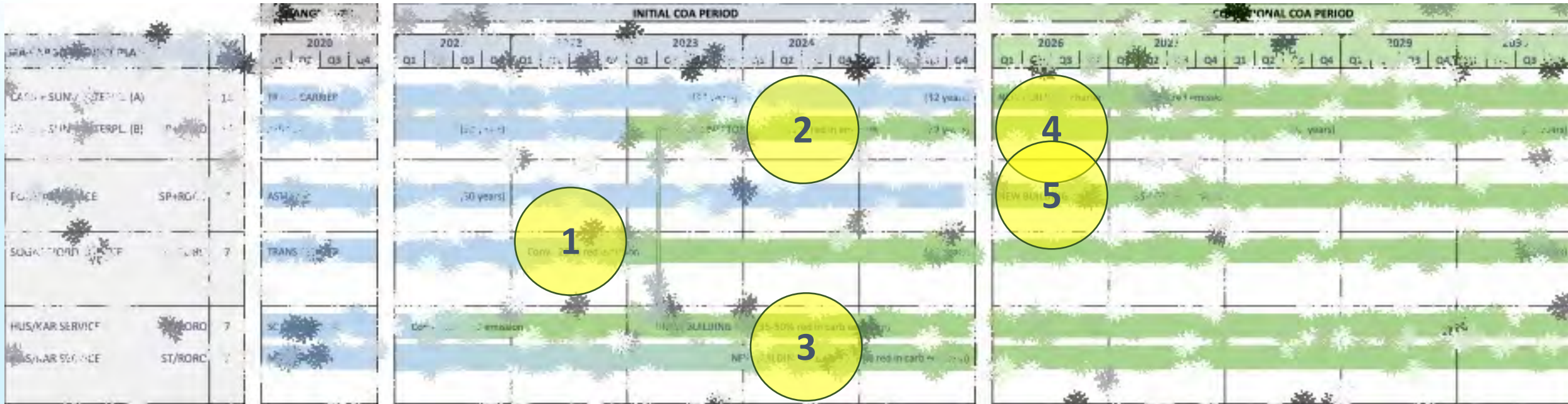


RECENT YEARS ACHIEVMENTS

- Larger ships (X3)
- Increased capacity
- Increased frequency
- Considerable reduced carbon footprint
 - Revolution in cargo handling (less time in port)
 - Reduced speed
 - Rotorsail
 - Jeopardized

NOW ALL POSSIBLE JEOPARDIZED BY REGULATIONS...





