



ncnielsen



Drammen
havn

COMBiLiFT
LIFTING INNOVATION

 **RUBB**
Building Systems



KALMAR

KAMPANJE

VI KJØPER DIN GAMLE TRUCK
OG
GIR DEG GRATIS LEIE I 3 MND.



Nå kjøper vi din gamle truck for **minst 10.000,-**
så lenge den løfter og kjører!

Interessert?
Send TOYOTA til 2464 så tar vi kontakt.

For mer informasjon om kampanjens gyldighet:
www.toyota-forklifts.no

TOYOTA
MATERIAL HANDLING

NÅR KVALITET OG LEVETID SPILLER EN ROLLE KJØPER DU «RUBB HALL»



Rubb haller er et produkt med høy kvalitet og Rubb AS har over 40 års erfaring i bransjen. Vi er en verdensledende leverandør av Duk/Thermohaller som jobber kontinuerlig med å finne de beste løsningene for våre kunder.

Alle våre haller kan skreddersys etter våre kunders behov.

Vår målsetning er å levere de beste og mest innovative hall-løsninger på markedet.

Rubb haller er levert over hele verden innen bransjer som transport, lager, logistikk, fiskeindustri, oljeindustri, sport og havner.

Vi har kort leveringstid og bruker de aller beste materialer som tåler de utfordrende norske værforhold.



Kontakt oss

tlf +47 32 15 05 00

mail post@rubb.no

www.rubb.no

INNHold 4•20

08 Utfordrende, men håndterbart

10 Ønsker å gjøre forretninger på miljødeer

12 Bekymringer rundt ny NTP

14 Tollhåndtering i skyen

16 Nye utvidelser på Husøy

18 Annerledes Transport- og logistikkonferanse

20 Innlegg: Tollere og syndere?

22 Juss: Skip i opplag - havnenes rolle

24 Ber befolkningen om innspill

28 Sea-Cargo satser på seilskip

35 Innlegg: - Staten må bidra

38 Hvordan takler Europas største havn covid-19?

40 Norges største til Haugesund

41 Nytt fra ESPO

44 Øyeblikksbilder langs leia

46 Norske Havners fagnettverk



Landsdekkende leverandør av tjenester til norske havner.

www.ostgard.no

østgård
Advokatfirma

Tromsø - Oslo

COMBiLiFT

LIFTING INNOVATION



Kundetilpasset maskin for håndtering av utfordrende gods og containere

Den anvendelige, effektive og robuste Combi-SC er et billigere alternativ sammenlignet med store motvekts trucker, reach stackere eller mobil kraner.

Maskinen krever langt mindre plass og er lett å manøvrere, med godt fordelt marktrykk. Vi tilbyr kundetilpasset maskin.

Denne modellen er meget effektiv for håndtering av containere og store tunge konstruksjoner.

I trange havneområder kan en utnytte lagerkapasiteten bedre med en Combi-SC.

- **Utfordrende gods**
- **Økt effektivitet**
- **Plass besparende**
- **Sikker håndtering**
- **Reduserer kostnader**

Forhandler i Norge



Materialhåndtering
- SPESIALTRUCKER -

ring: 6718 6700

e-mail: post@materialhandtering.no

www.combilift.com

LEDER

Et nytt skudd for baugen

Da vi akkurat hadde begynt å glede oss over at det igjen lå an til at cruiseflåten så smått igjen kunne bli å se i havnene igjen, etter å ha vært 100 prosent fraværende siden midten av mars måned, opplevde vi hendelsen med hurtigruteskipet «Roald Amundsen».

Det hadde blitt påvist koronasmitte hos en pas-sasjer som hadde vært ombord på seilas i juli, og rådet om å informere andre passasjerer ser ut til å ha blitt oversett. Etterhvert ble det så påvist smitte hos mannskap ombord og det igjen førte til landligge for skipet i Tromsø havn og sykehusinnleggelse for fire blant mannskapet. Kort tid senere var så mye som 25 prosent av mannskapet smittet av viruset og meldin-gene om syke passasjerer begynte også å tikke inn. Et svært omfattende smittesporingsarbeid ble igangsatt.

Hendelsen førte til at den norske regjeringen la frem nye regler for cruisevirksomhet langs norske-kysten og på Svalbard. De nye innstramningene omfattet også karantene for mannskap på cruiseskip. I grove trekk medførte endringen at det ble innført et tak på maksimale 100 passasjerer og mannskap som kan gå i land.

Hendelsen på «Roald Amundsen» fikk altså som resultat at cruisenæringen på ny ble rammet av kraf-tige innstramninger og bokstavlig talt fikk seg nok et skudd for baugen.

En rekke hendelser de siste årene med norovirus har vist at cruise er særlig utsatt for spredning av smitte. Alle sosiale samlinger gjør jo det, men på cruise er man ekstra utsatt. Man er på et lukket sted og man tar ofte på de samme møblene, rekkverk, møtes i heiser, ja møtepunktene er mange. Risikoen for å bli smittet er stor.

Hvor hardt den siste endringen rammer en næring som allerede lå med kjølen opp er ikke godt å si. Vi krysser fingrene for at konsekvensene ikke blir for store.

Folkehelseinstituttets råd både til de som arran-gerer denne typen reiser, og ikke minst rådene som gis til dem som reiser på denne måten, er gode vir-kemidler for å minske smitterisikoen. Likeledes å agere på riktig måte dersom smitte skulle oppstå. Koronaviruset lar seg bare ikke stikke under teppet.

FOR 10 ÅR SIDEN



På sensommeren av 2010 var det mange som var oppgitt over at Oslo Havn hadde meldt seg ut av organisasjonen Norske Havner, og arbeidet med å få gjort noe med organisasjonsstrukturen i havne-Norge pågikk for fullt. Som kjent klarte man ikke å enes om en felles satsing før fra 2019, altså i fjor.

REDAKSJON:
Redaktør/daglig leder:
André Hagen
andre@havnemagasinet.no
Mob. 46 77 50 50

Bidragsytere:
Brynjar Østgård,
Bernt C. Aaby,
Bjørnulf Tverå,
Per K. Johansen og
Even Borvik

Postadresse
Havnemagasinet
Fageråsen Terrasse 27
8624 Mo i Rana

Annonsering:
Hilde Holtekjølén
hilde@2media.no
Mob: 90 12 70 06

Trykk:
Merkur Grafisk AS
Telefon: 23 33 92 00

Forsidefoto:
André Hagen

Layout:
Slaven Kovacevic

Utgiver:
Havnemagasinet AS
Fageråsen terrasse 27
8624 Mo i Rana

Abonnement:
Havnemagasinet
Postboks 209
2021 Skedsmokorset
abonnement@havnemagasinet.no

Distribusjon:
Posten Norge AS
ISSN: 2464-4048

Sjøtransport er miljøvennlig

**På sjøen reiser godset klimavennlig,
kollektivt og køfritt**

Drammen havn – et effektivt og miljøvennlig knutepunkt

Tlf: +47 32 20 86 50
post@drammenhavn.no

drammenhavn.no

Utfordrende, men komme mål som i fjor

I fjor høst rådet det stor usikkerhet i Mo i Rana havn etter at en av de største industrikundene måtte stanse virksomheten. Gleden var derfor stor da man fikk startet produksjonen igjen tidlig i mtars. Vel en uke senere slo covid-19-krisen inn for fullt.

AV ANDRÉ HAGEN

-Havnesjef Bjørnulf Tverå fikk derfor en spesiell start i stillingen som havnesjef i industrihovedstaden i Nord-Norge da han gikk til verket tidlig i november i fjor.

Cruisesatsing påvirket

Driftsstansen hos Ferroglobe Mangan Norge merket man direkte på havna, som på mange måter er en temperaturmål på hvordan staa er. I en industrihavn som Mo i Rana er man vant til slike konjunktursvingninger, men det er selvsagt leit å oppleve at kunder må

redusere virksomheten og at dette igjen påvirker havna.

- Heldigvis har vi god kontakt med alle kunder og blir holdt løpende orientert. Selv om det selvsagt er utfordrende omsetningsmessig at den største kunden vår må stanse virksomheten sin, har vi kommet nokså godt ut av det, forteller Bjørnulf Tverå.

Heller ikke covid-19-krisen har gjort seg store utslag i virksomheten, bortsett fra at det hindret jernverksbyen å få sine to første cruiseanløp. Etter å ha satset i en årrekke mot cruisemarkedet skulle to skip med omlag 900 pax hver anløpe Mo i Rana havn denne sommeren, men slik ble det ikke.

Anløp som vanlig

- Dette er selvsagt veldig synd, ikke minst for næringsliv og andre aktører som har jobbet over lang tid og har sett frem mot at vi endelig skulle se resultater av cruisesatsingen. Vi jobber ufortrødent videre og har anløp også meldt inn for 2021 og håper at vi da endelig skal få cruisetrafikk også over vår havn, sier Tverå.

Han forteller videre at havna ellers har vært lite preget av koronasituasjonen.

- Vi har ikke merket noe til redusert virksomhet, annet enn at skip kanskje har kommet noe forsinket som følge av restriksjoner og kødannelser andre steder. Vi har selvsagt også måtte ta forholdsregler i tråd med myndighetenes krav og har hatt restriksjoner for mannskaper på skipene og våre ansatte, sier Bjørnulf Tverå.

Alle mann i arbeid

11 mann har hatt sitt daglige virke på Mo i Rana havn. Nylig har man ansatt nummer 12, som maskinist på havnas egen taubåt. Han kommer opprinnelig fra Bulgaria, og sørget med familien sin for at Mo i Rana fikk tre nye innbyggere. Alle ansatte i Mo i Rana havn har hatt sitt daglige arbeid, til tross for redusert virksomhet i industrien og koronakrisen.

- Vi har omrokkert noe på mannskapene og også lånt disse ut til andre steder innad i kommunen, men alle har hatt jobb å gå til. Disse utfordrende



Mo i Rana havn er en typisk industrihavn. De siste årene har det også gått store mengder tømmer over kaikant her.

er trolig i

tidene har i noen grad påvirket bruken av overtid, og kanskje også noe redusert innsats på vedlikehold, men investeringsbudsjettene har ligget fast, sier Bjørnulf Tverå. Han tror havna ender opp på samme resultat som i 2019.

- Jeg tror vi ligger an til å komme i mål nokså likt fjoråret.

Det betyr for Mo i Rana havns del omlag 1 000 anløp og 4,5 millioner tonn gods, sier han og legger til at det jobbes aktivt for å få økt godsomsetning fra land til sjø.

Moderniserer - Jeg trives veldig godt som havnesjef i Mo i Rana Havn KF. Det er et utrolig godt arbeidsmiljø i havna og det er en gjeng som ser muligheter, også når det er litt vanskeligere tider. Blant annet med å modernisere seg. Vi jobber for fullt med digitalisering av havna og ser også på mulighetene for å etablere havna som en energihub.

I tillegg til omstilling og



Bjørnulf Tverå kom til en havn som opplevde utfordrende tider da han begynte 1. november i fjor. Største kunde hadde stanset produksjonen. Da de kom i drift, kom korona. Havna ser likevel til å ha kommet godt ut av det.

energieffektivisering jobber vi aktivt med realisering av dypvannskai, en realisering som vil være svært viktig for regionen.

Sjøbunnen i havna er forurensset av tidligere industrivirksomhet. En miljømudring vil være et positivt miljøtiltak for en ren Ranfjord, og vi vil få tryggere

havneforhold ved dagens kaier. En ren Ranfjord vil påvirke hele regionen og de menneskene som bor langs fjorden og som ønsker å benytte denne til rekreasjon. Ny dypvannskai vil dessuten legge grunnlag for nyetableringer og flere arbeidsplasser, avslutter Bjørnulf Tverå, havnesjef i Mo i Rana havn. ■

Oslo Havn

- rigget for miljøvennlig vekst



Foto: Espen Brata



Oslo

Norges største gods- og passasjerhavn ■ Plass til alle typer gods
Moderne og effektive terminaler ■ Kort vei til markedet
Utvikler og tar i bruk grønn teknologi

Skal tjene penger på



Bergen Havn har opprettet selskapet EPI AS, og skal via dette gjøre butikk på verktøyet Environmental Port index (EPI). Indeksen måler hvor mye et skip forurensner når det ligger til kai.
ILLUSTRASJONSFOTO: ROBIN STRAND.

Norges største cruisehavn, Bergen, tar nå mål av seg å skape butikk av miljøforbedrende tiltak for skipsnæringen. Andre havner inviteres med på eiersiden.

AV ANDRÉ HAGEN

Bergen Havn

har opprettet selskapet EPI AS, og skal gjennom dette videreutvikle verktøyet Environmental Port index (EPI) som måler hvor mye et skip forurensner når det ligger til kai. Målet er å selge løsningen til internasjonale havner.



SANY



Seabrokers
Havnekraner AS

VERDENS STØRSTE PRODUSENT AV STACKERE ER KOMMET TIL NORGE

Vi er stolte over å ha landet avtalen som gjør at vi tar Sany sine stackere, stortrucker og anleggsmaskiner til Norge.

Kombinert med dyktige mekanikere og nytt verksted sentralt på Forus vil vi i Seabrokers Havnekraner kunne yte den beste service, og sørge for kontinuerlig drift for våre kunder.

Sany er kjente for å være:

- Innovative
- Komfortable
- Driftssikre
- Moderne teknologi
- Lavt drivstofforbruk
- 5 års garanti

Ta kontakt for å se hvordan en SANY maskin kan effektivisere din hverdag!

miljøforbedring

Tatt i bruk

i 2017 Bakgrunnen for opprettelsen av selskapet er at Bergen Havn i lang tid har jobbet med å utvikle et system for å forstå hvor stor påvirkning cruiseskip har på miljøet når skipene ligger til kai. Havna tok allerede i 2017 initiativ til å lage et system for vurdering av påvirkningen, og dette førte til at det ble etablert et felles prosjekt ble med DNV GL og ti andre norske cruisehavner. For sesongen 2020 er i alt 16 norske havner forberedt på å benytte EPI.

Miljøscore Dette har resultert i et nytt system som gir miljøregnskap for cruiseskip. Skipene gir informasjon om oppholdet ved avgang fra kai. Havnene får da oppdatert informasjon om utslipp av CO₂, NO_x og svovel, bruk

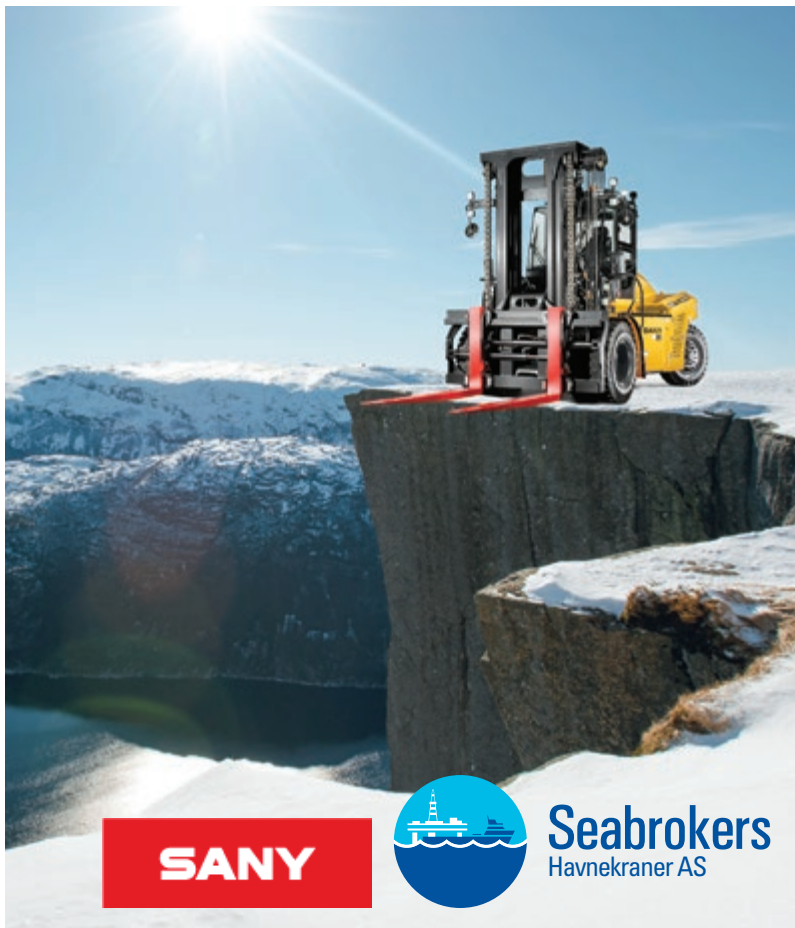
av landstrøm, bruk av rensesystemer for avgasser og forbruk av drivstoff. Denne informasjonen sammenstilles så til en miljøscore, et tall som sier noe om hvor effektiv og miljøvennlig driften av skipet er ved kai. Miljøscoren kan dermed benyttes av den enkelte havn for å regulere prisen for havneoppholdet, noe som gir et sterkt incentiv for rederiene til å redusere sine utslipp.

