

Bedre intermodale transport- og logistikkprosesser

Seminar gjennomført 01.12.2011 hos W.Wilhelmsen, Lysaker, Oslo

Målet med seminaret var kunnskapsutveksling om nye løsninger, trender og pågående arbeid med forbedring av transport- og logistikkprosesser, samt diskusjon av problemstillinger knyttet til dette.

Seminaret ble gjennomført i regi av prosjektene Maritimt Informasjonssenter (MIS), Mer Effektiv Transport med ARKTRANS (META), Forretningsmodell for Intermodal Transport (FINT) og ShortSea=Service – som alle har støtte fra Forskningsrådet, Innovasjon Norge, næringslivet og industrien. Disse prosjektene er enten i avslutningsfasen eller har ett år igjen av forskningen. Et felles mål med alle prosjektene er at de skal bidra til mer effektive logistikkprosesser, og at de skal være til hjelp for revitalisering av nærskipfarten.

Målgruppen for seminaret var kjøpere og leverandører av transport- og logistiktjenester, redere, havner, samt myndigheter og aktører som driver forskning og utvikling relatert til disse områdene. Oppmøtet var på ca 60 personer. Det var representanter fra Stortinget, Kystverket, Statens Vegvesen, Havnene, Transport-selskapene, Vareeierne, Rederier, Høyskoler, -i tillegg til de aktørene som står bak forskningsprosjektene.

Presentasjoner fra seminaret er tilgjengelig på [Shortsea Promotion Centre Norge](#)

Seminaret berørte tema som i kortversjon kan oppsummeres på følgende måte:

- **Hvordan berører nye regelverk og politiske målsettinger transport- og logistikkprosessene?**
 1. Avgifter på sjøtransport vil reduseres med 38 mill kr neste år. Det er alt for lite til at det skal ha noen virkning for sjøtransportens konkurranseevne.
 2. Det er helt ok å ha fokus på miljøsystemer, utslipp, og sikkerhet. Kostnaden må dekkes av de som har eierskap til problemene.
 3. Nye regler og nye målsettinger kan bidra til uforutsigbarhet og tilbakeholdenhet med hensyn til nysatsning innenfor nærskipfarten.
 4. Utslipps- og miljøsikring, sikkerhetssystemer, kvalitetsikringssystemer, m.m krever fortsatt "hardkopi" skrevet på papir som verifikasjonsdokument. Dette hindrer utvikling av fremtidens "Logistic in the cloud" i stor grad.

- **Hvordan kan nærskipfarten revitaliseres ved hjelp av bedre prosesstøtte?**
 1. Nærskipfartens største problem er lønnsomhet
 2. Modernisert flåte må inn i transportsystemene, -noe er på gang, men det er mye igjen....
 3. De trenger støtte til samhandling i bransje/segment/område om fremtidens logistikk-løsninger.
 4. Krav til store investeringer, og tunge, uklare prosesser, ved innføring av nye IKT-systemer, er hindere for innovasjon i nærskipfarten. Dette bør de få hjelp og støtte til.
 5. Nærskipfarten har behov for et "Organisasjons-samhandling" IKT system i et standardisert opplegg.
 6. Reduserte avgifter på sjø, havneleder, og i havner må fortsette.

- **Hvordan kan informasjons og kommunikasjonsteknologi gi effektivisering og større forutsigbarhet i transport- og logistikkprosessene?**
 1. Fremtidens "Logistic in the cloud" har stort behov for den kunnskapen som disse 4 prosjektene innenfor intermodale transporter gir for videre utvikling.
 2. Innføring av ny informasjons og kommunikasjonsteknologi vil gi økt effektiv informasjonsflyt i alle ledd.
 3. Fremtiden er nå!
 4. Vi har standarder i dag, de vil endres, -likevel må vi være med! Fremtiden er nå!

- **Hvorfor er det viktig med en samordning av informasjonsutvekslingen mellom aktørene i logistikkjeder, dvs bruk av standarder og rammeverk?**
 1. Standarder og rammeverk må brukes for å få samhandling mellom aktører til å fungere
 2. Dette legger så grunnlaget til rette for videre innovasjon hos alle aktører
 3. Dette legger i neste omgang grunnlag for fortsatt verdiskapning i bransjen
 4. Det gir reduserte kostnader og øker konkurransekraften
 5. Standarder og rammeverk er også nødvendig for å bevare fleksibilitet i utførelsen av logistikkprosesser.

- **Hvem bør ta ansvar for finansiering av felles modeller, standarder og samarbeidsprosesser for intermodal transport?**
 1. EU-kommisjonen vil sannsynligvis vedta at det offentlige skal ta ansvar for dette i nær fremtid.
 2. Bør ikke Norge være først til å innføre dette?
 3. Samfunnet må bidra til finansieringen av dette i fremtiden
 4. Riktig eierskap til problemstillingene, og eierskap til løsningene er imidlertid viktig.