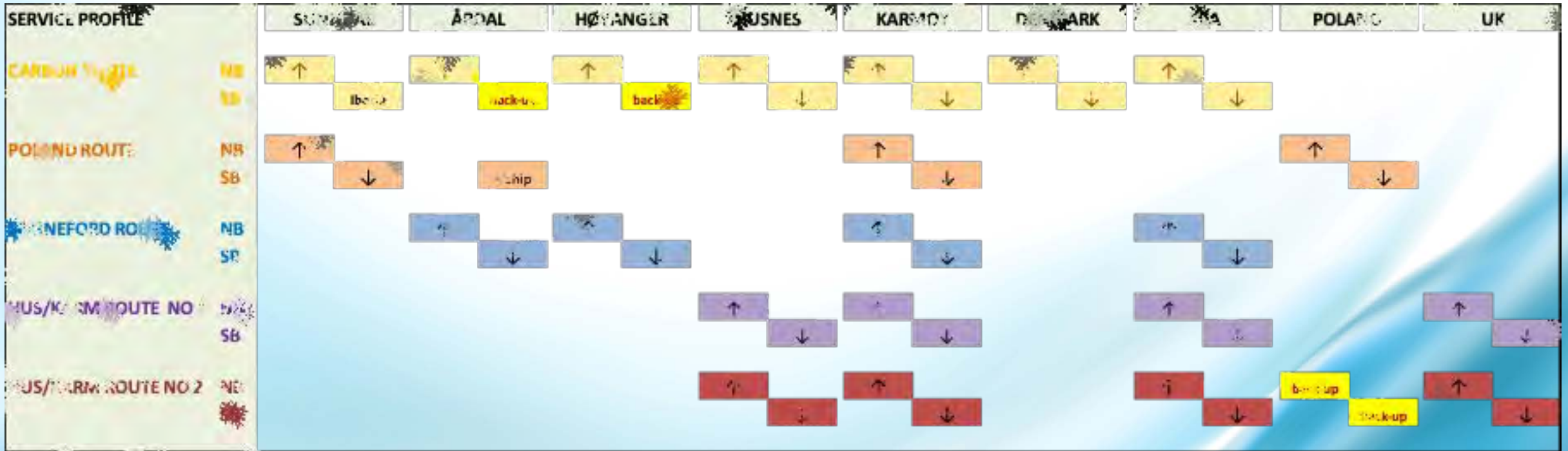
A REVOLUTION IN FORM OF AN EVOLUTION

MILESTONES BASED (Rome was not built in 1 day..)

- Discontinue LOTO operations
- Modus change – LOTO – Sideport – RORO – D2D
- Reduction in number or cargo handlings
- Reduction in manpower and manual operations..
- Environmental targets and steps..

CRITICAL DRIVERS

- Increased capacity
- Increased flexibility
- Increased frequency..



The Sea-Cargo “cassette” system delivers

- Greater load stability being a solid platform without wheels “safety”
- Optimal vessel stowage, having a honeycomb type stowage arrangement “cargo security”
- Greater economy of scale per unit
- Reduced maintenance