- Godt verktøy

- Bergen Havn ønsker å være en pådriver for en mer miljøvennlig skipsfart. EPI har så langt vist seg å være et godt og nyttig verktøy for å redusere utslipp til luft fra skip som ligger til kai, og vi opplever nå at det er stor interesse for det arbeidet vi har gjort både nasjonalt og

internasjonalt. Vi mener derfor at tiden er inne for å tilby EPI til det internasjonale markedet, sier direktør Johnny Breivik i Bergen Havn.

Havner inviteres med Alle havnene som deltok i EPI-samarbeidet i 2019 vil bli tilbudt aksjer i det nye selskapet. I fremtiden vil systemet bli utviklet for flere typer av skip, og for flere miljøaspekter som avfall, utslipp til sjø og støy. De havnene som er med er: Arendal, Bergen, Bodø, Eidfjord, Flåm, Karmund, Kristiansand, Molde og Romsdal, Olden/Loen, Oslo, Stavanger, Stranda/Geiranger, Tromsø, Trondheim, Vestvågøy/Lofoten og Ålesund. ■



SANY



Seabrokers
Havnekraner AS

EN AV VERDENS STØRSTE PRODUSENTER AV TRUCKER ER KOMMET TIL NORGE

Vi er stolte over å ha landet avtalen som gjør at vi tar Sany sine stackere, stortrucker og anleggsmaskiner til Norge.

Kombinert med dyktige mekanikere og nytt verksted sentralt på Forus vil vi i Seabrokers Havnekraner kunne yte den beste service, og sørge for kontinuerlig drift for våre kunder.

Sany er kjente for å være:

- Innovative
- Komfortable
- Driftssikre
- Moderne teknologi
- Lavt drivstofforbruk
- 5 års garanti

Ta kontakt for å se hvordan en SANY maskin kan effektivisere din hverdag!

Målet ute av sikte?

«Bedre å treffe ved siden av enn å ikke treffe i det hele tatt» heter det i ordtaket. Akkurat nå er det en god beskrivelse på utfordringene i arbeidet med nasjonal transportplan 2022-2033. Det er bare det at i den neste NTP har vi kanskje ikke råd til å bomme.

AV BERNT C. AABY, RÅDGIVER I NORSKE HAVNER OG BJØRNULF TVERÅ, HAVNESJEF I MO I RANA OG LEDER AV FAGNETTVERKET FOR RAMMEVILKÅR OG GODSOVERFØRING

Nasjonal transportplan (NTP) er selve grunnsteinen i transportpolitikken og viser hvilke mål og prinsipper som skal ligge til grunn for utviklingen av transportsystem. Transportplanen er således «regjeringens» strategi for å oppnå transportpolitikken overordnede mål - «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050».

Klimautfordringene gjør at det er viktigere enn noen gang å treffe riktig «på planken». Det er i bunn og grunn det de faglige vurderingene skal bidra til å gjøre. Finne de optimale måtene å nå målsetningene på. Det er derfor gjort en rekke utredninger i fagetatene på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Men det er ikke til å legge skjul på at vi i Norske Havner er bekymret for at de faglige analysene ikke holder mål. Når

vi har gått gjennom analysene opplever vi at de hverken tar tilstrekkelig hensyn til mål og delmål for NTP eller er tilstrekkelig faglig godt fundert. Etatens besvarelser og det faglige grunnlaget som har vært ute på høring, er et skjær i sjøen for et utviklingen av et bærekraftig transportsystem for fremtiden. Med andre ord et siktepunkt langt utenfor målskivene. Og hvordan skal politikerne kunne gjøre gode valg om det faglige underlaget ikke er godt nok når de skal vedta planen neste vår?

Historisk veivalg

Transportplanen skal imøtekomme en rekke utfordringer som transportsektoren står ovenfor. Samtidig som vi vil få en kraftig transportvekst skal klimautslippene halveres, det skal legges til rette for omstilling til en grønn økonomi, det skal utvikles bærekraftige og effektive mobilitetsløsninger for næringslivet, veiene skal blir tryggere for både person og godstrafikk.

Samferdselsinfrastrukturen skal altså forvaltes mer kostnadseffektivt og løse flere utfordringer.

Transportpolitikken står således ovenfor et historisk veivalg. Et veivalg mellom fremtid og fortid. Et veivalg mellom å fortsette som før eller finne en mer bærekraftig retning. Et veivalg mellom klimareduksjoner eller økte utslipp.

Hvilke valg som prioriteres for transportsektoren fremmes i regjeringens forslag til ny NTP til våren. Blir det feil veivalg vil det ikke bare få konsekvenser for samferdselssektoren, men for samfunnet som helhet.

Tenke nytt eller bygge seg ut av utfordringene?

Tradisjonelt har det blitt satset mye på veiutbygging i dette landet. Det har det vært mange gode grunner for. Men slik kan vi ikke fortsette. Forskning viser at vi ikke kan bygge oss ut av trafikale flaskehalser med å bygge mer vei. Til mer og bedre veier til mer biltrafikk blir det. I tillegg skaper mer veiutbygging konkurransefortrinn for lastebilen fremfor båt og bane. Manglende oppfølging av målet om mer gods på kjøll i statsbudsjettene har i tillegg svekket sjøtransportens konkurransekraft. Ikke dermed sagt at all veiutbygging er gal, gode veier til havner vil eksempelvis fremme sjøtransporten, men det er grunn til å være mer kritisk til veiutbygging fremover.

I denne sammenhengen er det interessant å se hva fylkeskommunene skriver i sine innspill og prioriteringer. Fylkeskommunene legger til grunn en mye mer strategisk tilnærming til hvordan en skal løse transportutfordringene for fremtiden. Hvilke utfordringer har vi og vil vi få fremover, og hva må til for å løse de.

Etatenes tilnærming er i mye større grad preget av etatenes rolle som utbygger og forvalter av infrastruktur. Konsekvensen er at etatene i begrenset grad klarer å tenke strategisk og på tvers på hvordan utfordringer kan løses uten å bygge ut kapasitet i veinettet.

Tatt i betraktning at klimaspørsmålet er så viktig er det underlig at denne problemstillingen ikke har fått større plass i utredningene så langt. Det er et



arbeid på gang, men det var ikke ferdig til høringsfristen gikk ut. Det som er gjort på klima handler mer om hvilke konsekvenser klimaendringene får for eksempel sikring av veistandarden, men så langt ikke noe om hvor og hvordan transportsektoren kan redusere sine utslipp. Også her er besvarelsene til fylkeskommunene og de største byene langt mer offensiv. Hva med egne klimamål i den neste NTP slik enkelte storbyer har laget for sine byer?

Samferdselsdepartementet får en stor jobb med å sy alt dette sammen. Vi forventer at departementet tar et mye tydeligere strategisk grep om den planen som skal legges frem til våren.

Politikerne må kjenne sin besøkestid

Det er Stortinget som til slutt skal vedta den endelige planen for 2022-2033. I lys

av de forpliktelsen vi har tatt på oss og den rollen transportsektoren spiller for norske klimautslipp er det særs viktig at politikerne kjenner sin besøkestid og sitt historiske ansvar. Vi kan ikke bare fremskrive budsjettene i nåværende NTP-rammer og tro at alt skal gå bra. Dersom en ikke tar gode strategiske grep står en ikke bare i reell fare for å bomme på målet for fremtiden, men vi står i fare for å gi oss selv et alvorlig vådeskudd.

Norske Havners oppfordring

Norske Havner har levert en omfattende høringsuttalelse på det faglige grunnlaget til neste NTP. Her kommer vi med en rekke forslag til et bedret transportsystem. Noe av det viktigste er å stimulere til mer bruk av sjøtransport, utnytte de fortrinnene som denne transportformen har.

Norske Havner mener det i hovedsak må skje gjennom

Rettferdig konkurranse mellom transportformene

Utbedre maritim infrastruktur

Styrke havnene som

logistikk-knutepunkt

Styrke det teknologiske skiftet i maritim transportnæring

Men da må sjøtransporten prioriteres og ikke nedprioriteres slik den har blitt i de siste års statsbudsjetter. Marginale endringer i veibudsjettet vil eksempelvis kunne bety store økninger i kystbudsjettet og bidra til nødvendig utbygging av infrastruktur for sjøtransporten. De rammene som er brukt i utredningene er etter vår oppfatning helt urealistiske og vil marginalisere sjøtransporten. Derfor foreslår vi en økonomisk opptrappingsplan for kystkapittelet. ■



- 30 ÅRS ERFARING
- MARKNEDETS TYNGSTE UTSTYR
- RETT PRIS TIL HØYESTE KVALITET

**Spesialisten på
AVANSERT MUDRING og
UNDERVANNSSPRENGING**

Wasa Dredging Ltd. Vaasa, Finland | Tel. +358 6 3444111 | info@wasadredging.fi www.wasadredging.fi

Automatiserer tollhåndt innenfor skybaserte løs



Hallands Hamnar regner med betydelig produktivitsvekst etter å ha tatt i bruk skybasert tollhåndtering.

Hallands Hamnar, har valgt tollhåndteringsløsningen GCT (Global Customs and Transport). Implementeringen sikter på å forenkle og automatisere tollprosessen for å kunne fortsette å utvide virksomheten.

AV ANDRÉ HAGEN

-Hallands Hamnar er en av Sveriges ti største havner og havneselskapet ble grunnlagt i januar 2013, etter at de to tradisjonsrike havneselskapene i Halmstad og Varberg ble slått sammen. - Betraktelig enklere De driver i dag en fullservice-havn med bred erfaring og kapasitet innen segmentene resirkulering, oppsaget tømmer, containere,

papirmasse, bulk, roro-skip, biodrivstoff, stål og metallplater, flytende bulk, tekstilmasse, biler, prosjektlaster og skogsprodukter. Nærheten til europeiske veier og smidige jernbaneforbindelser, inkludert jernbanespor til alle kaier, har bidratt til utviklingen av Hallands Hamnar i Halmstad og Varberg til et transport- og logistikknutepunkt på den svenske vestkysten. For å skape videre vekst, gi langsiktig

god lønnsomhet og favorisere utvikling på vestkysten av Sverige, har Hallands Hamnar valgt å implementere en helt ny og skybasert tollhåndteringsløsning.

- Vi gjør dette fordi vi ser store fordeler med det. Vi ser stadig forbi vår måte å jobbe på og hvilke verktøy vi tar i bruk, for å bli smartere og mer effektive. Med GCT-løsningen blir det betraktelig enklere å ta hånd om tollhåndteringen og vår kontakt med forskjellige spediteører, sier Henrik Nanfeldt, operatørsjef hos Hallands Hamnar.

Økt produktivitet

Tollhåndteringsløsningen gir ikke bare Hallands Hamnar mulighet til å

eringen – ninger

ta imot og håndtere tolldokument elektronisk. Virksomheten regner også med en betydelig produktivitetsvekst da de nå automatisk kan generere eksport- og importdokumentasjon i en helintegrert prosess.

– Tollhåndteringsløsningen GCT passer best til virksomheter med høye krav til en effektiv toll- og transporthåndtering, og Hallands Hamnar er en slik virksomhet. Vi tror vi kommer til å dra stor nytte av plattformen da vi av erfaring vet at den hjelper med å redusere kostnadene til kundene våre

og effektivisere prosessene deres. Vi gleder oss til å følge reisen deres mot en smartere og mer automatisert tollhåndtering, sier Martin Jeppsson, tolleksperter og Product Manager hos Descartes som leverer løsningen.

GCT er også tatt i bruk i en rekke norske virksomheter. Etter det Havnemagasinet får opplyst fra produsenten skal blant annet Tine, Coop, Rema, Elkem, Yara, Pelagia, Brav og Kronos Titan være blant brukerne. ■



- Vi gleder oss til å følge reisen deres mot en smartere og mer automatisert tollhåndtering, sier Martin Jeppsson hos produsenten av tollhåndteringsløsningen.

Vi tilbyr
fleksibilitet,
høy kvalitet &
effektivitet
**Se på mer
eh-dk.com**

**Vi utfører både
individuelle
oppdrag og
totalkontrakter**

Mudring
Molobygging og plasting
Boring/sprengning
Havne/farleder oppgaver



Blumersgade 8B, st.
DK 8700 Horsens
+45 75 62 84 11
eh@eh-dk.com

Videre utvidelser på



Karmsund Havn er nå i mål med alle reguleringsplaner og utvidelsen av Haugesund Cargo Terminals på Husøy kan fortsette.

ILLUSTRASJON: KARMSUND HAVN.

Før ferien vedtok kommunestyret i Karmøy Kommune reguleringsplan for Stutøy. Dette innebærer at Karmsund Havn kan gå i gang med masseuttak på området, og starte opp med videre utvidelser på Haugesund Cargo Terminals, Husøy. Vedtaket innebærer også at havna benytter opsjon på ytterligere en gigantkran.

AV ANDRÉ HAGEN

-300.000 tonn steinmasser skal tas ut, og vil gi et næringsområde på 140 mål på Stutøy.

Starten på 900 meter kai

Karmsund Havn mottok før vedtaket også et tilsagn på 350.000 kroner i klimasatsmidler fra miljødirektoratet. Disse midlene er øremerket planlegging av klimatiltak for næringsområdet. Steinmassene som tas ut på Stutøy, skal fylles ut i sjø og brukes til utvidelse av containerterminalen. I forbindelse med

utvidelsen, rigger Karmsund Havn terminalen for ytterligere økning i aktiviteten. Det planlegges en dypvannskai på 15 meter pluss, som i første byggetrinn vil bli på vel 200 meter (denne vil senere utvides til 900 meter).

Enda en kran

I 2019 fikk Karmsund Havn IKS levert den første mobile havnekranen, en Liebherr LHM 550, på Haugesund Cargo Terminals, Husøy. Avtalen som ble inngått innebar også opsjon på ytterligere fire kraner. Karmsund Havn har nå benyttet opsjonen, og bestilt kran nummer

to til HCT. Kranen er av samme type som kran nummer én, men med ekstra utrustning. Kranen har en løftekapasitet på 154 tonn, og vil gi muligheter for tandemløft med kran nummer én, med en total kapasitet på 308 tonn. På den nye kranen vil det være mulig å løfte to tyvefots containere samtidig, noe som vil øke effektiviteten betraktelig. Havnekranen vil, i likhet med kran nummer én, drives på elektrisitet. Dette i tråd med Karmsund Havns målsetting om en grønn havn.

I mål med alle reguleringsplaner

- Vi har jobbet sammenhengende med ulike reguleringsplaner knyttet til Haugesund Cargo Terminals, Husøy, i mer enn ti år. Det er svært tilfredsstillende å nå være i mål med alle reguleringsplaner og kunne sette i gang det neste store utbyggingstrinnet av terminalen. Vår ambisjon er å være et logistikkknutepunkt for Vestlandet og være en viktig

Husøy

prosjekthavn i Nordsjøbassenget. Når vi nå setter i gang utvidelsen, vil vi få nærmere 175 dekar med nytt areal, sier havnedirektør Tore Gautesen.

Ser mot prosjektmarkedet

- Vi har vært svært fornøyd med utviklingen på kran nummer én. Vi har hatt langt høyere aktivitet på krana enn vi forventet. Å investere i kran nummer to etter kun ett års drift på kran nummer én, sier mye om utviklingen på terminalen, og ikke minst om forventningene til ytterligere vekst. Vi satser tungt mot prosjektmarkedet og vi har Norges beste utstyrspark for tungløft. Investeringen vil også gi oss store muligheter til å ta en posisjon innen håndtering av moduler for havvind, sier Gautesen. ■



Karmsund Havn utnytter nå opsjon og anskaffer ytterligere én mobil havnekran.