- **Hva kreves for at transportindustri og vareeiere skal kunne utnytte forskningsresultater som kan gi økt effektivitet og økt sikkerhet?**
 1. Evne til å utnytte kunnskap
 2. Bli interessert i problemet eller utfordringen
 3. Bruke kunnskap til å skape innovasjon
 4. Akseptere nye standarder, -og igjen akseptere nye standarder.
 5. Vi har ingen signaler på at IKT-verden vil endre seg med **lavere hastighet** i fremtiden.

- **Hva bør prioriteres i fremtidig forsknings- og innovasjonsprosjekter knytter til de tema som konferansen berører?**
 1. Samhandling om utnyttelse av forskningen til innovative etableringer
 2. Støtte til nytenkende løsningsprosjekter
 3. Mer forskning på miljøforbedringer i transportsektoren
 4. Etterarbeid i forskningen, for å bidra til innovasjon og verdiskapning, -er i dag mangelfull. **Dette kan gjøres bedre!**
 5. Mer forskning inn i Nasjonal Transportplan
 6. Mer koordinering mellom forskjellige departementer. De må også samhandle!

Kostnadene med seminaret ble delvis sponset av:



Her er et kort resyme fra det gjennomførte seminarprogrammet:



Ca 60 deltagere var på plass da seminaret startet kl 0930.



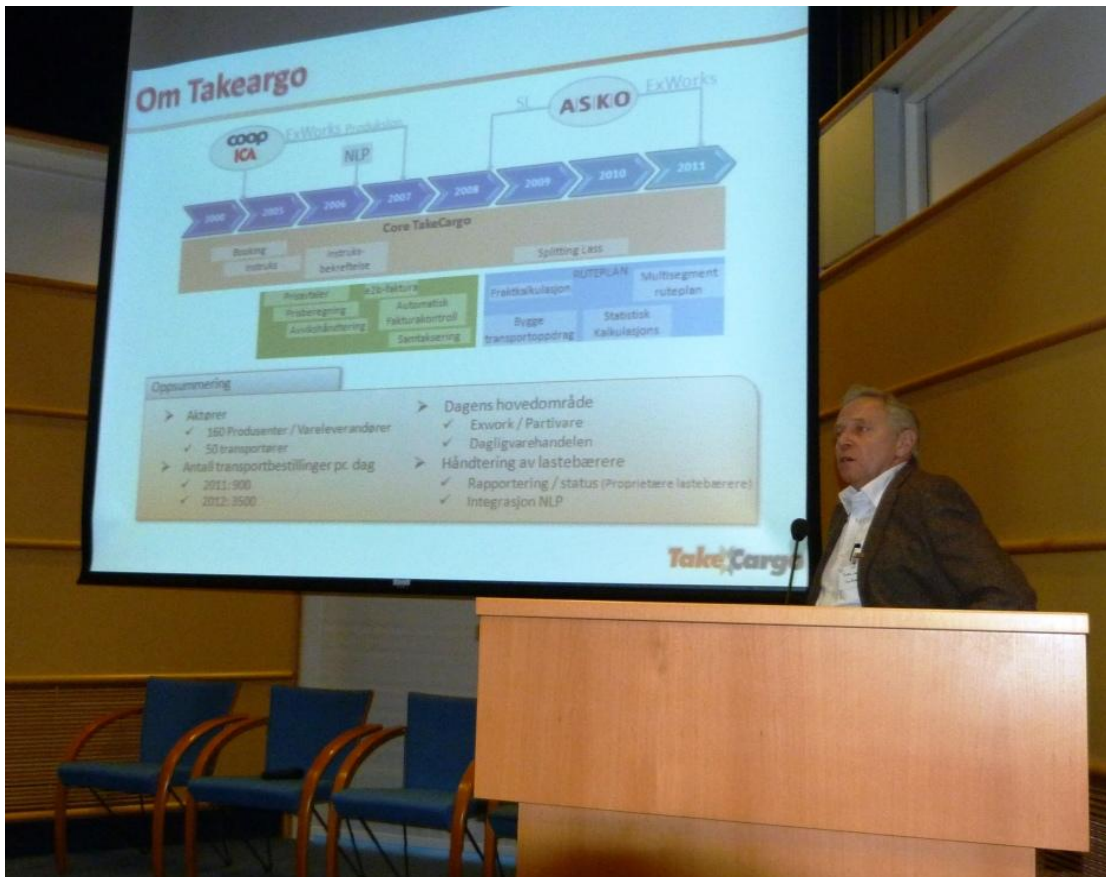
Seminarleder var Trond Hovland fra ITS Norge. Han ønsket velkommen og innledet med praktisk informasjon, og hvordan programmet for dagen skulle gjennomføres. Han rettet også seminardeltagerne om hva fokus for dagen burde være. Det var fullpakket program hele dagen, -og kvelden, -de siste gikk hjem kl 2000!



Dag Schjerven, president & CEO i Wilhelmsen Maritime Service, var på "hjemmebane" da han orienterte forsamlingen om selskapets nye trender med Supply Chain Management. Selskapets opprettelse av eget Technical Solution Department, har ført til mye forskning og bidratt til bedre logistikkompetanse i selskapet.