The Sea-Cargo “cassette” system comes in two component parts

Flexmaster being the driving/ handling unit

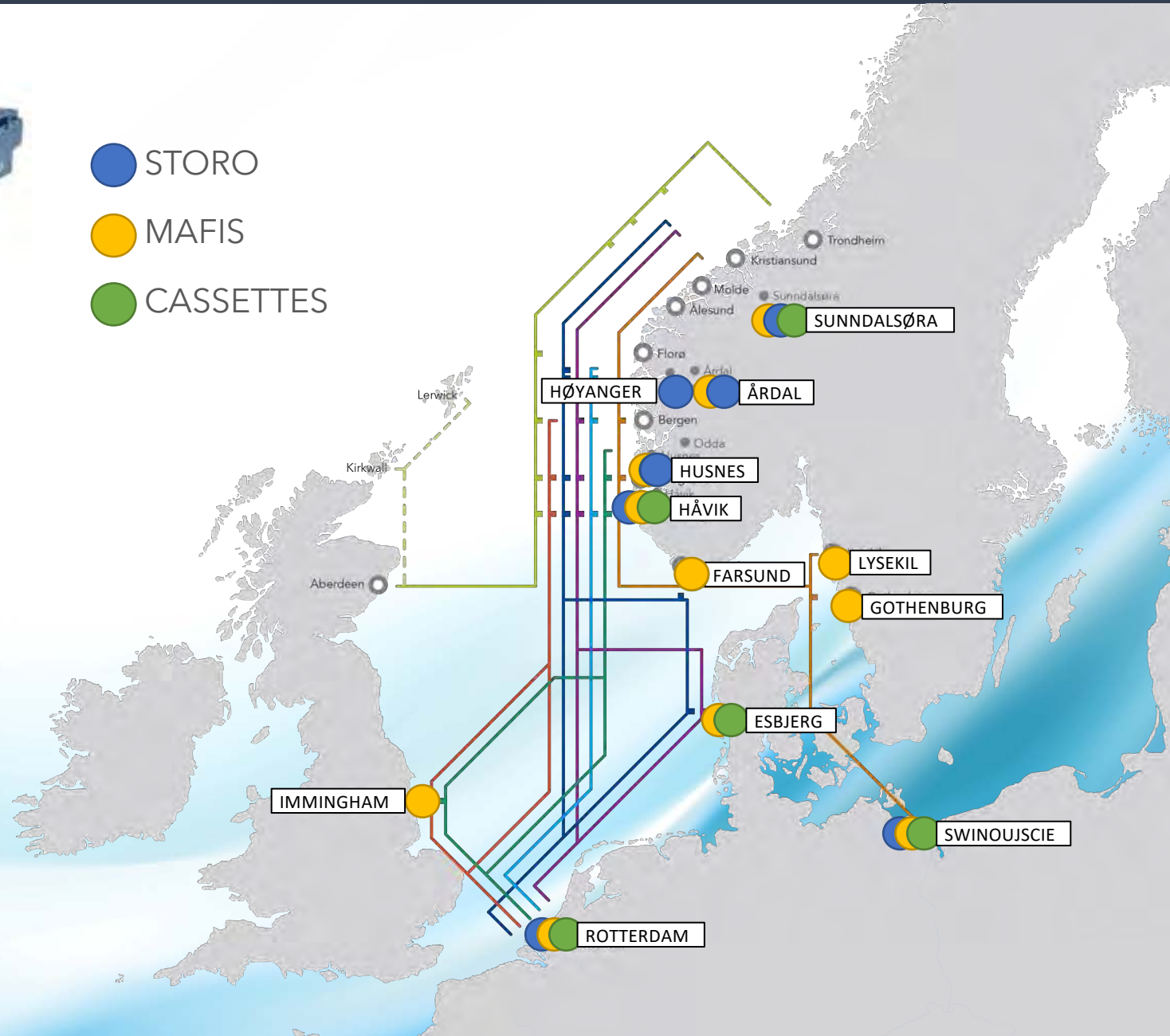


Cassette being the dumb cargo carrying unit



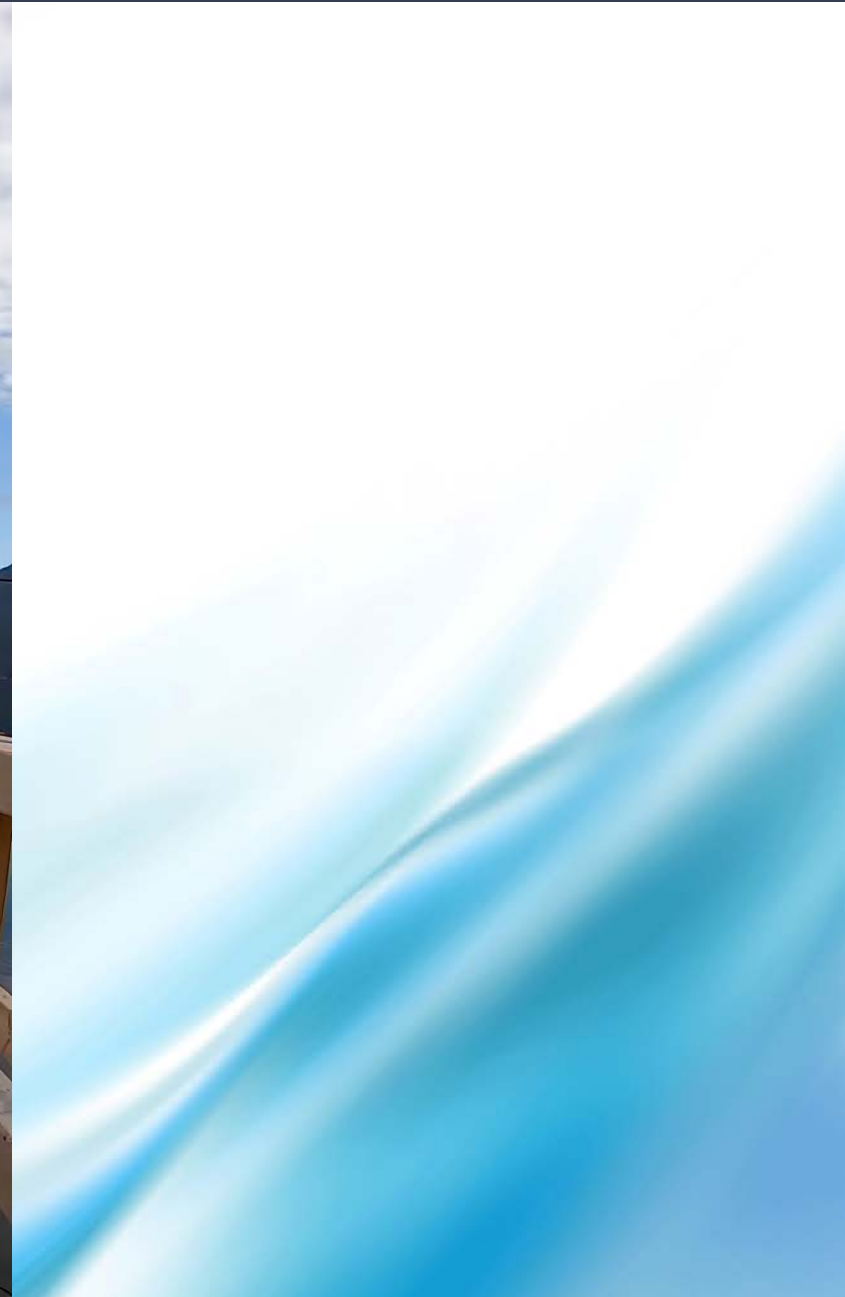


- STORO
- MAFIS
- CASSETTES











REVOLUTIONISING
CARGO HANDLING SPEED



Innovative approach to “going green”

Modernised version of Flettner rotor, using **the Magnus effect**

The sails are **35 metres tall** and 5 metres wide cylinders

The vessels total **airdraft is 56 meters**