FOTO: ØYVIND SÆTRE

Eltruck erstatter diesel

opptil 18 tonns løftekapasitet



kalmar.no Kalmar Norway AS, Carl Bergersens vei 5, 1481 Hagan, +47 67 06 20 20



Spennende dager for hav

19. og 20. oktober blir det Transport & Logistikk 2020 på Gardermoen. Årets konferanse blir naturlig nok likevel ulik alle de foregående 62 årene. - Vi legger opp til både fysisk og digital deltagelse, forteller Jo Eirik Frøise, prosjektleder for Transport & Logistikk 2020

Av André Hagen

Grunnet koronasituasjonen kan det kun samles et begrenset antall personer på kongresshotellet The Qube - Clarion Hotel & Congress Oslo Airport på Gardermoen.

Fysisk og digital

Ved å gjøre deler av konferansen digital åpner man opp for at enda flere kan delta, på en måte som man har blitt vant med de siste måneder.

- Vi vil tilrettelegge hele konferansen ut fra myndighetenes smittefaglige råd, samtidig benytter vi anledningen til å fornye oss med et nytt digitalt spor, forteller Frøise.

Noen ting forblir likevel de samme, først og fremst kvaliteten på det faglige innholdet som tidligere transportdeltagere har blitt vant til.

- Vi har allerede booket fantastiske forelesere som er de fremste innen sine felt. Disse vil bidra med sine erfaringer

på det fagområdet du jobber med til daglig. Programmet er allerede ute på konferansen nettsider www.konferanse.info og er også å finne lengre bak i denne utgaven av Havnemagasinet, forteller Frøise.

Elektrifisering av havnene

Det vil også i år bli et stort søkelys på havn og sjø på konferansen. På årets konferanse får man høre om hvordan det går med elektrifisering av havnene langs Norskekysten. Representanter fra flere havner vil være til stede og få høre om funnene til rapporten som Sweco Norge har utarbeidet vedrørende landstrøm. I denne sesjonen kommer også Jens Kirketerp Jensen, administrerende direktør Hirtshals Havn, for å fortelle om erfaringer med en raskere elektrifisering av havner i Kattegat-Skagerrak-regionen.

På konferansens første dag vil også NHOs sjefsøkonom Øystein Dørum

stille og gi deltagerne et lite blikk inn i krystallkula om fremtidsutsiktene og status for Norge etter vårens koronanedstenging av næringslivet, etterfulgt av PostNord sin markedsanalytiker Victoria Rummelhoff, som ser på trendene og utsiktene for transportbransjen. Dette vil garantert være et spennende spor for både kommuner og havner langs kysten, forteller en engasjert prosjektleder

Grønne løsninger for sjøtransport

På dag to av konferansen får man høre om «Grønt Skipsfartsprogram», som er et offentlig-privat partnerskapsprogram med en visjon om å etablere verdens mest effektive og miljøvennlige skipsfart. Som mange av Havnemagasinet lesere allerede vet har programmet 55 private og 11 offentlige deltakere fra hele verdikjeden og finansieres delvis av næringen og delvis over statsbudsjettet. I denne sesjonen vil noen av partnerne komme å fortelle om deres erfaringer. Dette er Lars Erik Marcussen, Chartering Manager i HeidelbergCement, Kai Just Olsen, logistikkdirektør i ASKO Maritime AS og reder Ivar Ulvan i Egil Ulvans Rederi.

Tre statsråder klare for konferansen

Tre statsråder er allerede klar for Transport & Logistikk 2020. Samferdselsminister Knut Arild Hareide er med i åpningssesjonen for å rette søkelys på et ferskt statsbudsjett for samferdselssektoren. Tirsdag den 20. oktober kommer Linda H. Helleland for å fortelle om den satsingen som regjeringen gjør på det digitale området. Klimakur 2030 er noe transportbransjen må forholde seg til frem mot 2030 og også statsråd Sveinung Rotevatn kommer på dag to for å fortelle om hva myndigheter og næringsliv kan gjøre i lag for å nå målene.

Covid-19: Hva gjorde bedriftene når Norge stoppet?

Covid-19 kom brått og endret situasjonen for alle nærmest over natten. Nye spilleregler gir nye muligheter for noen og nye utfordringer for andre. Covid-19 har kastet hele verden ut i ukjent farvann. For veldig mange har det medført



Det blir konferanse på Gardermoen også i år, men det er også mulig å følge denne digitalt. På grunn av koronasituasjonen må årets utgave tilpasses. Her fra en tidligere konferanse.

nene i år også

store omveltninger, noe logistikkbransjen har merket svært godt. Noen har fått det veldig tøft. Andre har fått mer å gjøre. Atter andre har funnet ut at de må gjøre ting på nye måter i fremtiden. Kort sagt, covid-19 har medført at man ser på arbeidshverdagen med nye øyne. I denne sesjonen får man høre om hvordan flere av bedriftene innen vår sektor handlet når en ukjent krise stod foran oss i begynnelsen av mars.

E-handel og startups

E-handelen blomstrer i Norge. I 2019 kjøpte nordmenn varer for 163 milliarder kroner på nettet. Nå får norske kunder og netthandelsaktører et flere spennende alternativ for henting og levering av pakker. Hvorfor er strategiske allianser mellom etablerte bedrifter og startups aktuelt i dag? Hva gjør at det er et relevant tema i Norge? Flere store bedrifter har valgt å gå inn i samarbeid

med startups de siste årene, dette har også mange av de store transportselskapene. I kanskje konferansenes mest spennende sesjon får vi høre om hvordan fire norske startups har jobbet og hvordan de ser på fremtiden. Vi treffer; Buddy Mobility, Homeboxx, Dønn Grønn og Zoopit

Søkelys på smittevern

- Alle skal føle seg trygge å delta på Transport & Logistikk i oktober. Vi som arrangører er opptatt av å ivareta smittevern som myndighetene til enhver tid pålegger oss. I tillegg til dette har vi styrket vårt konferanseteam med Norsk Industris arbeidsmedisinere, som får en særskilt oppgave å følge med at myndighetens krav ivaretas. Konferansen har begrenset antall deltagere i de ulike konferanseseporene slik at du i år må velge hvilket spor du skal delta på. Du får da din egen plass i konferanselokalet



- Alle skal føle seg trygge å delta på Transport & Logistikk. Vi som arrangører er opptatt av å ivareta smittevern som myndighetene til enhver tid pålegger oss, forteller Jo Eirik Frøise.

hele dagen. Relasjoner bygges ved at folk kommer sammen på ordentlig. Det å møte likesinnede transport- og logistikk kollegaer som har samme utfordringer og utveksle erfaringer, er en av de største nytteverdiene som møteplasser gir, avslutter Jo Eirik Frøise. ■

REXNORDIC
rexnordic.com

FLYTTBARE LØSNINGER FOR KJØLING

AIRREX

AIRREX HSC-SERIEN KJØLEAPPARATER

Mobile klimaanlegg designet for profesjonell bruk. Enheten har kapasitet til å takle krevende oppgaver som nedkjøling av store lokaler eller effektiv målkjøling, f.eks. i produksjonsprosesser.

Kjøleapparater er egnet for bruk i varme områder eller prosesser som krever kjøling. For eksempel: Fabrikker, havneanlegg, metallverksteder, glassverk, verksteder, sveiseverksteder, maskinrom, datasaler, scener, kjøkken, kontorer osv.

HSC-2500	HSC-3500	HSC-5000A
21 000 BTU/h	25 000 BTU/h	60 000 BTU/h
6.150 kW/h	7.330 kW/h	17.580 kW/h
1-fase kraft	1-fase kraft	3-fase kraft
49 × 60 × 128 cm	49 × 60 × 128 cm	74 × 140 × 151 cm
86 kg	90 kg	250 kg



AVFUKTERE

AIRREX

ADH-1000 AVFUKTERE

Avfukteren fjerner fukt på en meget effektiv måte. Kapasiteten er på opptil 140 liter/døgn. Innebygd kondensvannpumpe.



VANNVARMERE

REXENER

BADESTAMPVARMERE

Glem vedhogging! Med Rexener er det bare å trykke på en knapp, så tar varmeren seg av resten. Som brensel til varmeren kan du velge f.eks biodiesel.



VARMERE

AIRREX

**DIESELDREVNE
INFRARØDE VARMERE**



STRØM

REXENER

**HJELPSTARTER OG
POWERBANKER**



SERVICE I HELE NORGE
KUNDESERVICE info@rexnordic.com eller 4000 66 16

KJØP PÅ NETT rexnordic.no

Tollere og syndere?



ILLUSTRASJONSFOTO: PETTER EMIL WIKØREN/TOLLETATEN.

Nå er det vel knapt grunnlag for å hevde at norske tollere lever i slik synd som ga grunnlag for det bibelske uttrykk sitert i overskriften. Derimot kan man spørre om etaten med sine nye prosedyrer og regelverk synder mot en viktig målsetting for skiftende regjeringer de siste 40 år, nemlig å tilrettelegge for overførsel av gods fra landevei til sjøtransport, eller snarere å bremse den pågående utvikling i motsatt retning.

Av Per K. Johansen, maritim rådgiver

De mer eller mindre halvhjertede tiltakene fra myndighetenes side kan vel sies å ha vært tilsvarende mer eller mindre vellykket. Noen har vært rettet mot avgiftsbelastningen, som f.eks. fjerning av kystgebyret, andre har hatt til hensikt å redusere byråkratiet ved etablering av Safe SeaNet.

Dette har ikke hindret at det til tider har dukket opp tiltak som har hatt den motsatte effekten, som f.eks. en særnorsk og rigid fortolkning av ISPS-regelverket, og innstramninger i losplikten som tilsynelatende har vært viktigere for losprovenyet enn for sikkerheten.

Det må også nevnes at det gjennom

Kystverket har vært iverksatt flere støtteordninger som har hatt som formål å støtte nærskipfarten. Ordningene har hatt varierende grad av treffsikkerhet og har vært preget av mye byråkrati, for så vidt nødvendig for å hindre misbruk og sikre målbarhet. Vel og bra det. Men, nå kan det muligens hevdes at målbarhet ikke er så viktig, ettersom utviklingen fortsetter å gå i feil retning. Det er imidlertid ikke lett å konkurrere mot en bransje som preges av underbetalte sjåfører fra lavkostland, med systematiske brudd på kabotasje-regler, kjøre- og hviletidsbestemmelser, og trafikkfarlige doninger. For å nevne noe.

Alt dette tatt i betraktning, så kan

det vel hevdes at *ansvarlige* myndigheter i det minste *forsøker* å styrke sjøtransporten. Da virker det ganske forunderlig at det fra et helt annet hold kommer tiltak som har den motsatte effekt, nemlig styrking av veitransportens konkurranse evne, og svekking av sjøtransporten.

I denne sammenheng er kanskje Tolletaten å betrakte som *uansvarlig* myndighet? Denne etaten legger nå opp til muligheten for ekspressfortolling av varer som passerer inn over grensen på lastebil. Løsningen skal i første omgang testes ut ved Ørje tollsted. Sikkert vel og bra med smidighet og effektivisering, men det er mindre enn et år siden en tilsvarende ordning for varer importert på skip ble fjernet ved en såkalt innstramning av reglene for forhåndsregistrering av varer som innføres sjøveien. Hvorfor? Angivelig på grunn av ulik praksis ved forskjellige tollsteder. Så da er det vel naturlig å legge den strengeste fortolkningen til grunn for alle? Selv om dette åpenbart er i strid med ansvarlige myndigheters målsetting om å styrke sjøtransportens konkurranseevne. ■



KONKURRANSE

Hvor har vi hama?

I hvilken havn stod
Havnemagasinet's fotograf
da bildet ble tatt?

Vet du det kan du vinne vårt flotte og
sjeldne kaffekrus.



3 HINT:

Frederik II

Buebro

Sellebakk/Lislebyfergen



Send inn ditt forslag på e-post til konkurranse@havnemagasinet.no.
Oppgi ditt forslag samt ditt navn og adresse. Svarfrist 1. oktober
Vi offentliggjør vinneren i neste nummer. Da bringer vi også et nytt foto fra
en norsk havn.

Riktig svar sist var Båtsfjord havn.

Vinner ble Brynjar Østgård

Foto: Kystverket

GRENLAND HAVN

- det foretrukne og bærekraftige knutepunktet
på vestsiden av Oslofjorden.

- en av Norges største og mest mangfoldige havner
- et intermodalt knutepunkt for sjø, vei, jernbane og fly
- en havn for Norges største industricuster
- tilbyr et vidt spekter av tjenester og utleie
av bygg og arealer



Skip i opplag – havnenes rolle

Konjunktorene i skipsfart og i den havbaserte petroleumsvirksomhet medfører at det i vekslende grad er behov for opplag av skip og rigger. Jeg omtaler i fortsettelsen skip, men gir en bemerkning om rigger nedenfor. Havner og kommuner får fra tid til annen – og noen mer enn andre – forespørsler fra rederier om opplag. Det kan gjelde kortere opplag i forbindelse med service. Dette er ikke opplag i egentlig forstand. Det er derimot snarere en del av den løpende havnedrift, der skipet enten ligger til kai hele tiden eller ligger fortøyd ute i havneområdet. Med opplag i egentlig forstand menes en tilstand der skipet er ute av drift i en periode av en viss varighet og trenger et sted å ligge mens man venter på nye oppdrag. Den engelske betegnelse på opplag er *lay-up*.

Det er tradisjonelt to typer opplag. Det er henholdsvis «hot lay-up» og «cold lay-up». Ved hot lay-up legges skipet gjerne opp i nærheten av aktuelle transportruter, med sikte på relativt hurtig å komme i drift igjen. Maskineriet holdes operativt, bemanningen reduseres til under kravene ved operativ drift, men er fortsatt forholdsvis stor. Ved cold lay-up er i prinsippet alle systemene om bord slukket ned, selv om nødstrøm, brannvernssystemer osv. holdes operativt. Opplaget er gjerne lokalisert i mer fjerne områder i forhold til aktuelle transportruter, fordi nærhetene til transportrutene betyr lite. Det kan være noe mannskap igjen om bord,

og disse kan gjerne være landbasert. Det lages normalt en plan for ettersyn og oppfølging. Reaktivering av skipet kan ta flere uker fra en slik «kald» opplagsstatus. Rederiet må forholde seg til assurandørene og flaggstaten, og sikkerhetssertifikater suspenderes eller trekkes tilbake. Jeg går ikke nærmere inn på disse ting, men går over på det som gjelder den havn som får en slik opplagsforespørsel.

Innledningsvis er å si, at selv om farvannet er en fri allmenning, er det ikke fritt frem å legge et skip i opplag hvor det måtte passe. Etter den forrige havne- og farvannslov (av 2009) § 27 om tiltak i farvannet, krevdes tillatelse fra kommunen, i praksis lokal havnemyndighet, for å legge skip i opplag i kommunens sjøområde. Opplag var altså søknadspliktig. Lovens § 26 satte en sikkerhetsstandard for tiltak, og det kunne etter § 29 stilles vilkår til tillatelse til tiltak.

Nåværende havne- og farvannslov § 14 gir regler om søknadspliktige tiltak. Bestemmelsen retter seg mot «tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdselen eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet». Opplag er ikke nevnt spesifikt. I lovens forarbeider (Prop. 86 L (2018-2019) side 158) heter det imidlertid – til belysning av lovteksten – at «terskelen for søknadsplikt er lav». Det heter videre: «Også opplag kan etter en konkret vurdering være søknadspliktig». Fortsatt er kommunen rett myndighet i kommunens sjøområde.

Opplag av større skip vil beslaglegge plass i farvannet, påvirke ferdselen, påvirke omgivelsene med lys og støy samt være visuelt dominerende. Det er derfor klart nok at det må søkes om tillatelse etter § 14. Noen av de forhold opplag fører med seg, faller ikke innenfor de hensyn havne- og farvannsloven uttrykkelig skal ivareta, men man bør se opplag i et litt bredere lys. Her kommer både nabolovgivning, plan- og bygningslov o.a. inn i bildet. Havnen vil samtidig kunne ha en rolle som en tilbyder av tjenester. Det kan være tilretteleggelse for strøm, fortøyningsinstallasjoner og vannforsyning. Havnen vil derved ha en dobbeltrolle. Det er viktig å være seg dette bevisst, slik at havnen som offentlig myndighet ikke blir mistenkt for å strekke seg langt i favør av et opplag av den grunn at havnen tjener gode penger på opplaget.