Øystein Strandli fra Norges Forskningsråd orienterte om virkemiddelapparatet i Norge og Europa. Han ga ros for samhandlingen mellom disse prosjektene for gjennomføringen av seminaret. Han fokuserte på viktigheten av evnen til å utnytte kunnskap, som i neste omgang medførte innovasjon, som så førte til fornyelse og verdiskapning. Det er stort behov for samspill mellom næringsliv og offentlige institusjoner. Vi har en utfordring med utslipp fra transportsektoren. Kan mer forskning bidra?



Bjørn Johansen, adm dir i TakeCargo, fokuserte på nødvendigheten av standarder innenfor transport- og logistikk. Man er helt avhengig av grensesnittstandarder for å gjennomføre elektronisk samhandling. Det er imidlertid tungt å innføre standarder, -men det er helt nødvendig.



Rod Franklin, Vice President i Kuehne+Nagel, presenterte selskapets fremtidige satsning på "Logistics in the cloud". Kuehne+Nagel blir sett på som verdensledende på logistikkprosesser. De opplever også at mangel på standarder og regulativer hindrer videre utvikling. "Hardcopies" kreves fortsatt i stor grad. Men fremtidens Internett blir noe helt annet enn det vi har i dag.



Arne Jakobsen, adm.dir for North Sea Container Line, orienterte om selskapets erfaring med innføring av nye IKT løsninger. Prosessforbedring er oppnådd. Et elektronisk nettverk med logistikkprosesser er innført. Det førte til revitalisering av selskapet og de ansatte. En stor tilleggsgevinst er: "En lykkelig familie får utført mer enn Arne Jakobsen deltok senere i paneldebatten.



Kurt Ommundsen, adm.dir i Risavika Terminal orienterte om erfaringene fra en moderne havn som et logistikk-knutepunkt. OPS er en nødvendig forutsetning for å bygge infrastruktur. Man er helt avhengig av en konstruktiv offentlig deltagelse. Man må se helheten, klargjøre roller, gjennomføre samhandling mellom aktørene. Nøkkelen til fremtiden ligger i smartere løsninger på logistikkprosesser i samhandling med andre i verdikjeden.



Kay E. Fjørtoft, MARINTEK som er prosjektleder for MIS (Maritimt Informasjonssenter) presenterte hvordan et "Single Window" kan brukes for maritim informasjon, effektiv informasjonsflyt i havner, og prosessforbedringer innenfor nærskipfarten og spesielt intermodale transporter. MIS-prosjektet avsluttes ved årskiftet 2011/12.



Marit Natvig, SINTEF, og prosjektleder for META (Mer Effektiv Transport med ARKTRANS) presenterte hvordan informasjonsutveksling i transportkjeden kan bli gjennomført med bruk av internasjonale standarder. Tre pilot-løsninger inngår i prosjektet; Annonsering- Bestilling- Status. Marit Natvig deltok senere i paneldebatten.



Anne Salvesen, NORSTELLA, og prosjektleder for FINT (Forretningsmodell for Intermodal Transport) presenterte hvordan havnene kunne få til mer effektive prosesser og samhandling i transportkjeden. En eFrakt guide er også med i denne løsningen. Tre rederier og Maritimt Forum er også med i prosjektet.



Hans Kristian Haram, daglig leder i SPC Norge, og prosjektleder i Shortsea=Service, presenterte hvordan nærskipfarten selv arbeidet med sin revitalisering. De ønsker forenkling og bedre service til sine transport- og logistikkbrukere med bla bruk av eFrakt.

Enkelt + Raskt + Punktlig = Service

I dette fokuserer de på at "Bufferlager" kan være lønnsomt å ha i noen sammenhenger, -og av enkelte godstyper.

Til slutt var det paneldebatt ledet av **Trond Hovland** fra ITS Norge.

Prosjektene og tilhørende aktiviteter har som mål å gjøre det lettere å gjennomføre intermodale transporter. Både i Norge og i EU er det stor fokus på dette, og flere direktiver og forskningsprogram er innrettet med dette som målsetning. Hvordan kan vi legge forholdene bedre til rette i Norge? Her kreves det tydelig politisk vilje, klar rolleforståelse og ansvarsfordeling mellom de offentlige og private aktørene. I paneldebatten ble følgende spørsmål tatt opp og diskutert:

Hvilken forskning bør prioriteres?

Hvordan utnytte forskningsresultater i praksis?

Hva er behovet for å revitalisere short-sea-shipping?

Hvem bør ta ansvar for finansiering av felles modeller, standarder og samarbeidsprosesser for intermodal transport?



Panelet var sammensatt av ulike aktører som skal bidra i løsningene. Fra høyre: Lars Myraune Stortingets Transport- og kommunikasjonskomite, Tor Inge Miljeteig Kystverket Vest, Arild Haraldsen NorStella, Halvar Pettersen Tromsø Havn, Marit Natvig SINTEF, Arne Jakobsen North Sea Container Line

Under paneldebatten kom det mange spørsmål og innspill fra salen. Konklusjonene fra paneldebatten er innbakt i oppsummeringen på side 1 og 2.

Tekst og bilder: Jon L. Gjemble MIS-prosjektet