Battery pack = **100% emission free**

Tiltable rotor sails for going under bridges





25%

OF THE ENERGY
for propulsion from sails



Hvilke grep kan rederier gjøre tilpasse seg vareeiers behov?

Sea-Cargo har de siste årene gjort omfattende endringer på rutetilbud og havnelogistikk for å tilpasse seg vareeierens behov. Vi får et innblikk i hvordan organisasjonen jobber for å ivareta vareeierens ønsker.

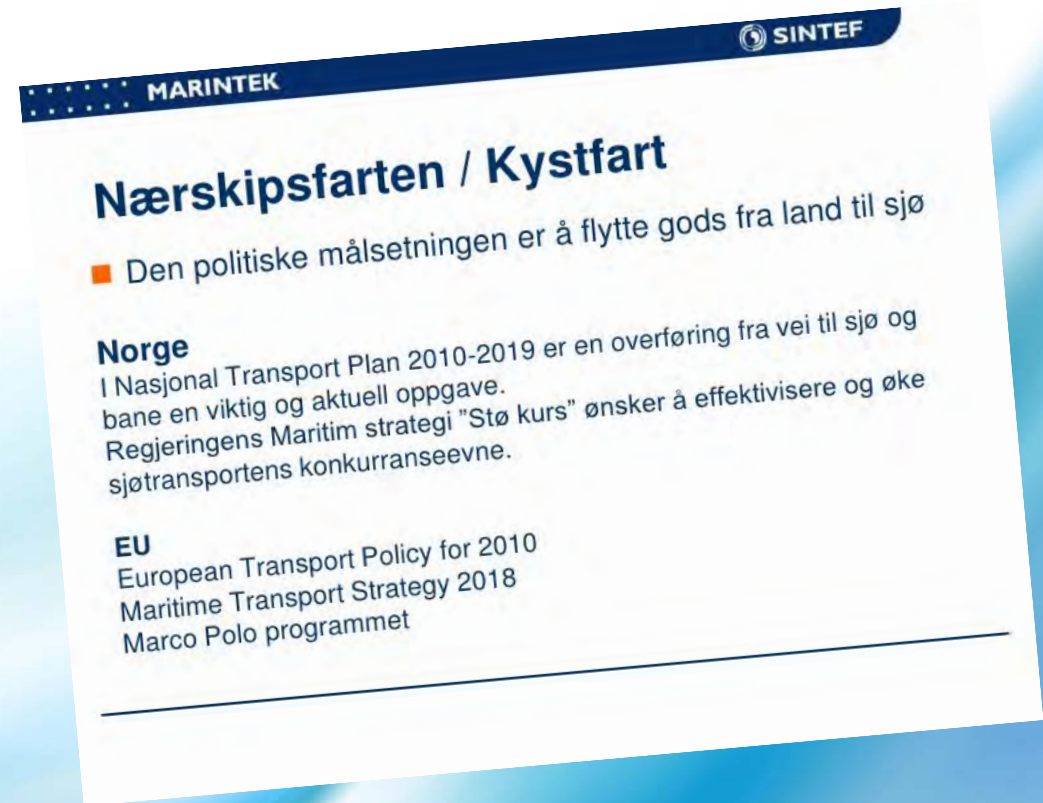
OLE SÆVILD

Administrerende direktør,
Sea-Cargo AS



FRA VEG TIL SJØ !