Det følger av § 14 annet ledd (jfr. div. delegasjons- og overgangsbestemmelser) at for opplag som kan påvirke sikkerhet og fremkommelighet i hovedled eller biled, er det Kystverket som er rett tillatelsesmyndighet. Den lokale havn kan selvsagt fortsatt levere tjenester til rederiet m.h.t. opplaget. Det følger videre av § 14 tredje ledd at når det gjelder «innretninger, installasjoner og anlegg for petroleumsvirksomhet, herunder slep og oppankring av disse», så er det Kystverket som er rett tillatelsesmyndighet.

Et opplag kan som nevnt påvirke omgivelsene negativt. Det følger av § 14



fjerde ledd at også kommunens plan- og bygningsmyndigheter skal involveres i en sak om opplag. Opplag kan ikke skje i strid med areal- og reguleringsplaner. Da kreves i så fall dispensasjon. I tillegg kommer den alminnelige nabolovgivning begrensende inn. Det er ikke noe forbud mot å gi tillatelse til et opplag som eventuelt vil stride mot naboloven. Havnen bør imidlertid ha naboloven for øye, og så langt som mulig søke å ta hensyn til denne. Det har adresse til havnen som seriøs samfunnsaktør og det vil dessuten kunne være en kortsiktig gevinst å ignorere nabolovgivningen

dersom konsekvensen er søksmål fra naboene mot havnen og rederiet.

Dersom fortøyningsarrangementer krever tilgang til private eiendommer, må man selvsagt sørge for avtaler med grunneierne. Disse vil rimeligvis kreve vederlag og evt. stille særskilte betingelser knyttet f.eks. til lys- og støyforurensning. Slike ting bør havnen uansett sette betingelser om overfor rederiet, slik at ulempene for omgivelsene blir minst mulig.

Havnen bør sørge for gode avtaler med rederiet i anledning opplaget. Avtalene bør regulere arbeids- og

ansvarsfordeling, forsikringsplikt, ettersyn og vedlikehold av fortøyninger, forholdet til naboer og sjøfarende, renovasjon osv. Havnen bør også i forkant av opplaget holde en konstruktiv dialog med naboer og andre berørte. I den anledning bør man innhente synspunkter på særlige behov og ønsker, slik at man på en god måte balanserer rederiets og omgivelsenes interesser og behov. ■



Sånn kan Grønlikaia bli. Gjennom sommeren har man oppfordret befolkningen til å komme med forslag til hva Havnepromenaden helt ytterst og den store øya lengst i sør, skal fylles med.

ILLUSTRASJON: RODEO ARKITEKTER.

Ønsker innspill for å ferdigstille Fjordbyen

Oslo Havns eiendomsselskap, Hav Eiendom, har gjennom sommeren utfordret byens befolkning på hva de vil videre med Fjordbyen.

AV ANDRÉ HAGEN

Gjennom en idédugnad har man bedt innbyggerne om å svare på hva man skal bruke én kilometer med ny havnepromenade til og hva et 20 mål stort friområde i enden av havnepromenaden skal fylles med. Nå gjenstår bare noen få uker av medvirkningsdugnaden.

15. september er fristen for å komme med innspill.

Snur alle steiner

Når Grønlikaia planlegges ønsker Oslo Havn og Hav Eiendom at man skal snu alle steiner og at alle ideer skal på bordet før beslutningene fattes. Man mener at man selv og kommunens besluttende

FAKTA OM PLANINITIATIVET

(Planinitiativ er det materialet som sendes inn til kommunen før selve reguleringsarbeidet starter opp).

Eier: Hav Eiendom
Planområde: ca. 130 daa
Planlagt areal: 208 000 m²
Antall boliger: 1500
Arbeidsplasser: 3-4000
Kultur/idrett: 8000 m² BRA
Planlagt byggestart: 2024-2025
Planarkitekt: Rodeo arkitekter

politikere trenger kunnskapen og ideene som folk sitter på. Derfor er medvirkningen fra byens befolkning svært verdifull. Dette sier Kjell Kalland, administrerende direktør i Hav Eiendom som utvikler området. Han håper at så mange som mulig finner frem til nettsiden gronlikaia.no og bidrar med sine forslag.

– Altfor ofte ser vi at engasjementet vekkes først etter at avgjørelsene er tatt. Nå har vi ønsket å være tidlig ute for å få flere innspill fra innbyggerne, forklarer Kalland.

Planinitiativet for Grønlikaia ble oversendt til planmyndighetene tidligere i sommer.

Ønsker spenstige forslag

Sammen med samarbeidspartner, Rodeo arkitekter, publiserte Hav Eiendom før fellesferien nettsiden. Her har man oppfordret innbyggerne til å gå inn på siden, sette seg inn i planen og sende inn sine forslag.

- Forslagene må gjerne være spenstige,



Lohavn kan bli et flott og viktig maritimt byrom i Oslo. Litt som Pollen i Arendal.

ILLUSTRASJON: RODEO ARKITEKTER.

lyder utfordringen fra Kalland.

Medvirkningsprosessen som er lansert, er den største og mest omfattende som noen gang tidligere er gjort Fjordbyen.

- Vi ønsker alle forslag velkommen. Vi vet at mange har kunnskap og ideer som kan ha betydning for sluttresultatet. Det ønsker vi å ha med oss inn i det videre arbeidet. Det betyr naturligvis ikke at alle ideer blir gjennomført, men alle forslag vil bli vurdert, understreker

Henning Sunde, som er Founding Partner i Rodeo arkitekter. Rodeo arkitekter er planarkitekt i prosjektet og de håndterer medvirkningsarbeidet.

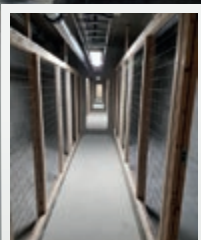
Vil vekke engasjement

- I løpet av de siste 20 årene har Fjordbyen og Oslo gjennomgått store transformasjoner og mange har fått et bevisst forhold til og en stor interesse for utviklingen av byen. Det er bra, fordi byen er til for innbyggerne og vi arkitekter og



MARINA
SOLUTIONS

www.marinas.no



Flytemolo innvendig



Flytemolo i tørrdokk

**SOLID
VARE**

KOMPLETT LEVERANDØR AV FLYTENDE HAVNEANLEGG

Solide flytekaier og flytemoloer i betong gir uante muligheter for mer praktiske og moderne havner. Stort disponibelt areal under dekk kan brukes til lagerrom, boder, sanitæranlegg e.l. Med høy nyttelastkapasitet kan man på kaidekket bygge havnekontor, service bygg eller det man har behov for. Marina Solutions bidrar gjerne fra prosjektets idéfase til installasjon og forankring. Kontakt oss på post@marinas.no // + 47 70 30 08 90



ULSTEIN BETONG MARINE
ULSTEIN BETONGINDUSTRI AS

Vi har over 30 års erfaring som produsent av flytende betongkonstruksjoner.

www.ulsteinbetong.no



Munkehagen er tenkt som et stort nabolag, tilpasset store og små, og skjermet for vær og vind, tilbaketrukket fra den aktive Havnepromenaden.

ILLUSTRASJON: RODEO ARKITEKTER.

utviklere trenger å bli kjent med folks perspektiver og ønsker. Ofte er det noen få spesielt interesserte som engasjerer seg i medvirkningen. I dette tilfellet ønsker vi også å vekke engasjementet og interessen hos dem som vanligvis ikke deltar så aktivt. Vi tenker blant annet særlig på barn og unge, som vi gjerne hører fra, sier Sunde.

Én kilometer ny havnepromenade

– Det er særlig to store offentlige rom vi ønsker innspill på fra byens befolkning. Det første er en én kilometer lang strekning langs Havnepromenaden, som går helt ut til vannkanten, forklarer Kalland. I den opprinnelige planen ligger Havnepromenaden bak bebyggelsen, noe som hindrer utsikt og kontakt med

HAV EIENDOM

Hav Eiendoms oppgave er å skape en bærekraftig fjordby og verdier for byen, havnen og samfunnet. Selskapet ble etablert i 2003 for å utvikle Oslo Havn KFs eiendommer, som frem til da hadde vært benyttet til havnevirksomhet. Siden den gang har Hav Eiendom sammen med Oslo S Utvikling, utviklet Fjordbyen i Bjørvika og sørget for å gi Oslos befolkning tilgang til sjøfronten. Hav Eiendom og OSU eier Bjørvika Utvikling og Bjørvika Infrastruktur med en fordeling på 66 prosent (Hav Eiendom) og 34 prosent (OSU). Hav Eiendom eies av Oslo Havn KF.

fjorden. Dette ønsker vi å gjøre noe med, sier Kalland og ber om innspill på hva Havnepromenaden mangler i dag, og som kan passe inn her, både på land og på vann.

Hva ønsker folk mer av? Hva må til for at man skal kunne tenke seg å ta turen ut til Grønlikaia og tilbringe tid der både sommer som vinter?



Grønlikilen kan bli et viktig pusterom langs Havnepromenaden. Med en flytende øy i midten, kan man komme helt ned til vannkanten.

ILLUSTRASJON: RODEO ARKITEKTER

Stort friområde

Det andre store offentlige rommet er det nesten 20 mål store friområdet helt ytterst på Grønlikaia, som i dag eies av Oslo Havn.

- Dette blir et helt unikt sted, med lang kveldssol og en beliggenhet som er nærmere Hovedøya enn Oslo S, forteller Kalland.

- For at det ikke skal bli et dødt sted i vintersesongen, ser vi også behovet noe bebyggelse, for eksempel innen kultur eller idrett. Men hva og hvordan ønsker vi å få innspill på, sier han

Boligområder

Grønlikaia er Fjordbyens avslutning mot sør og den siste delen av Bjørvika som gjenstår å utvikle. Området ligger i dag inneklemt mellom Mosseveien og fjorden, gjemt bak containere og lagring fra anleggsarbeid.

Med Havnepromenaden plassert ut mot sjøen vil det dannes nye, romslige og skjermede boligkvartaler bakenfor.



Grønlikaia om kvelden, med Sjømannskolen og Ekebergrestauranten bak.

ILLUSTRASJON: RODEO ARKITEKTER

Den historiske blokkmurskaiaen skal tas vare på og blir et kulturminne som forbinder de nye boligområdene.

Et tydelig skille mellom Havnepromenaden med aktivt byliv og nabolagets mer skjermede arealer, muliggjør

romslige boligfelt tilrettelagt for et godt hverdagsliv og unike nabolag som ikke finnes i Fjordbyen i dag. ■

HAVNEMAGASINET

► HAVN ► SJØTRANSPORT ► LOGISTIKK

EN UNIK ANNONSEKANAL

Leserundersøkelser viser at annonsering gjennom magasiner som Havnemagasinet ofte har en verdi som er opp mot fem ganger høyere enn tilsvarende i for eksempel dagsavis. Med bakgrunn i faglig vurderte artikler, som fordrer «dypdykk» blant våre lesere, har hvert nummer av Havnemagasinet lang levetid.

Hos oss vil dine annonser treffe mye mer riktig, enn dersom du for eksempel velger å annonsere i en riksdekkende dagsavis. En stor del av våre lesere er beslutningsdyktige ledere og gjennom å annonsere i Havnemagasinet når du de som fattet beslutninger om investeringer i og tilknyttet havnedrift.

Kontakt Hilde, vår
annonseansvarlig
på telefon

90 12 70 06

eller på e-post

hilde@a2media.no

Satser på fremtiden med seilskip



Sea-Cargo satser på seilskip som en del av fremtiden og installerer to rotorseil og batteripakke på Ro-Ro skipet SC «Connector» senere i år.

Sea-Cargo installerer to rotorseil og batteripakke på Ro-Ro skipet SC «Connector» i fjerde kvartal 2020. Med en total høyde på 56 meter blir det Norges største seilskip.

AV ANDRÉ HAGEN

Under gode vindforhold vil skipet holde rutefart med seil alene.

Verdens første

- Ved å sette rotorseil på SC «Connector» tar vi i bruk tilgjengelig fornybar energi. Vindkreftene benyttes direkte til fremdrift, uten omformingstapene som er forbundet med andre energibærere. Som seilende hybrid forventer vi å redusere drivstofforbruk og CO₂-utslipp med 25 prosent, sier Johan Christian Hvide, CTO i Seatrans.

Sea-Cargo har utviklet en helt ny og unik teknologi som gjør at seilene kan heves og senkes under seiling. Denne tiltefunksjonen er designet med tanke på ekstreme forhold i Nordsjøen, og gjør at skipet kan komme under broer, luftspenn og inn til havn.

Rotorseil løsningen

Rotorseilene er to sylindere som er 35 meter høye og fem meter i diameter, og totalt vil skipet ha en høyde på 56 meter, åtte meter høyere enn «Statsraad

Lehmkul», som pr. i dag er Norges høyeste seilskip. Løsningen er en modernisert versjon av Flettnerrotoren; en roterende sylinder som benytter Magnus-effekten for å produsere fremdrift fra vind. Med batteripakke fra Norwegian Electric Systems unngår en bruk av hjelpemotorer under seil og ved landligge, som betyr at skipet da vil være 100 prosent utslippsfri.

Innovativt samarbeid

De to sylindere blir produsert av Norsepower og vil bli montert på ro-ro skipet SC «Connector», som seiler i et linjesystem i Nordsjøen; et område med gunstige vindforhold - ideelt for bruk av rotorseil teknologien.

Tuomas Riski, CEO i Norsepower sier man er glade for å jobbe med Sea-Cargo, ikke bare fordi de er opptatt av å vise sitt engasjement for å maksimere fremdriftskraften fra vind for å redusere utslipp, men også for deres nyskaping ved å realisere rotorseil med tiltefunksjon.

- Rotorseil er spesielt godt egnet for Ro-Ro skip, og samarbeidet med

Sea-Cargo sikrer at vi kan tilby en tilpasningsdyktig løsning som passer til spesielle fartøykrav, og spesifikt demonstrerer at fartøy med høydebegrensninger kan dra nytte av rotorseilløsningen, sier Tuomas Riski.

Betraktelig miljøeffekt

Med et økende internasjonalt fokus på reduksjon i utslipp av CO₂ og andre gasser/partikler – er evnen til å utnytte vinden for å generere energi, redusere drivstofforbruket og utslipp, et naturlig neste trinn for nærskipsfarten. Formålet med prosjektet har vært å designe mer miljøvennlige skip ved å kombinere flere eksisterende teknologier. I dette tilfellet reduserer rederiet utslippet med 25 prosent, som tilsvarer mer enn én million liter dieselolje årlig. I tillegg til lavere utslipp, er prosjektet tilpasset et fremtidig smart grid og klargjort for ladestrøm når skipet ligger til kai. Prosjektet har mottatt støtte fra Enova for dets miljøvennlige profil. Sea-Cargo har i dag store langsiktige avtaler med norsk eksport industri, blant annet Hydro Aluminium, Boliden og andre. Rederiet påpeker at dette prosjektet således vil være med på å redusere deres fotavtrykk og gjøre både norsk nærskipsfart og norsk industri mer miljøvennlig og derved styrke seg i den internasjonale konkurransen. ■

TRANSPORT & LOGISTIKK 2020

19.–20. oktober • The Qube, Gardermoen



**1000 KR
RABATT
FRA 2019-
PRISER**

Program og påmelding: www.konferanse.info

/ 19. OKTOBER

KL

SPOR A / «SMART LOGISTIKK»

08.40–09.00 **Registrering/Utstilling**

09.00–10.10 **ØKONOMISKE FREMTIDSUTSIKTER FOR TRANSPORTNÆRINGEN**

Næringslivet trenger stabile rammebetingelser

Stein Lier-Hansen, adm. direktør Norsk Industri og Are Kjønsli, adm. direktør NHO LT

Regjeringens samferdselspolitikk frem mot stortingsvalget 2021

Knut Arild Hareide, samferdselsminister Samferdselsdepartementet

Utdeling av prisen unge talenter

Are Kjønsli, adm. direktør NHO LT og Knut Arild Hareide, samferdselsminister
Samferdselsdepartementet

Hva er status for Norge og næringslivet?