En selvmotsigelse basis dagens utvikling og «forskrifter.....»



MARINTEK **SINTEF**

Nærskipsfarten / Kystfart

- Den politiske målsetningen er å flytte gods fra land til sjø

Norge
I Nasjonal Transport Plan 2010-2019 er en overføring fra vei til sjø og bane en viktig og aktuell oppgave. Regjeringens Maritim strategi "Stø kurs" ønsker å effektivisere og øke sjøtransportens konkurransevne.

EU
European Transport Policy for 2010
Maritime Transport Strategy 2018
Marco Polo programmet

Hvilke grep kan rederier gjøre tilpasse seg vareeiers behov?

Sea-Cargo har de siste årene gjort omfattende endringer på rutetilbud og havnelogistikk for å tilpasse seg vareeierens behov. Vi får et innblikk i hvordan organisasjonen jobber for å ivareta vareeierens ønsker.

OLE SÆVILD

**Administrerende direktør,
Sea-Cargo AS**



- **Presentasjon Samferdselsministeren 2003**
- **Dialogmøte Samferdselsdepartementet 2011**
- **Haugesund Konferansen 2013**
- **Dialogmøte med Næringsministeren 2017**

Regjering(e) har fått “**halve**” HELE Norges befolkning til å kjøre EL-bil på tross av stor politisk uenighet

...å flytte last fra Veg til Sjø har man IKKE klar på tross av 100 % politisk enighet...



MARINTEK

SINTEF

Nærskipsfarten / Kystfart

- Den politiske målsetningen er å flytte gods fra land til sjø

Norge

I Nasjonal Transport Plan 2010-2019 er en overføring fra vei til sjø og bane en viktig og aktuell oppgave. Regjeringens Maritim strategi "Stø kurs" ønsker å effektivisere og øke sjøtransportens konkurranseevne.

EU

European Transport Policy for 2010
Maritime Transport Strategy 2018
Marco Polo programmet

FAKTA

Hovedfunnene til Riksrevisjonen:

- Andelen innenlands godstransport på sjø har vært synkende siden 2009.
- Det er klare svakheter ved Kystverkets arbeid for å fremme overføring av gods fra vei til sjø.
- Det er svakheter ved Kystverkets rolle som transportetat
- Det er risiko for manglende gjennomslag i NTP-prosessen for tiltak som fremmer økt godstransport på sjø
- Fiskeri- og kystdepartementet (nå Samferdselsdepartementet) har ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp målet om å overføre gods fra vei til sjø.
- Det er svak styring og oppfølging av godsmålet
- Tilretteleggingen av viktig infrastruktur kan forbedres
- Avgiftssystemet fremmer i liten grad godsmålet for sjøtransport

Riksrevisjonen anbefaler at:

- Kystverket videreutvikler rollen som transportetat slik at sjøtransportens konkurransekraft styrkes i samsvar med nasjonale transportprioriteringer.
- Samferdselsdepartementet vurderer på hvilken måte det kan legges til rette for å nå målet om mer gods til sjø, og hvordan dette kan følges opp i styringsdialogen med Kystverket.
- Samferdselsdepartementet i samarbeid med Kystverket gir økt prioritet til arbeidet med å forbedre styringsinformasjonen om utviklingen i godstransport til sjøs.
- Samferdselsdepartementet legger til rette for bedre samhandling mellom Kystverket og de øvrige transportetatene.

Kilde: **Riksrevisjonens rapport "Riksrevisjonens undersøkelse av den statlige kystforvaltningens arbeid med å øke andelen godstransport til sjøs"**

Broen til Europa er kritisk infrastruktur (= Samferdsel)

Hadde de kunne vært bygget i **Stål**, **Betong** eller med **Asfalt** så hadde det vært Samferdselspolitikk

KYSTSTAMVEGEN E39:

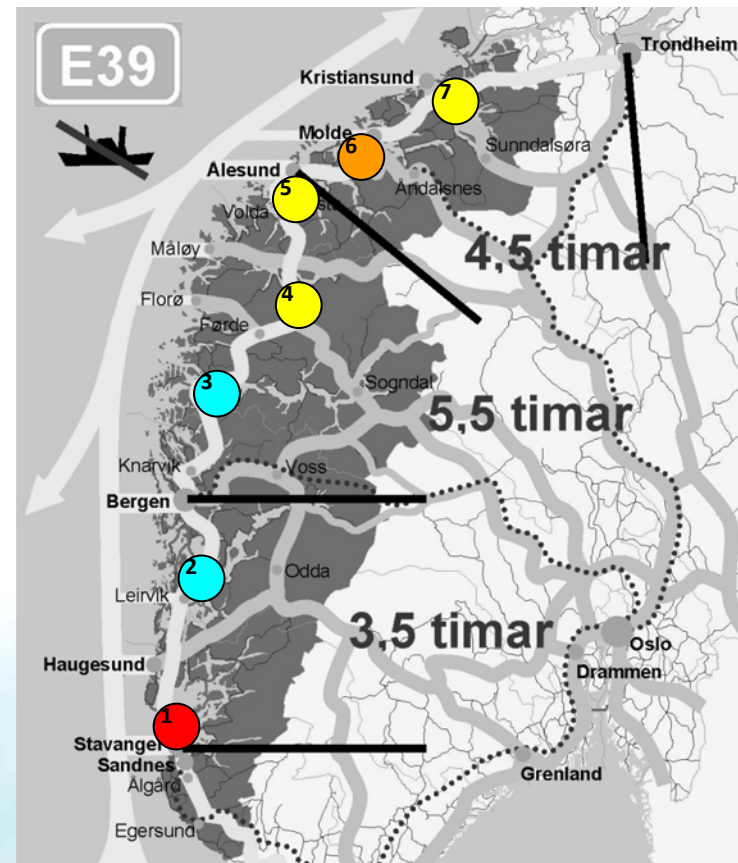
E39 Kyststamvegen inngår i det overordna transportnett .. dette er definert i Nasjonal transportplan 2002-2011.totalt rundt 1000 km. Det tilsvarer 15%stamvegnettet i Norge. I Nasjonal transportplan 2002-2011 erutviklinga av E39 Kyststamvegen framheva som eit strategisk grep for å skape ein sterk region på Vestlandet.

- Samfunnspolitikk – betydelig politisk engasjement....
- Det er anerkjent som en viktig del av en helhetlig norsk infrastruktur

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Pressemelding , 12.07.2010
Nr.: 57/2010

Ferjefri kyststamveg: Utgreiingar om teknologiske løysingar og samfunnsmessige verknader



- Mortavika-Arsvågen (Rogfast)
- Sandvikvåg-Halhjem (stamveg via Tysnes)
- Oppedal - Lavik
- Lote-Anda
- Festøya-Solevåg (Eiksundsamb-Hareidslandet-Ålesund)
- Vestnes-Molde (kryssing av Romsdalsfjorden)
- Kanestraum-Halsa (kryssing Halsafjorden/Talgsjøen)

NORDSJØENS «E39»:

Hvor er det politiske engasjementet?

- NTP (og andre rapporter) = «last fra veg til sjø og bane»

Hvorfor en vår Norske infrastruktur til/fra Europa mindre viktig ?

- Svinesund forbindelse !
- Øresundbroen !

«Det er vei det» – eller ligger det i hvor dette håndteres politisk ?