Øystein Dørum, sjefsøkonom NHO

Trender og utsikter for transportbransjen

Victoria Rummelhoff, markedsanalytiker PostNord

Ordstyrer: Aslak Bonde, kommentator, PolitiskAnalyse

10.10–10.20 **Pause**

10.20–11.25 **LOGISTIKK 4.0 – ENDRING AV «LAST MILE»-LOGISTIKKEN**

Fremtidens utleveringsnett: tilpasset nye kundebehov i en digital hverdag

Alexander Haneng, direktør Digital innovasjon Posten Norge AS

Norske transport-startups i kø om kundene: (Case Last mile-startups (10 minutter hver)

- Buddy Mobility – autonome systemer, Morten Kaufmann Theiste, daglig leder Buddy Mobility
- Homebox – holder matvarene temperert og trygge på utsiden av huset v/ Karl-Einar Jensen, gründer Homebox
- Dønn Grønn – varelevering med elektriske kjøretøy, Tore Alm, salgs- og markedssjef Transport-Formidlingen SA
- Zoopit – software for levering og logistikk, Nora Rieber-Mohn, CEO Zoopit

2020 – hva skal til for å vinne kundene i fremtiden?

Samtale med deltagerne i panelet.

Ordstyrer: Aslak Bonde, kommentator, PolitiskAnalyse

11.25–12.15 **Lunsj**

12.15–13.45 **NORDMENNS E-HANDELVANER HAR FORANDRET SEG – FORBRUKERTRENDER 2020**

Kampen om sluttkunden – hva gjør Amazon, Google og Apple for å ivareta denne relasjonen?

Anders Christian Morthen, direktør for innovasjon og tjenester Telenor Mobil Norge

The Green Deal – skal løse returprosessen for nordiske nettbutikker

Filip Elverhøy, co-founder The Green Deal og XVR.no

Power Up Your Potential: Ta e-handel til neste nivå

Johan Wahnstrøm, Head of Key Account, DHL Express

MiniMeis – A big step for big memories

Julius Winge, gründer og produktutvikler MiniMeis AS

Ordstyrer: Aslak Bonde, kommentator, PolitiskAnalyse

13.45–14.00 **Pause**

14.00–16.00 **KEEPING UP WITH YOUR CUSTOMERS: SHIFTING TO CONSUMER-DRIVEN INNOVATION**

With risk comes awards

Thomas F. Anglerø, Nordic Director of Innovation IBM

Driving customer-centric innovations for the logistics industry

Michael Heck, Innovation Manager, Trend Research & Innovation DHL, Bonn, Tyskland

AI and Machine Learning Fundamentals with examples from WMS

Andreas Anyuru, CTO and head of R&D Consafe Logistics

Samtale med foredragsholderne

Ordstyrer: Aslak Bonde, kommentator, PolitiskAnalyse

16.00–17.00 **Sosial nettverksbygging for «Smart Logistikk»**

18.30 **Uformell middag – Luftrommet**



/ 19. OKTOBER

KL	SPOR B / «GRØNN TRANSPORT»
09.10–09.50	Registrering/Utstilling
09.50–11.10	GRØNN OMSTILLING AV TRANSPORTSEKTOREN Regjeringens samferdselspolitikk frem mot et bærekraftig samfunn <i>Knut Arild Hareide, samferdselsminister Samferdselsdepartementet</i> Hvordan kan transportørene imøtekomme kundenes grønne krav? <i>Are Kjensli, adm. direktør NHO LT</i> Er «gods på bane» den grønne løsningen? <i>Gorm Frimannslund, konsernsjef Bane NOR SF</i> Parisavtalen innebærer store utslippsreduksjoner – hva betyr disse forpliktelserne for transport- og logistikkindustrien? <i>Knut Eriksmoen, adm. direktør DB Schenker</i> <i>Ordstyrer: Atle Kvamme, næringspolitisk sjef, Bergen Næringsråd</i>
11.10–11.30	Pause – mesaninen
11.30–12.30	KLIMAREGNSKAP I HAVNENE – DET MÅ STERKERE LUT TIL FOR Å NÅ 2030-MÅLENE Hva er oppskriften fra havnene for å nå 2030-målene? <i>Halvard Aglen, havnedirektør Kristiansand Havn og styreleder Norske Havner</i> Regjeringens mål om utslippsfrie havner <i>Representant fra Samferdselsdepartementet</i> Rederienes løsning for en grønn skipsfart <i>Representant fra Rederiforbundet</i> <i>Ordstyrer: Arnt Einar Litsheim, fagdirektør, Norske Havner og Terje Meisler, maritim sjef i Trondheim Havn IKS</i>
12.30–13.15	Lunsj
13.15–14.40	ELEKTRIFISERING AV HAVNER: HVOR ER DET SKOEN TRYKKER? Landstrøm bygges ut i norske havner <i>Pål Preede Revheim, senior energirådgiver Sweco Norge AS</i> Raskere elektrifisering av havner i Kattegat–Skagerrak-regionen <i>Jens Kirketerp Jensen, administrerende direktør Hirtshals Havn</i> Når vil skipstrafikken og havnedriften bli elektrisk i Oslo Havn? <i>Representant Oslo Havn</i> Nettselskap og havneselskap sammen for elektrifisering av havner i Lofoten <i>Ole Osland, havnedirektør Vågan Havn</i> <i>Ordstyrer: Arnt Einar Litsheim, fagdirektør, Norske Havner</i>
14.40–15.00	Pause på mesaninen
15.00–16.30	NTP OG GRØNN GODSTRANSPORT Prioriteringer for Statens vegvesen i neste NTP-periode <i>Ingrid Dahl Hovland, vegdirektør Statens vegvesen</i> Hva gjør transportørene for en effektiv logistikk? <i>Hans-Øyvind Ryen, fungerende konserndirektør i Nettverk Norge</i> Kystverkets arbeid mot neste NTP – hva kan gjøres for økt godstransport på kjøll? <i>Sven Martin Tønnessen, avdelingsdirektør Kystverket</i> Duell mellom Helge Orten, leder av transportkomiteen, Sverre Myrli, fraksjonsleder i Arbeiderpartiet og Arne Nevra, stortingsrepresentant Sosialistisk venstreparti <i>Ordstyrer: Atle Kvamme, næringspolitisk sjef, Bergen Næringsråd</i>
16.30–18.00	Sosial nettverksbygging for «Grønn logistikk»
18.30	Uformell middag – Luftrommet

KL	SPOR C / «SAMFERDSEL»
09.50–10.10	Registrering/Utstilling
10.10–11.30	MULIGHETER OG BARRIERER FOR FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR I NORGE Dagens system for finansiering av veiprosjekter gjennom Nye Veier <i>Anette Aanesland, administrerende direktør, Nye Veier</i> Er bompengefinansiering god samfunnsøkonomi? <i>Askill Harkjær Halse, forskningsleder Transportøkonomisk institutt (TØI)</i> Dropp dagens E39-planer: Alle norske veiprosjekter må beregnes på nytt <i>Ole A. Hagen, styreleder TØI og kommunikasjons- og markedsdirektør i PostNord</i> Politisk duell om finansiering av veinettet med representanter fra transportkomiteen <i>Representant Fremskrittspartiet vs. representant Arbeiderpartiet</i> <i>Ordstyrer: Peter Skovholt Gitmark, seniorrådgiver Gambit Hill+Knowlton</i>
11.30–11.45	Pause – mesaninen
11.45–13.15	BY- OG NÆRINGSUTVIKLING FOR FREMTIDEN Hvordan skape den aktive og funksjonelle fremtidsbyen <i>Erling Dokk Holm, førsteamanuensis Fakultet for landskap og samfunn NMBU – Norges miljø- og biovitenskapelige universitet</i> Oslostudien. Hvordan kan man utvikle byen med selvkjørende kjøretøy <i>Øystein Berge, samfunnsøkonom COWI</i> Hva skal til for å utvikle fremtidens næringsliv? <i>Einar Remi Holmen, adm. direktør BRUS – Bodøregionens Utviklingsselskap</i> Oslo Logistikkpark Gardermoen <i>Erik Stensli, prosjektdirektør Fabritius Gruppen AS og Martin Frivold, forretningsutvikler og analytiker Fabritius Gruppen AS</i> <i>Ordstyrer: Kjetil Tvedt, fagsjef, Norsk Industri</i>
13.15–14.20	Lunsj
14.20–15.30	ENDRINGER SKAPER FREMTIDENS JERNBANE Næringslivet trenger et pålitelig jernbanenett – hva kan gjøres i fremtiden? <i>Erik Røhne, adm. direktør CargoNet</i> Fremtidsrettet jernbaneplanlegging for norsk næringsliv i neste NTP-periode <i>Kirsti Slotsvik, jernbanedirektør Jernbanedirektoratet</i> Næringsmiddeltoget – Grønnere, raskere, tryggere <i>Ståle Thoresen, transportsjef Asko</i> Grønn tungtransport av høy kvalitet er allerede på markedet – så hvor er godset? <i>Gøran Andreassen, direktør, Bring Fulloadsystems</i> <i>Ordstyrer: Karoline Bjørklund, fagsjef næringspolitikk, NHO LT</i>
15.30–15.45	Pause på mesaninen
15.45–16.45	LOKAL UTBYGGING MED NASJONAL BETYDNING Vil Nye Veier prioritere Rv4? <i>Jarle Snekkestad, regional utviklingsleder Gjøvikregionen Utvikling</i> Møreaksen – fjordkryssing til besvær? <i>Torgeir Dahl, ordfører i Molde og styreleder i Romsdal Regionråd.</i> Hordfast – et Vestland i omstilling <i>Øyvind Halleraker, daglig leder Hordfast AS</i> Politisk vilje eller uvilje – duell <i>Bård Hoksrud, medlem Transportkomiteen, FRP, og Kirsti Leirtrø, medlem Transportkomiteen, Arbeiderpartiet</i> <i>Ordstyrer: Johan Wilskow, seniorrådgiver, Gambit Hill+Knowlton</i>
16.45–18.00	Sosial nettverksbygging for «Samferdsel»
19.00	Middag – Luftrommet



/ 20. OKTOBER

KL	SPOR A / «GRØNNE LØSNINGER»
09.15–10.30	KLIMAKUR FOR TRANSPORTNÆRINGEN Klimakur 2030 og transport – hva gjøres av hvem? <i>Sveinung Rotevatn, klima- og miljøminister, Klima- og miljødepartementet</i> Utdeling av miljøprisen <i>Knut Eriksmoen, styreleder NHO LT og Sveinung Rotevatn, klima- og miljøminister, Klima- og miljødepartementet</i> Hvem er det som forurenser byene våre? <i>Britt Ann Kåstad Høiskar, forskningsdirektør Norsk institutt for luftforskning</i> Samtale: Klima- og miljøminister Sveinung Rotevatn, representant Miljøpartiet De Grønne og stortingsrepresentant Fremskrittspartiet <i>Ordstyrer: Atle Kvamme, næringspolitisk sjef, Bergen Næringsråd</i>
10.30–10.50	Messevandring
10.50–12.00	TUNGTRANSPORTENS EL-LØSNING Smart integrering av en elektrifisert kjøretøypark <i>Maria Taljegård, forsker Chalmers tekniska högskola Göteborg</i> Volvo tar steget mot en elektrifisert fremtid <i>Representant for Volvo Trucks</i> Elektrifisering av tyngrer kjøretøy – drøm eller virkelighet? <i>Inger Lise Nøstvik, generalsekretær Drivkraft Norge</i> <i>Ordstyrer: Bror Yngve Rahm, fagsjef, Norsk Industri</i>
12.00–12.45	Lunsj
12.45–14.15	GRØNNE LØSNINGER FOR ØKT SJØTRANSPORT Vareiere etterspør grønn sjøtransport <i>Lars Erik Marcussen, Chartering Manager HeidelbergCement</i> Logistikk 2030 – ny logistikkstruktur mellom Norge og Europa <i>Kai Just Olsen, Logistics Manager ASKO Maritime</i> Laks fra vei til sjø <i>Ivar Ulvan, Reder Egil Ulvans Rederi</i> Bruk av grønne teknologier som grunnlag for flåtefornyelse <i>Narve Mjøs, direktør i DNV GL og leder for Grønt Skipsfartsprogram (GSP) Servicekontor</i> Bulktransport – små skip og store volumer <i>Eivind Dale, Senior Principal Consultant DNV GL</i> <i>Ordstyrer: Sindre Finnes, fagsjef, Norsk Industri</i>

KL	SPOR B / «DIGITALISERING / KORONA»
09.00–10.05	VARENS VEI TIL KUNDEN Markedet og supply chain er i forandring. Hvordan holde konkurransekraften oppe? <i>Trond Iversen, daglig leder Opti Log AS</i> Vareflyt 4.0 – Den digitale varereisen <i>Morten Skinnarmo, markedssjef og Hjalmar Wiik, salgssjef APX systems AS</i> Hjemlevering og sirkulærøkonomi den nye standarden <i>Anders Lunde Angen, adm. direktør Helt Hjem AS</i> <i>Ordstyrer: Karoline Bjørklund, fagsjef næringspolitikk NHO-LT</i>
10.05–10.20	Messevandring
10.20–11.30	DIGITALISERINGEN I TRANSPORTBRANSJEN Digitalisering på transportområdet og næringsetablering i distriktet <i>Linda Hofstad Helleland, Distrikts- og digitaliseringsminister Kommunal- og moderniseringsdepartementet</i> Næringsetablering i distriktene er avhengigheten av en digital plattform <i>Bjørn Amundsen dekningsdirektør Telenor Norge</i> Kjøredata som grunnlag for en effektiv logistikk og vareflyt <i>Arve Aspeli, logistikksjef Bama og Eirill Bø, dosent Handelshøgskolen BI</i> Forebygging av kriminalitet i det digitale samfunn <i>Odin Johannessen, direktør Næringslivets sikkerhetsråd</i> <i>Ordstyrer: Johan Wilskow, seniorrådgiver Gambit Hill+Knowlton</i>
11.30–11.50	Pause
11.50–12.55	TEKNOLOGITRENDER SOM PÅVIRKER DIGITALISERINGEN Sjømatportalen – et innovasjonsprosjekt for smart logistikkhåndtering og samhandling i verdikjeden <i>Ajdin Rizva, Senior Consultant Maritech</i> Riktig håndtering av råvarene sørger for frisk mat til dine kunder <i>Erlend Pekeberg, CEO Nor-Log Thermo</i> Hvilke teknologitrender påvirker bransjen i dag og i fremtiden – og hvordan kan logistikknæringen bygge konkurransefortrinn gjennom digitalisering? <i>Thomas Brevik, Logistics Director Maritech</i> En teknologiplattform med alle tjenester på ett og samme sted? <i>Cathrine Øgne, Managing Director Logi Trans</i> <i>Ordstyrer: Kjetil Tvedt, fagsjef Norsk Industri</i>
12.55–13.40	Lunsj
13.40–15.00	HVA GJORDE TRANSPORTBRANSJEN DA NORGE BLE STENGT NED? Karantenen som ga netthandel et boost <i>Terje Aarbo, adm. direktør DHL ekspress</i> Kapasitetsøkning på rekordtid da koronapandemien brøt ut <i>Andreas Hoberg, lagersjef Kolonial.no</i> Flere foredrag vil komme gjennom sommeren/ høsten <i>Ordstyrer: Atle Kvamme, næringspolitisk sjef, Bergen Næringsråd</i>

/ DIGITAL KONFERANSE

19. OKTOBER

Regjeringens samferdselspolitikk frem mot stortingsvalget 2021
Knut Arild Hareide, samferdselsminister Samferdseldepartementet

Hva er status for Norge og næringslivet?
Øystein Dørum, sjefsøkonom NHO

Homeboxx – holder matvarene temperert og trygge på utsiden av huset
Karl-Einar Jensen, gründer Homeboxx

Zoopit – software for levering og logistikk,
Nora Rieber-Mohn, CEO Zoopit

Kampen om sluttkunden – hva gjør Amazon, Google og Apple for å ivareta denne relasjonen?

Anders Christian Morthen, direktør for innovasjon og tjenester Telenor Mobil Norge

Parisavtalen innebærer store utslippsreduksjoner – Hva betyr disse forpliktelserne for transport- og logistikkindustrien?
Knut Eriksmoen, adm. direktør Schenker DB

Hva er oppskriften fra havnene for å nå 2030 målene
Halvard Aglen, havnedirektør Kristiansand Havn og styreleder Norske Havner

20. OKTOBER

Klimakur 2030 og transport – hva gjøres av hvem?
Sveinung Rotevatn, klima- og miljøminister, Klima- og miljødepartementet

Volvo tar steget mot en elektrifisert fremtid
Representant Volvo Trucks

Vareiere etterspør grønn sjøtransport
Lars Erik Marcussen, Chartering Manager HeidelbergCement

Bruk av grønne teknologier som grunnlag for flåtefornyelse
Narve Mjøs, direktør i DNV GL og leder for Grønt Skipsfartsprogram (GSP) Servicekontor

Digitalisering på transportområdet og næringsetablering i distriktet
Linda Hofstad Helleland, distrikts- og digitaliseringsminister, Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Forebygging av kriminalitet i det digitale samfunn
Odin Johannessen, direktør Næringslivets sikkerhetsråd

Kapasitetsøkning på rekordtid da koronapandemien brøt ut
Andreas Hoberg, lagersjef Kolonial.no

SMAKEBITER FRA TRANSPORT & LOGISTIKK 2020



Knut Arild Hareide



Linda H. Helleland



Sveinung Rotevatn

TRE STATSRAÅDER KLAR FOR TRANSPORT & LOGISTIKK 2020

MANDAG 19. OG TIRSDAG 20. OKTOBER

Tre statsråder er allerede klar for Transport & Logistikk 2020. Samferdselsminister Knut Arild Hareide er med i åpningssesjonen for å rette søkelyset mot et ferskt statsbudsjett for samferdselssektoren. Tirsdag den 20. oktober kommer statsråd Linda H. Helleland for å fortelle om den satsingen som regjeringen gjør på det digitale området. Klimakur 2030 er noe transportbransjen må forholde seg til frem mot 2030. Statsråd Sveinung Rotevatn kommer på dag to for å fortelle om hva myndigheter og næringsliv kan gjøre i lag for å nå målene.

E-HANDEL OG NORSKE TRANSPORT-STARTUPS I KØ OM KUNDENE

MANDAG 19. OKTOBER KL. 10.20

E-handelen blomstrer i Norge. I 2019 kjøpte nordmenn varer for 163 milliarder kroner på nettet. Nå får norske kunder og netthandelsaktører flere spennende alternativ for henting og levering av pakker. Hvorfor er strategiske allianser mellom etablerte bedrifter og startups aktuelt i dag? Hva gjør at det er et relevant tema i Norge? Flere store bedrifter har valgt å gå inn i samarbeid med startups de siste årene. Dette har også mange av de store transportselskapene gjort. I kanskje konferansens mest spennende sesjon får vi høre om hvordan fire norske startups har jobbet, og hvordan de ser på fremtiden. Vi treffer Buddy Mobility, Homeboxx, Dønn Grønn og Zoopit.

Målet med denne sesjonen er å dele gode og spennende løsninger for dagens logistikk- og transportutfordringer, som ofte er felles for mange.

KLIMAKUR 2030 OG TRANSPORTNÆRINGEN

TIRSDAG 20. OKTOBER KL. 10.00

Den 20. oktober er miljøvernminister Sveinung Rotevatn klar for årets Transport & Logistikk 2020 for å snakke om Klimakur 2020 og de utfordringer som transportnæringer har for å nå målene i planen.

Klimagassutslippene fra transport består i hovedsak av CO₂ fra bruk av fossilt drivstoff. De viktigste grunnene til økt etterspørsel etter transporttjenester er i hovedsak vekst i befolkning og økonomi. Uten nye eller styrkede virkemidler viser framskrivningene at utslippene fra mobiler kilder forventes å øke fra dagens 17 mill. tonn til om lag 19 mill. tonn i 2020 og 21 mill. tonn i 2030.

I tråd med målet for transport i klimameldingen er det lagt til grunn at sektoranalysen for transport skal vise hvordan utslippene fra sektoren kan reduseres med minst 2,5–4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter sammenliknet med referansebanen for 2020, og helst overoppfylle dette målet. Dette er et ambisiøst mål. Det er derfor vurdert kraftige tiltak og virkemidler i sektoren.

COVID-19 – HVA GJORDE VI DA NORGE STOPPET?

TIRSDAG 20. OKTOBER KL. 10.00

Covid-19 kom brått og endret situasjonen for alle nærmest over natten. Nye spilleregler gir nye muligheter for noen og nye utfordringer for andre. Covid-19 har kastet hele verden ut i ukjent farvann. For veldig mange har det medført store omveltninger, noe logistikkbransjen har merket svært godt. Noen har fått det veldig tøft. Andre har fått mer å gjøre. Atter andre har funnet ut at de må gjøre ting på nye måter i fremtiden. Kort sagt, covid-19 har medført at man ser på arbeidshverdagen med nye øyne. I denne sesjonen får vi høre om hvordan flere av bedriftene innen vår sektor handlet da vi i mars sto foran en ukjent krise.

DIGITALISERING I PRAKSIS

TIRSDAG 20. OKTOBER KL. 09.00

Norge ligger allerede i verdenstoppen i digitalisering og bruk av elbil, internett og mobil. Ny teknologi og nye løsninger skaper sikrere, mer effektiv og grønnere transport. Forskningen vår retter seg inn mot både deler av transportkjeden og hele intermodale kjeder. Bedrifter og organisasjoner forsker for å finne den beste løsningen for dem. Menneske, teknologi og organisasjon er sentralt hos oss. Vi søker stadig å korte ned tidstapet mellom forskning og implementering. I denne sesjonen får dere høre om hva som skjer på dette området.

PÅMELDING OG INFORMASJON:

www.konferanse.info

COVID-19 OG TRANSPORT & LOGISTIKK 2020

Transport & Logistikk 2020 er opptatt av å ivareta smittevern som myndighetene til enhver tid pålegger oss. I tillegg til dette har vi styrket vårt konferanseteam med Norsk Industris arbeidsmedisinere, som særskilt skal følge med på at myndighetenes krav ivaretas. Konferansen har begrenset antall deltakere i de ulike konferansesporene, slik at du i år må velge hvilket spor du skal delta på. Du får da din egen plass i konferanselokalet hele dagen. Relasjoner bygges ved at folk kommer sammen på ordentlig. Det å møte likesinnede transport- og logistikk-kolleger som har utfordringer, og kunne utveksle erfaringer er en av de største nytteverdiene som møteplasser gir.

Vi har derfor valgt å arrangere denne konferansen fysisk. Vi vil i tett samarbeid med Clarion Hotel & Congress Oslo Airport tilrettelegge for følgende:

- Økt kapasitet for håndhygiene, enten håndvask med såpe og vann eller desinfeksjonssprit
- Forsterket renhold av kontaktpunkter, fellesarealer og toaletter
- En begrensning på antall deltakere slik at god avstand kan tilrettelegges iht. til gjeldende smittevernråd i konferansesalen
- Hotellet vil ivareta smittevernreglene og tilrettelegge for en trygg servering under pauser og lunsj
- Ulik registreringstid og starttidspunkt til de ulike konferansesporene
- Faste plasser under din deltakelse på konferansesporene

INFORMASJON OG PRISER

PRAKTISK INFORMASJON

Transport & Logistikk 2020 retter seg mot beslutningstagere, bedriftsledere, logistikksjefer, systemansvarlige, politikere, forskere og byråkrater som har et engasjement innenfor transport- og logistikknæringen.

Konferansen har i en årrekke bekreftet sin posisjon som den største og viktigste konferansen for næringen.

På konferansens utstillingsdel treffer du i år nesten 40 utstillere, fordelt på hele 3 000 kvadratmeter. Middagen på kvelden 19. oktober er stedet hvor du knytter nye kontakter og treffer gamle venner.

TID: 19.–20. oktober 2020

STED: Clarion Hotel & Congress Oslo Airport, Gardermoen

ALL PÅMELDING: <https://www.konferanse.info>

FOR SPØRSMÅL RING: + 47 92 60 85 37

DIGITAL KONFERANSEAVGIFT

Alle priser er ekskl. mva.

Digital konferanse begge dager kr 2.795,–

– se foredrag 30 dager etter konferansestart

KONFERANSEAVGIFT

Alle priser er ekskl. mva.

Begge dager med middag kr 5.450,–

Inkluderer deltakelse med lunsj og kaffepauser begge dager, middag 19.10.20 samt drikke til alle måltider.

Begge dager uten middag kr 4.525,–

Inkluderer deltakelse, lunsj med drikke og kaffepauser

Dagskonferanse 19. oktober kr 3.790,–

Inkluderer deltakelse 19. oktober, lunsj med drikke og kaffepauser

Dagskonferanse 20. oktober kr 2.795,–

Inkluderer deltakelse 20. oktober, lunsj med drikke og kaffepauser

Pristillegg for middag ved kjøp av konferansedag kr 925,–

Inkluderer middag med drikke 19. oktober

Kun middag (inkl. drikke) kr 1.490,–

OVERNATTING PÅ KONFERANSEHOTELLET

Priser er inkludert mva.

Enkeltrom 18.–19. oktober: 1.199,–

Enkeltrom 19.–20. oktober: 1.592,–

GULLSPONSORER:



BANE NOR



postnord

ARRANGØRER:



Statnett og tariffer

Norske havner trenger staten på lag for å nå Klimakur 2030 og FN's bærekraftsmål.

AV EVEN BORVIK, STYRELEDER LARVIK HAVN

Statnett vurderer å endre tariffer for fleksibelt forbruk, noe som kan føre til at skip liggende i norske havner ikke vil koble seg til landstrøm. Dette fordi endringer i nettleien kan gjøre landstrøm så dyrt at det ikke blir lønnsomt for rederiene, og dermed kan det være billigere for skipene å ligge med diesel-forbruk for å holde skipets hjelpemotorer i gang. Olje- og energiminister Tina Bru mener at lokale energiselskap kan

selv foreta vurderingen om de skal tilby utkoblet tariff eller ikke, og dette er lite fremtidsrettet av Staten. Den norske stat har investert over 600 millioner til landstrømsanlegg langs kysten og bør heller forsterke insentiver i regional- og transmisjonsnettet til havnene som vil bidra til grønnere og klimavennlige havner.

I tillegg er det flere ulike tilkoblinger for landstrøm, noe som også er fordyrende for havnene. Staten må jobbe med andre land for å bli enige om felles

standarder for tilkobling til skip som kan benyttes over kontinentene. Norske havner trenger at Staten tar ett mer konkret grep for å oppnå grønnere havner.

Norske havner benytter vei, bane og sjø i sitt arbeid, og det satses på klimavennlige intermodale havner som krever godt samarbeid med staten for å forbedre den maritime viktige verdikjeden. Dessverre synes det som om Staten mangler en helhetstenkning for å koble vei, bane og sjø sammen med målsetningen om reduksjon av klimautslippet. Det er for mange særinteresser som jobber i ulike retninger for å påvirke staten, og som ikke alltid er til det beste for verdiskapningen og for et framtidig bærekraftig samfunn.

Skal klimaavtrykket reduseres ved handling eller ord? Staten må vise vei i arbeidet, og følge opp Fylkeskommunen og kommunene med tilstrekkelige rammer og investeringer for å nå Klimakur 2030 og FN's bærekraftsmål.

Larvik Havn skal være en grønn havn, derfor trenger vi gode rammevilkår for å lykkes, ikke at staten fjerner sentrale insentiver.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



Skribenten mener at staten og Statnett må bli en bedre lagspiller for havnene dersom man skal kunne oppnå FN's bærekraftsmål.

ILLUSTRASJON: FN'S POSTER OVER BÆREKRAFTSMÅLENE.

Ta kontroll – spesielt i tider med forandring

Vi hjelper deg med å finne de beste toll-løsningene for fremtiden.
KGH – din partner ved grenseoverskridende handel.

Kontakt oss: +47 69 21 75 15, e-post: sales@kghcustoms.com
kghcustoms.com



HAVNEOVERSIKTEN

DE VIKTIGSTE HAVNENE OG FORSYNINGSBASENE LANGS KYSTEN

TROMS OG FINNMARK



**TROMSØ
HAVN**

www.tromso.havn.no

VESTLAND



FLORA HAMN KF

*Florø hamn er eit knute-
punkt for sjøtransport,
midt mellom Bergen
og Ålesund*

Telefon: 57 75 67 40
24 T vakt: 91 31 80 00

www.florahamn.no



ALTA HAVN
Хаван Алты (Alta Havn)

Tlf: 78 44 69 10
Havneveien 24,
9515 Alta
(Snøhvitkaia)

E-post: post@altahavn.no
www.altahavn.no



Harstad Havn KF
Sjøveien naturligst i Norge

"Den foretrukne havna i nord"

Harstad Havn KF – co/ Postmottak,
Postboks 1000, 9479 Harstad

Tlf: +47 77 00 12 10 Sentralbord

harstadhavn@harstad.kommune.no
www.harstadhavn.no



**Aurland
Hamnevesen KF**
harbour authority

Besøksadresse: Flåm Hamn

www.aurlandhavn.no
post@aurlandhavn.no

**Hamner i Aurlandsfjorden
og Nærøyfjorden**



**Bergen
Havn**

Pb. 6040, 5892 Bergen
Telefon: 55 56 89 50
Telefaks: 55 56 89 86

E-post: bergen.havnevesen@bergenhavn.no

www.bergenhavn.no



Båtsfjord Havn K/F

Postboks 74
9991 BÅTSFJORD
Telefon: 78 98 55 10
Telefaks: 78 98 38 60



Hammerfest Havn KF
post@hammerfest.havn.no

Telefon: +47 78407400

www.hammerfesthavn.no

Terminal- og servicehavn
med 135 spesialiserte
bedrifter!

Tlf: 56 32 30 00
www.ccb.no



COAST CENTER BASE AS

ROGALAND



**KARMSUND
HAVN IKS**

Postboks 186
5501 Haugesund
Telefon: 52 70 37 50
Telefax: 52 70 37 69
www.karmsund-havn.no

NORDLAND



**BODØ
HAVN**

**– En attraktiv
havn i nord**

bodohavn.no



Sortland Havn KF



www.sortland-havn.no

**Helgeland
Havn** IKS

post@helgelandhavn.no
www.helgelandhavn.no



**EIGERSUND
NÆRING OG HAVN KF**

Telefon: 51 46 32 80
Telefaks: 51 46 32 81
post@egersund.havn.no
www.egersund.havn.no

VESTFOLD OG TELEMARK



Strømtangvegen 39
3950 Brevik

tlf. 35 93 10 00
grenland-havn.no
ghv@grenland-havn.no



Nedre Langgate 36
3126 TØNSBERG
Telefon: 33 35 45 00
Telefaks: 33 33 26 75
tonsberg.havn@tonsberg.kommune.no



MØRE OG ROMSDAL



**KRISTIANSDUND OG
NORDMØRE HAVN IKS**

- Midt-Norges viktigste transportknutepunkt
på sjø og land

Tlf: 400 06 504 | info@knhavn.no
Havnevakt: 992 99 120

WWW.KNHAVN.NO

**Molde og Romsdal
Havn IKS**



Hamnegata 8,
6413 Molde
Telefon: 71 19 16 20
office@molde-romsdalhavn.no
www.molde-romsdalhavn.no



www.larvik.havn.no

TRØNDELAG



Rørvik havn
Fjordgata 8.
7900 Rørvik
Tlf: 74390081
post@nthr.no
www.nthr.no



**ÅLESUNDREGIONENS
HAVNEVESEN**

Skansekaia 3 C, 6002 Ålesund
Telefon: 70 16 34 00
Telefaks: 70 16 34 01
post@alesund.havn.no
www.alesund.havn.no