«Samferdselsdepartementet» vs «Kyst- og fiskeridepartementet

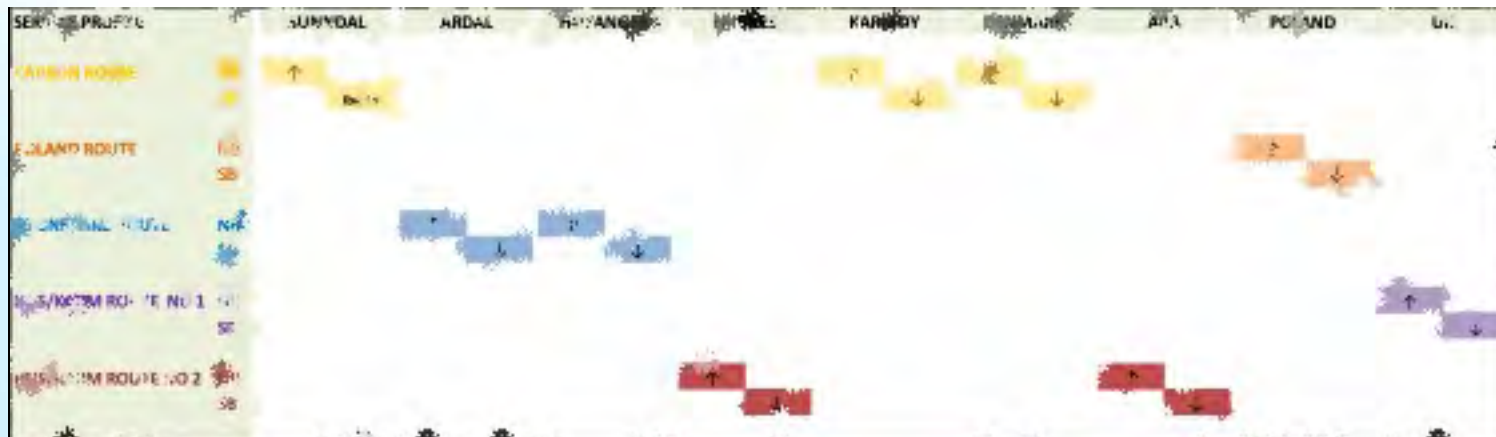
KONSEKVENSENE – «konkrete eksempler»:

- **Ny los-forskrift tvunget igjennom uten dialog (ref sikkerhet)**
 - **Hvorfor skal forskriften være basert på «fysiske» mål og ikke kompetanse?**
- **NIS flagg**
 - Hvorfor skal man kunne bruke Bahamas og Malta flagg – men ikke Norsk?
 - Nettolønn bare til NOR flåten (offshore og ferge)
- **Drivstoffavgifter**
 - Hvorfor skal man diskriminere Norske leverandører?
 - NoX avgiftene; endret struktur like mye som utslipp.
- **Arbeidstillatelse på skip**

De nevnte forhold blir alle en stor sak da «Norwegen» konsolideres i flere havner (f.eks Stavanger, Bergen, Haugesund...). Dersom en bare ville anløpe en av de nevnte havnene ville problemstillingen ikke eksistert!