VIKEN

BORG HAVN

firmapost@borg-havn.no
Tlf: +47 69 35 89 00
Øraveien 27
Gamle Fredrikstad

borg-havn.no



**Drammen
havn**

drammenhavn.no
post@drammenhavn.no
Tel: +47 32 20 86 50



**SANDEFJORD
KOMMUNE**

**Sandefjord
havnevesen**

Tollbugt. 1
3210 SANDEFJORD
Telefon: 33 41 64 38
Telefaks: 33 46 26 13



Hilde Holtekjølen,
tlf: 90 12 70 06
hilde@a2media.no

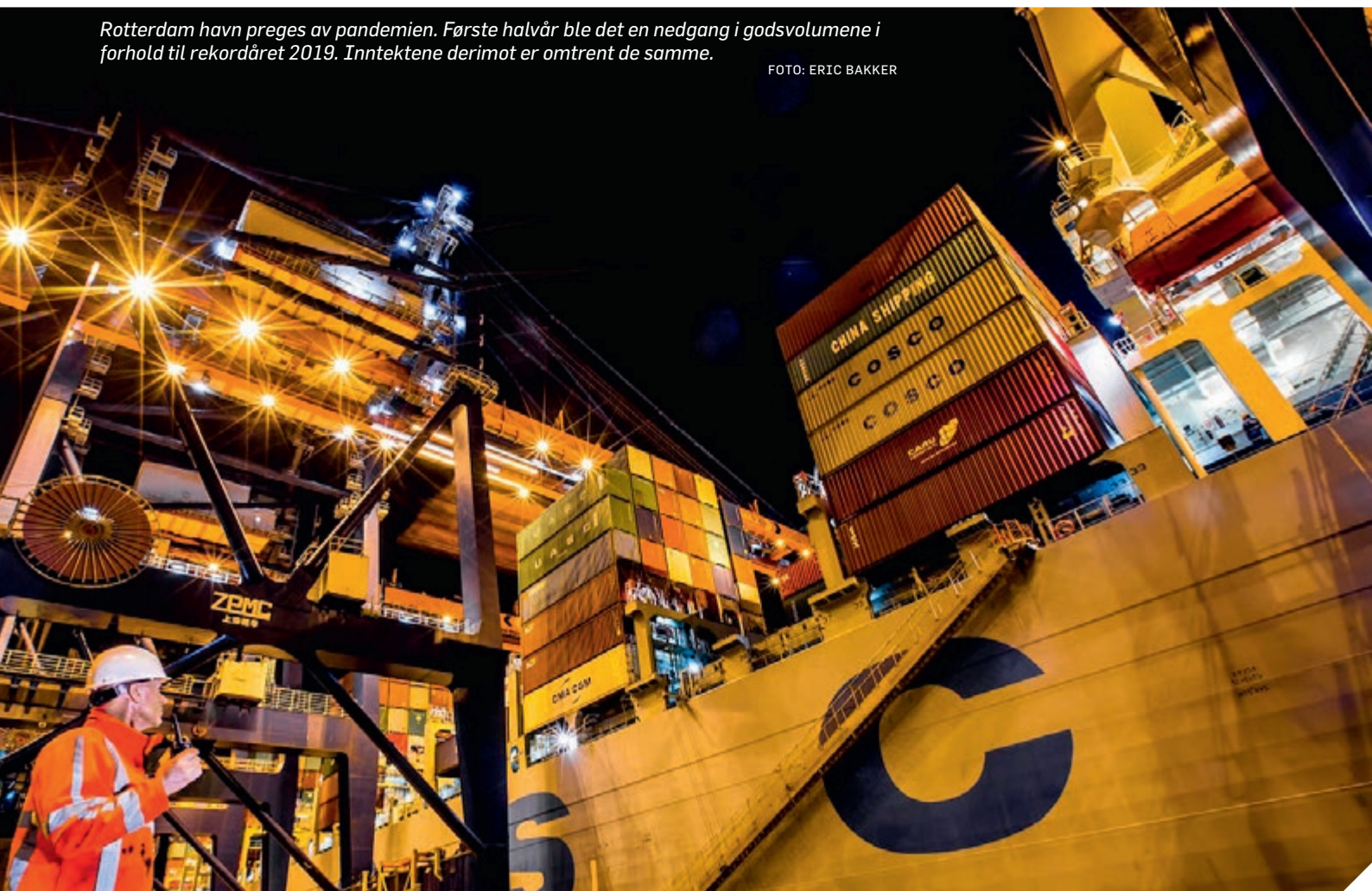
Ved å annonsere i Havnemagasinet
når dere potensielle kunder som
havneanlegg og havnerelatert indus-
tri, samt sjøtransport og logistikk.



Rotterdam havn pr

Rotterdam havn preges av pandemien. Første halvår ble det en nedgang i godsvolumene i forhold til rekordåret 2019. Inntektene derimot er omtrent de samme.

FOTO: ERIC BAKKER



Europas største havn, Rotterdam, var fullt operativ i første halvdel av 2020, men også her la COVID-19-pandemien en demper på godsslaget. Inntektene holder seg.

AV ANDRÉ HAGEN

Rotterdam havn oppnådde en gjennomstrømning av gods på 218,9 millioner tonn i løpet av de første seks månedene av 2020, noe som er 9,1 prosent mindre enn i første halvår av 2019. Tallet for i fjor var tidenes beste halvårsresultat.

Stabile inntekter

Til tross for den forstyrrende effekten COVID-19-pandemien har hatt på verdensøkonomien, produksjon og

logistikk, forble Rotterdam havn 100 prosent i drift. I følge Port of Rotterdam er det den økonomiske effekten av COVID-19-pandemien som er den viktigste faktoren som forklarer reduksjonen i volum. Den nederlandske storhavna opplevde betydelig reduksjon i gjennomstrømning av kull, malm og mineraloljeprodukter, samt en liten reduksjon i antall containere. Det ble derimot en volumøkning for biomasse og LNG.

Inntektene med økte 0,7 prosent i forhold til fjoråret og endte på 360,4

millioner euro. Havnas sunne økonomiske stilling gjør det mulig å fortsette å investere på et høyt nivå (bruttoinvesteringer utgjorde € 136,4 millioner), for eksempel på Theemsweg Route, Container Exchange Route og Maasvlakte Plaza.

Investeringer fortsetter

Delvis på anmodning fra de nasjonale myndighetene har havna i Rotterdam gjennomgått investeringsprosjekter som både kan gjøre Nederland mer bærekraftig og akselerere utvinningen av økonomien, et prosjekt kalt «Starter Motor».

- Den nederlandske økonomien og havna i Rotterdam er avhengige av utviklingen i verdenshandelen. Den

egget av pandemien

negative økonomiske effekten av COVID-19-pandemien merkes over hele verden. Det burde derfor ikke komme som noen overraskelse at volumet det siste halvåret var betydelig lavere enn i samme periode i fjor. På den positive siden viste det seg at volumene i andre kvartal var bedre enn først antatt. Likevel er det ikke i Rotterdam sin natur å lene seg tilbake og se på. Derfor har havna foretatt en gjennomgang for å avgjøre hvilke offentlig-private investeringsprosjekter som kan akselereres. På den måten kan regjeringen og havna i Rotterdam slå seg sammen for å styrke bærekraften i økonomien, og samtidig gi den en kickstart samtidig, sier Allard Castelein, administrerende direktør i Port of Rotterdam.

Rotterdam havns ambisjon er å være den smarteste havna og på den måten styrke sin konkurranseposisjon. Gode resultater er også oppnådd på området digital overgang det siste halvåret.

Starter Motor

Prosjektet «Starter Motor» skal bidra til en kickstart for den nederlandske økonomien. Havna og de nasjonale myndighetene i Nederland er enige i at investeringer er bra for økonomien, og at de kan hjelpe den med å komme seg raskere. Det er også grunnen til at havna i Rotterdam har gjennomgått investeringsprosjektene for å se hvilke av dem som kan bringes frem. Disse prosjektene kan akselerere økonomisk utvinning, og fungere som en slags startmotor for å få økonomien til å gå igjen.

«Starter Motor» virker på to måter: den akselererer fremtidsrettede investeringer i vekst og opptjeningskapasitet, samtidig som den akselererer energiovergangen og arbeidet med å gjøre økonomien mer bærekraftig. Eksempler på Starter Motor-prosjekter er bygging av et hydrogen-nettverk, utrulling av landstrøm og bygging av en varmekjøring.

Usikkerhet

I Port of Rotterdam hersker det betydelig usikkerhet om hvor lang nedgangstiden vil vare og når bedringen

vil komme. Utviklingen i verdensøkonomien avhenger veldig av om det vil være en ny bølge av virusinfeksjoner. Og en annen faktor er om EU og Storbritannia vil klare å inngå en handelsavtale etter Brexit de kommende månedene. Det forventes en forsiktig bedring av økonomien i resten av året. Som et resultat vil volumene i havna ikke avta ytterligere, men det vil sannsynligvis ikke være full gjenoppretting av volumene. Det totale volumet for hele 2020 forventes derfor for å bli betydelig lavere enn i 2019. ■



- Det er ikke i Rotterdam sin natur å lene seg tilbake og se på. Derfor har havna foretatt en gjennomgang for å avgjøre hvilke offentlig-private investeringsprosjekter som kan akselereres. På den måten kan regjeringen og havna i Rotterdam slå seg sammen for å styrke bærekraften i økonomien, sier Allard Castelein i Port of Rotterdam.

FOTO: ERNST BODE.

NORDNORSK RSO

Godkjent sikringsvirksomhet

Vi tilbyr tjenester innen havnesikring og ISPS-godkjenning:

- Utvikling og oppdatering av sårbarhetsvurderinger og planverk.
- Bistand til og dokumentasjon av øvelser, drill og internrevisjon.
- Kurs for sikringsledere og sikringspersonell.

NORTH
MARITIME



ISPS TERMINAL

Havnegata 2, 8514 Narvik

Telefon: 934 25 225

www.northmaritime.no

AUTHORIZED PERSONNEL ONLY
OMRADET ER VIDEO-OVERVAKET
MONITORING

Norges største til Haugesund Stevedoring

Kalmar har levert det som sannsynligvis er den reachstackeren med størst løftekapasitet i Norge til Haugesund Stevedoring AS, et innovativt selskap som ønsker å tilby de beste totale logistikk-løsningene for sine aktører og kunder.

AV ANDRÉ HAGEN

Den nye maskinen gjør arbeidsdagen på terminalen fleksibel og brukerne har gode erfaringer fra større prosjekter man har brukt den på.

Totalleverandør

Fokuset for Haugesund Stevedoring er å sikre en optimal helhetlig prosess som er kostnadseffektiv, moderne og innovativ og selskapet satser på å ivareta den totale logistikken for sine kunder, fra å forberede anløp med tilhørende logistikk og lagring, helt til utlevering, statistikk og rapportering. Sentralt i dette ligger en rekke ulike løsninger for digitalisering. Således passer den nye Kalmar-maskinen godt inn i dette

bildet. Sammen med ny havnekran i Karmsund havn gir dette muligheter til å håndtere nesten alle typer last.

Fleksibelt åk

Maskinen som er av typen DRG600 omtales av produsenten som helt fantastisk til operasjonene med å håndtere vindmøller. Den er lett å bruke og løfter med enorm kraft. Maskinen har spesielle åk (mini spreadere) som gjør at man lett kan ta av og på åket og bruke den til containerdrift eller og prosjektlast.

- Det er lett å ta av og på åket, noe som letter å skiftet mellom ordinært terminalarbeid og prosjektlast. Det gir fleksibilitet i hverdagen. Vi har gode erfaringer i forhold til større prosjekter som den maskinen er brukt på, forteller

daglig leder Caudia Moya-Lie i Haugesund Stevedoring.

Maskinen er lett og kjøre selv om den er lengre enn andre maskiner, legger hun til.

Tilpasset med sjåførenes hjelp

Haugesund Stevedoring har stort fokus på sikkerhet, HMS og ergonomi for de ansatte. Sammen med sjåførene har de kommet frem til gode løsninger i forhold til både ergonomi så vel som funksjonalitet, noe som gjenspeiler seg i valg av maskiner og utstyr fra Kalmar.

- Service utføres av Kalmar sine lokale serviceteknikere, som følger opp maskinene hele veien. Dette er noe vi har svært god erfaring med, sier Claudia Moya-Lie.

- I tillegg til god service opplever vi at vi også får god oppfølging. Vi håper at Kalmar også i fremtiden kan følge opp vårt viktige arbeid i forbindelse med digitalisering og at Kalmar følger med i tiden og utvikler videre nye gode løsninger, sier hun. ■



Haugesund Stevedoring har tatt i bruk det som sannsynligvis er den reachstackeren med størst løftekapasitet i Norge.

Sju havneprosjekter kjemper om ESPO Award 2020

Temaet for den 12. utgaven av ESPO Award er «Forbedre forholdet mellom by og by ved å oppfordre innovatører og lokale prosjekter til å være en del av havnens økosystem» og sju havneprosjekter skal konkurrere om utmerkelsen.

Disse er Port of Oulu (Finland), Thessaloniki Port Authority (Hellas), Port Authority of Lisbon (Portugal), Algeciras Port Authority (Spain), Puertos del Estado (Spain), Amsterdam havn (Nederland) og Rotterdam havn (Nederland).

«Start ups»

ESPO Award 2020 vil gå til den havna som har utviklet en vellykket strategi for å tiltrekke innovasjon og lokale «start ups» til havna og dermed samsvarer med tilbud og etterspørsel etter innovative løsninger for havna og dens interesser. Den vinnende havna vil vise i hvilken grad denne strategien har ført ikke bare til å stimulere til innovasjon i havna, men også gjort havnas økosystem til et attraktivt sted for innovative

ideer og lokale unge «start up»-talenter.

Vinnerhavna vil bli valgt ut av en uavhengig jury av internasjonale eksperter, under ledelse av Pat Cox, tidligere



Det er på ny klart for å dele ut prisen ESPO Award. Dette skjer i november og det er sju vinnerkandidater. I fjor var det Dover havn (bildet) som vant.

president for Europaparlamentet og TEN-T-koordinator. Vinneren vil bli kunngjort under ESPO Award Ceremony and Dinner 10. november på Les Brigitines i Brussel.

Tidligere vinnere

ESPO Award ble opprettet i 2009 for å fremme innovative prosjekter fra havnemyndigheter som forbedrer sosial integrering av havner, spesielt med byen eller et større samfunn der de befinner seg. På denne måten skal prisen stimulere til en bærekraftig utvikling av europeiske havner og deres byer.

Tidligere vinnere er: Gijón havn (2009), Helsinki havn (2010), Stockholms hamnar (2011), Genoa havn (2012), Antwerpen havn (2013), Koper havn (2014), Dublin havn (2015), Bremen havn (2016), Guadeloupe havn (2017), Rotterdam havn (2018) og Dover havn (2019). ■



WWW.VST-AS.NO
TLF: 33 69 99 99

MUDRING BRYGGER/MOLOER SjøKABEL
SLEP/TRANSPORT SERVICEAVTALER SØKNAD
REPARASJON MORING

LEVERANDØROVERSikten

LEVERANDØRINDUSTRI TIL HAVN OG SJØTRANSPORT

BYGG | ANLEGG | KONSULENT



AF Anlegg
Innspurten 15
Postboks 6272, Etterstad
0603 Oslo

AF Gruppen Norge ASA
www.afgruppen.no
Telefon: 22 89 11 00
Telefaks: 22 89 11 01



Bygg og Anleggsentreprenør

Morkamyra 15, Furene
6105 Volda
Tlf: 70 07 88 83
Mob: 913 40 514
post@avage.no
www.avage.no



• BYGGTEKNISK RÅDGIVER

- PROSJEKTERING
- PROSJEKTFLEDELSE
- BYGGELEDELSE
- KALKULASJON
- HAVNEANLEGG

Tlf.: 70 10 42 60
www.tommerdal.no



NRC Group ASA

Lysaker torg 25
1366 Lysaker
PB 18, 1324 Lysaker
+47 90 40 70 97
www.nrcgroup.com
org. Nr. 910 686 909



MUDRING OG MARINEOPERASJONER

Marvikveien 120
4632 Kristiansand S
Telefon: 38 04 22 90
Telefaks: 38 04 22 91
post@agdermarine.no
www.agdermarine.no



- Bygge- og anlegsteknikk
- Prosjektering av nyanlegg og rehabilitering.
- Rehabilitering og tilstandsvurdering av kaier
- Undervannsinnspeksjoner
- ROV og dykkere



Aktiv Tankrens AS

Østre Aker vei 60
Tlf: 23 05 27 10
Faks: 23 05 27 11
tankrens@online.no



Spesialisten på stålbygg

Tlf: 67112100 - post@hallmaker.no



Pb 214 Vika, 8601 MO I RANA
Tlf: 75 13 06 60 - Fax: 75 13 06 61

DYKKING



O. E Hagen AS
Dykkerfirma

O. E Hagen AS

Dykkerfirma
6783 STRYN
tlf: 91 77 66 63
avd. Kristiansand
tlf: 97 09 79 09
www.oehagen.no

VAKTHOLD



NOKAS

Totalleverandør av
sikkerhetsløsninger
og verdihåndtering
ISPS-godkjent

www.nokas.no

KRAN

LEDENDE MOBILKRANOPERATØR

Løft og transport i
Norden til petroleum,
industri, bygg/anlegg,
vindkraft, offshore

Tungløft og spesialtransport

Ingeniørtjenester

Totalentrepriser



CraneNorway

www.cranenorway.com



Kragerø Sjøtjenester

Spesialister på
spesialoppdrag
over hele skandinavia

Gamle Kragerøvei 12 A,
3770 KRAGERØ
Telefon: 970 00 111
sjotjen@online.no

MASKINER

www.kalmar.no

Kalmar Care

Vi utfører service på
alt av maskiner og
utstyr uansett merke.