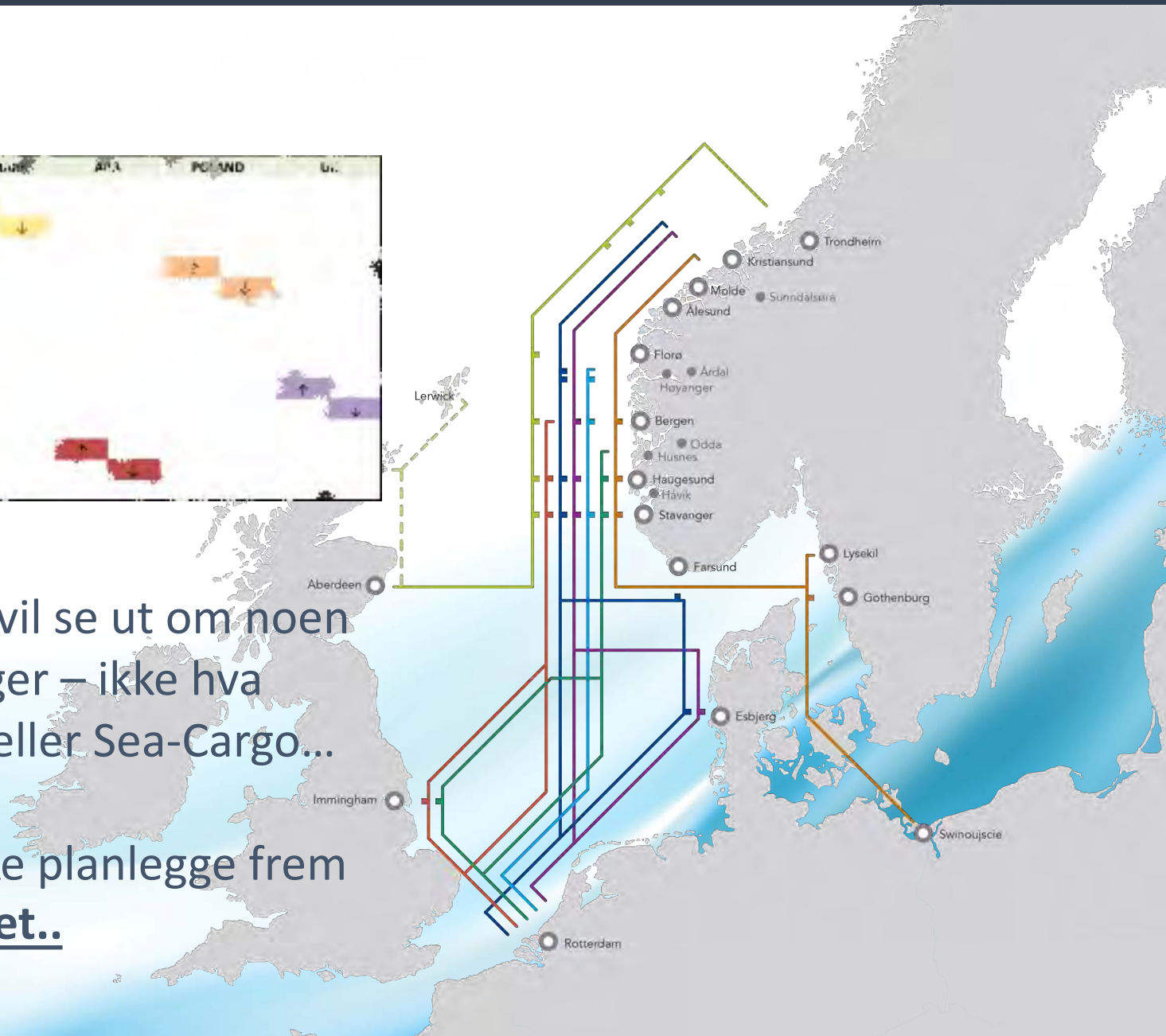
- **Last fra vei til sjø (politiske virkemidler... (Tesla til alle?))**
- **Avpolitisering av norsk havner, kystverket og lostjenesten.**
- **Sjøen må bli «Samferdselspolitikk» på linje med veien..**

BROEN TIL EUROPA..



Paradoksert er at hvordan dette kartet vil se ut om noen få år er avhengig av politiske beslutninger – ikke hva som er best for Hydro, Norske Industri eller Sea-Cargo...

Vi må bygge for de neste 30 årene – ikke planlegge frem mot neste valg... vi må ha forutsigbarhet..



Kronikk Thomas Saxegård NR:

Feil vei i transportpolitikken

Til tross for erklærte politiske ambisjoner om å overføre mer last fra land til sjø, går både virkemidlene og utviklingen i motsatt retning. De går bokstavelig talt feil vei.

En meningsløs mangel på politisk vilje, helhetstenking og koordinering av transportpolitikken påfører samfunnet vårt store, unødige kostnader – hver eneste dag.

Dersom vi mener alvor med å flytte gods fra veg til sjø så må vi legger forholdene til rette for det; ikke bryte det ned!



THANK YOU

LINER SERVICES

INDUSTRIAL SHIPPING

AGENCY SERVICES

WAREHOUSE & TERMINALS

LOGISTICS