KALMAR

STØRST PÅ
SIKKERHET I
NORGE, NORDEN
OG VERDEN

Telefon 02452

Securitas.no
salg@securitas.no



LEVERANDØROVERSIKTEN

LEVERANDØRINDUSTRI TIL HAVN OG SJØTRANSPORT

UTSTYR



Norges ledende leverandør av fender-løsninger og utstyr til havneanlegg, skip og offshore



FencoNor

Postboks 231, 1431 Ås
post@fenconor
www.fenconor.no
Tlf: 64 90 67 50
Faks: 64 90 67 51

BRYGGER



SOLID VARE

- Flytende hurtigbåtkai • flytende liggekaier • flytemoloer • flytende servicebygg • oppdrettsflåter



6064 Haddal, Tlf: 70 01 90 50
ulsteinbetong.no

OMRÅDESIKRING



Tlf: 38022340 - post@agderport.no - www.agderport.no

- Industriporter
- Offshoreporter
- Hurtigporter
- Lastesystem
- Værtetting
- Rullegitter
- Brannporter/-dører
- Branngardiner
- Strimmelgardin
- Områdesikring/grinder
- Automatisering



- sikrer verdier™

Sikte AS

Upper Kluge 6
4330 ÅLGÅRD
Tlf: +47 48 30 90 90
e-post: post@sikte.no
www.sikte.no



TOTALLEVERANDØR AV FLYTENDE HAVNEANLEGG

Marina Solutions leverer og installerer flytende betongkonstruksjoner og marinaanlegg til norske havner.

MARINA SOLUTIONS AS
post@marinas.no // 70 30 08 90
www.marinas.no



VI TRYKKER SAMFUNN OG VERDIER, LOKALT OG NASJONALT

www.gardasikring.no
post@gardasikring.no



Industrigata 25,
5537 Haugesund
Norway
www.levelgroup.no



Multimaskin as

Med fokus på kvalitetsprodukter og god service
Brobekkveien 113,
0582 Oslo
Tlf: 22 65 79 40
Faks: 22 72 44 06



Vik Ørsta AS

Leverandøren med flest båtplasser i Norge, og markedsleder på flytebrygger, marinaanlegg og bølgedempere.
E-post: firmapost@vikorsta.no
Tlf: 70047000
www.vikorsta.no



Sårbarhetsanalyser
Sikringsplaner
Bistand og rådgivning

post@northmaritime.no
www.northmaritime.no
+47 934 25 225
Havnegata 2, 8514 Narvik

SJØMÅLING



Vi bidrar til sikker seilas langs kysten og tilbyr kvalitetssikret teknisk beslutningsstøtte for mudring, dumping og utfylling i havner, farleder og vassdrag.

GeoSubSea AS er godkjent til sjømåling og behandling av hydrografiske data til navigasjonsformål



Godkjenning: «KVSD-sjømåling-001»
www.geosubsea.no



Terberg terminaltraktor



952 55 382

HESSELBERG TRUCK AS
ncnielsen



► HAVN ► SJØTRANSPORT ► LOGISTIKK

TIPS OSS GJERNE
OM TING VI BØR
SKRIVE OM.

Send tips til: tips@havnemagasinet.no



Nærlandskartlegging Innskjøerskartlegging

Målebåt for godkjent og detaljert sjømåling
Konsulenttjenester
GODKJENT AV
KARTVERKET FOR
SJØMÅLING TIL
NAVIGASJONSFORMÅL
www.wisesurvey.no
Tel. +47 453 80 889

Øyeblikksbilder langs leia



Christian Radich

har siden 1994 hatt sin faste plass på Akershusutstikkeren, men over noe tid har den karakteristiske skuta, som har blitt et velkjent skue for Oslofolk, vært fraværende fra Akershusstranda de siste årene, men nå er den endelig tilbake. Årsaken til fraværet av Oslos stolthet, skyldes en omfattende oppgradering av kaia og nå er dette arbeidet på Akershusutstikkeren ferdig. Christian Radich har dermed endelig kunnet komme hjem.

Oslo Havn melder at det for et utrent øye kanskje ikke er så lett å se de store endringene på utstikkeren, men under vannoverflaten har det foregått et betydelig arbeid som var nødvendig for å kunne fortsette å ha hovedbase her.



Cruisesesongen ble mer eller mindre spolert av covid-19. Etter noe tid kom «Seadream 1» på besøk i en rekke norske havner, før korona igjen traff og sendte skipet til landligge og omfattende koronatesting i Bodø.

Her fra da skipet var på sitt andre besøk denne sommeren i Rørvik.



Etter flere magre år har omstillingen av aktiviteten ved offshorebasen på Ågotnes utenfor Bergen endelig fått stabiliserende inntjening. Driftsinntektene til Coast Center Base AS endte i 2019 på 1,105 milliarder kroner, i følge regnskapet. Dette er en pen vekst på vel 100 millioner kroner samanlignet med året før. Etter det Havnemagasinet forstår er det flere og lengre oppdrag innen riggvedlikehold som gir seg utslag i veksten. Omsetningen inne dette segmentet passerte 600 millioner kroner i 2019.



Starten av august ble omtalt som ei tid med lite trafikk på havna på Sortland i Vesterålen. Men én av dagene stakk Kystverkets båt «Skomvær» innom. De kom for å hente plattformer til sine sjømerker.



Hurtigruten fikk mye tyn i august på grunn av smittevern, eller mangel på sådan, på sitt ekspedisjonsskip «Roald Amundsen». Ved Hurtigrutens nordligste anløpshavn langs kystruten, i Kirkenes, hadde man imidlertid rigget til kontrollplass for påstigende passasjerer for å imøtekomme de krav som ble stilt da det igjen ble åpnet for at ruten kunne seile igjen, etter lengre koronasjakk. Og de ulike aktørene i havna samarbeidet om å gjøre anløpene så trygge som mulig. Nor Lines Kirkenes hadde satt opp gjerder som skiller passasjerer fra godshåndtering og biltrafikk. Kirkenes Havn bidro med merking av oppstillingsplass for kjøretøy som skulle med skipene.



«Fjord Cat», Fjord Lines katamaran kjent for sine seilinger mellom Kristiansand og Hirtshals har hatt sin siste seiling mellom byene og er nå også solgt til det tyske rederikonsernet FRS.

Fjord Line salg av HSC «Fjord Cat» til FRS kommer som følge av at det norske rederiet har gått til anskaffelse av et nybygg som skal leveres i 2020 og som skal gå inn i linjen mellom Sørlandet og Nord-Danmark. Dermed blir tonnasjen man har benyttet på ruten tidligere overflødig.

-Vi tar farvel med HSC

«Fjord Cat» etter at hun har gjennomført 13 års trofast tjeneste for Fjord Line og ønsker henne fortsatt suksess under sine nye eiere, sier Rickard Ternblom i Fjord Line.

Partene har blitt enige om ikke å oppgi transaksjonsbeløpet. Siste dag for skipet i drift med Fjord Line sine farger var 23. august og overlevering til nye kjøpere fant sted 25. august.

FOTO: FJORD LINE.



Fagnettverk – deling av erfaring og kompetanse

MØTEPlass FOR NØKKELPERSONER

Fagnettverkene i Norske Havner skaper møteplasser for nøkkelpersoner i Havne-Norge innen sine fagområder. Dette skal bidra til at unik havnekompetanse deles og utvikles i fellesskap.

Fagnettverkene i Norske Havner spiller en viktig rolle i å samle og utvikle den viktige kompetansen som finnes i hver enkelt havn i Havne-Norge. De setter agendaen innen sine fagområder, de bidrar med faglige vurderinger til administrasjonens arbeid og de spiller inne egne saker og prosjekter til organisasjonen.

De bidrar også med å skape møteplasser for nøkkelpersoner i Havne-Norge innen sine fagområder for å bidra til at unik havnekompetanse deles og utvikles i fellesskap

Fagnettverkene i Norske Havner skal:

- bidra til å utvikle og styrke medlemshavnens fagmiljøer, gjennom å arrangere seminarer om aktuelle saker, samt å ha ansvar for det faglige programmet ved det årlige fagseminaret
- profilere Norske Havner gjennom å skrive artikler i tidsskrift, holde foredrag ved konferanser og delta i det faglige ordsiftet der det er aktuelt
- bistå Norske Havners styre / sekretariat med innspill til høringer og andre saker som angår faggruppens fagområde
- initiere egne prosjekter gjennom styresaker der de ser behov og i henhold til budsjett

Norske Havner har fire fagnettverk:

- Fagnettverk for smarte og grønne havner
- Fagnettverk for rammebetingelser og godsoverføring
- Fagnettverk for maritim infrastruktur og sikkerhet
- Fagnettverk for kommunikasjon og samfunnskontakt

Kontaktpersoner

Fagnettverkene har en kontaktperson i administrasjonen som skal være bindeledd mellom fagnettverkene og administrasjon og styret i Norske Havner.

For fagnettverk Grønne og Smarte havner og Maritim Infrastruktur og Sikkerhet, så er Arnt-Einar Litsheim kontaktperson.

For fagnettverkene Rammebetingelser og Godsoverføring og Kommunikasjon og Samfunnskontakt, så er Kjell-Olav Gammelsæter kontaktperson.

Det er veldig gledelig at fagnettverkene nå er i gang med sitt arbeid. De utgjør en viktig grunnkapital i Norske Havner.

AV ARNT-EINAR LITSHEIM, FAGDIREKTØR NORSKE HAVNER

Det er nå gjennomført oppstartsmøter for alle fagnettverkene i Norske Havner. Noen av nettverkene har også hatt møter.

Fire nettverk

Norske Havner har fire faglige nettverk: Et for smarte og grønne havner, et for rammebetingelser og godsoverføring, et for maritim infrastruktur og sikkerhet og et for kommunikasjon og samfunnskontakt (se faktaboks).

Katrine Brede Didriksen, leder av fagnettverk for maritim infrastruktur og sikkerhet, sier at hun håper og tror at nettverket kan bidra til god erfaringsutveksling av problemstillinger og utfordringer de ulike havnene står ovenfor.

- Selv om alle havner er ulike, så har man i stor grad likevel de samme utfordringene og skal også forholde seg til samme regelverk. Med så mange flinke folk, så håper jeg at dette blir en fin arena å utveksle erfaringer, løsninger og utfordringer. En flåsete målsetting må vel være at vi på en eller annen måte



Katrine Brede Didriksen

klarer å finne noen enkle og gode løsninger for fremtidens havn, sier Didriksen.

Trenger du et nettverk?

Selv om fagnettverkene nå har startet opp er det ikke for sent å bli med. Det er mange ting som skjer i havne-Norge og det kan være nyttig å ha et nettverk der du både får påfyll og kan dele erfaringer med andre. Så ta gjerne kontakt med administrasjonen i Norske Havner om du ønsker å være med i et nettverk. ■

Følg Havnemagasinet på Facebook



NYTT OM NAVN



Kristiansund og Nordmøre Havn skal fremover ledes av **KNUT MOSTAD**, som til nå har vært assisterende rådmann i Kristiansund kommune.

– Jeg er spent og ydmyk til å ta fatt på rollen. Jeg ser frem til spennende oppgaver og nye utfordringer, og til å bli kjent med mine nye kollegaer. KNH er et flott selskap, som er dannet for å være samfunnsbygger, næringsutvikler og verdiskaper gjennom god forvaltning av havnekapitalen på Nordmøre og deler av Trøndelag. Både eiere og innbyggere forventer at vi forvalter disse verdiene godt. Nå har selskapet vært gjennom en utfordrende periode, og selv om jeg vet at mye godt arbeid har blitt gjort, så er det fortsatt en del som må på plass for at selskapet skal skinne igjen. Og det skal vi få til sammen. Med meg på laget, og en stab med masse kunnskap og kompetanse, har vi det som trengs for fremtidig drift og utvikling av selskapet, sier påtroppende havnefogd Knut Mostad.

Mostad er 54 år og utdannet jurist. Før han ble assisterende rådmann i Kristiansund i 2018, var han rådmann i Averøy kommune i fem år. Mostad har også lang erfaring som daglig leder i Transportbedriftenes landsforening (nå NHO Transport) i Sogn og Fjordane, og har i tillegg vært trykkesjef i Stryn og rådmann i Hornindal.

Harstad havnestyre har tilsatt **ANNE BRITT BEKKEN** i stillingen som havnedirektør.

Bekken kommer fra stillingen som lufthavnsjef ved Harstad/Narvik lufthavn, Evenes. En stilling hun har hatt i tre og ett halvt år. Før det hadde hun en rekke ledende logistikkroller i Tine.

Hun er utdannet agronom med en master i logistikk. Hun kommer opprinnelig fra Kvikne i Tynset.



RUDI BOLSØY har sagt opp stillingen som Country Manager i Cosco Shipping Lines Norway, etter uenigheter med selskapets kinesiske eiere om fremtiden og satsingen videre. Sales Manager **AHMED AIT** erstatter Bolsøy.



GUNNAR LINDBERG har sagt opp sin stilling som administrerende direktør i Transportøkonomisk Institutt (TØI). Et eget ansettelsesutvalg jobber med å finne hans erstatter.

NESTE NUMMER KOMMER 15. OKTOBER

Når du leser dette er vi allerede godt i gang med å produsere neste utgave av Havnemagasinet.

Denne utgaven vil også ekstradistribueres på Transport og logistikk 2020 på Gardermoen.

Har du tips til hva vi bør skrive om eller har du et eget bidrag som kan være interessant for våre lesere må du gjerne ta kontakt på tips@havnemagasinet.no eller ringe 46 77 50 50.

Vi har straks utgivelsesplanen for 2021 klar og det betyr at det er tid for å inngå årssavtaler for neste års annonsering. Vår annonseansvarlig Hilde Holtekjølen når dere på telefon 901 27 006 eller på e-post hilde@a2media.no.

Glem heller ikke å bestille våre tradisjonelle julehilsninger til årets siste utgave som kommer like før jul.

PÅ KALENDEREN

2020

På grunn av koronasituasjonen vil det trolig komme avlysninger og utsettelse. Sjekk med arrangementene for oppdatert informasjon.

SEPTEMBER

22. SEPTEMBER - Mediterranean Ports & Shipping, Koper/Slovenia

29. SEPTEMBER - 1. OKTOBER - Breakbulk Europe, Bremen

OKTOBER

14. - 16. OKTOBER - Greenport, Athen

19. - 20. OKTOBER - Transport og Logistikk, Gardermoen

19. - 22. OKTOBER - Mauritius Maritime Week, Mauritius

27. - 28. OKTOBER - TOC Americas, Lima

NOVEMBER

4. - 6. NOVEMBER - Multimodal 2020, Birmingham

24. - 25. NOVEMBER - UK Ports Conference, London

24. - 25. NOVEMBER - Intermodal Africa, Senegal

24. - 25. NOVEMBER - Coastlink 2020, Antwerpen

DESEMBER

1. - 3. DESEMBER - Black Sea Ports And Shipping, Istanbul

7. - 8. DESEMBER - TOC Middle East, Dubai

2021

MAI

27. - 28. MAI - ESPO Conference, Oslo

Er det arrangementer vi har oversett og som burde stått her? Send oss en mail på andre@havnemagasinet.no.



ncnielsen

Totalleverandør for håndtering av tung last



Terberg og Konecranes klarer enhver oppgave. N.C. Nielsen forhandler både Terberg terminaltraktorer og Konecranes-maskiner i hele Skandinavia og oppfyller ethvert behov på området håndtering av tung last – enten det gjelder løsninger med nye maskiner, serviceavtaler, spesialmaskiner, ekstrautstyr eller brukte maskiner.

Kontakt oss allerede i dag på - og avtal et personlig møte.

+47 67 91 99 00

www.terberg.no ■ info@terberg.no