

Grønt Skipsfartprogram, Servicekontoret:

Den grønne veien til Norge er blå

- lønnsom og bærekraftig sjøtransport

Vidar Karlsen, Grønt Skipsfartsprogram



Grønt Skipsfartsprogram

Agenda

1. Grønt Skipsfartsprogram – kort intro
2. Grønne skip og lønnsomme utslippskutt
3. Logistikk 2030 – et logistikk- og bærekraftprosjekt
4. Resultater
5. Refleksjoner



Grønt Skipsfartsprogram

Visjon:

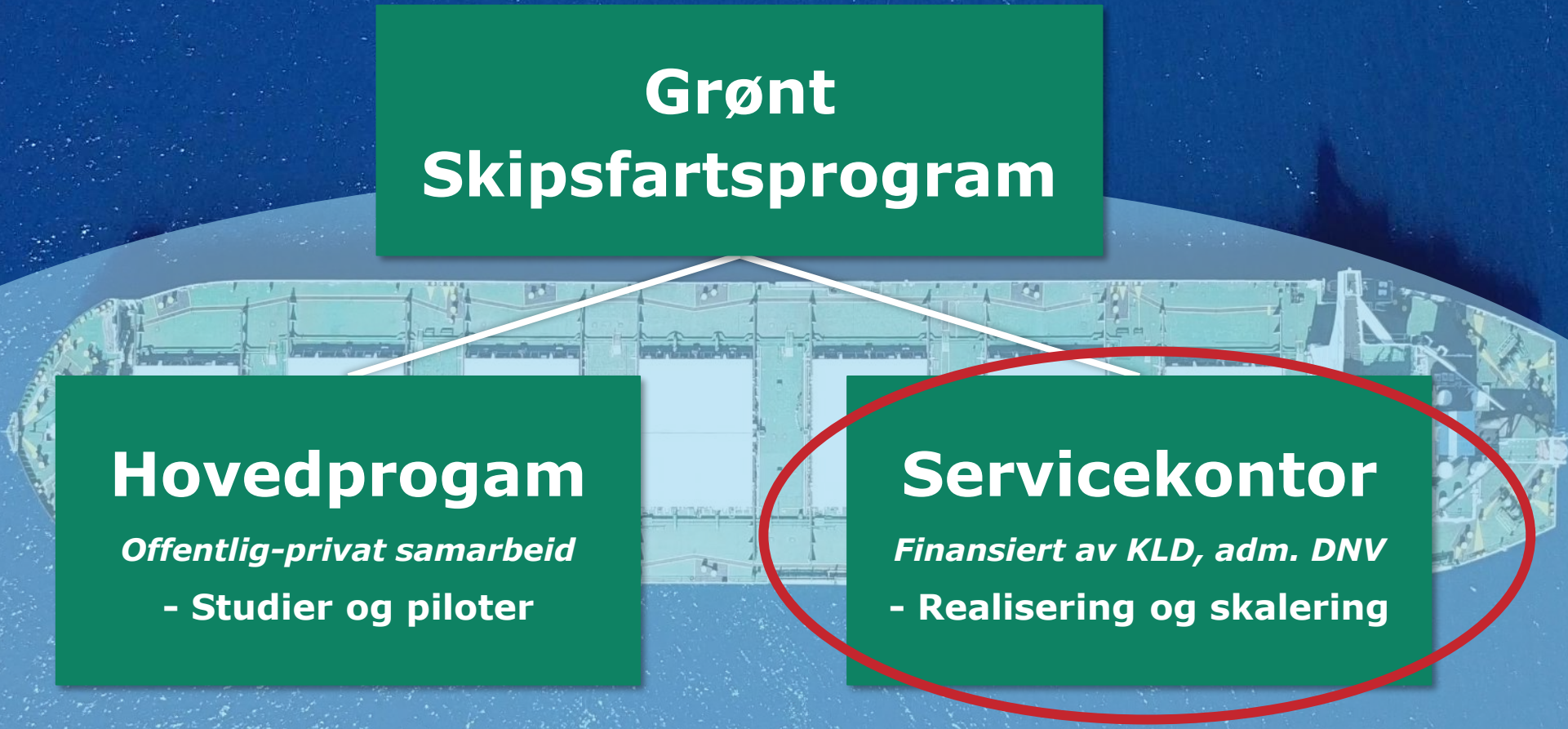
Etablere verdens mest **effektive** og **miljøvennlige** skipsfart

- Lønnsomme utslippskutt
- Bærekraftige logistikk-løsninger
- Grønne arbeidsplasser
- Økt konkurranseevne
- Internasjonal lederposisjon



GSP i et nøtteskall

Grønt Skipsfartsprogram



The diagram illustrates the structure of the Green Shipping Program (GSP). At the top is a green box labeled 'Grønt Skipsfartsprogram'. Below it, a large light blue oval contains a background image of a ship's hull. Inside this oval are two green boxes: 'Hovedprogam' on the left and 'Servicekontor' on the right. White lines connect the top box to both sub-boxes. The 'Servicekontor' box is highlighted with a red oval. At the bottom of the oval is the text 'Dialog & Samarbeid'. The entire graphic is set against a dark blue background with a subtle pattern of white dots.

Hovedprogam

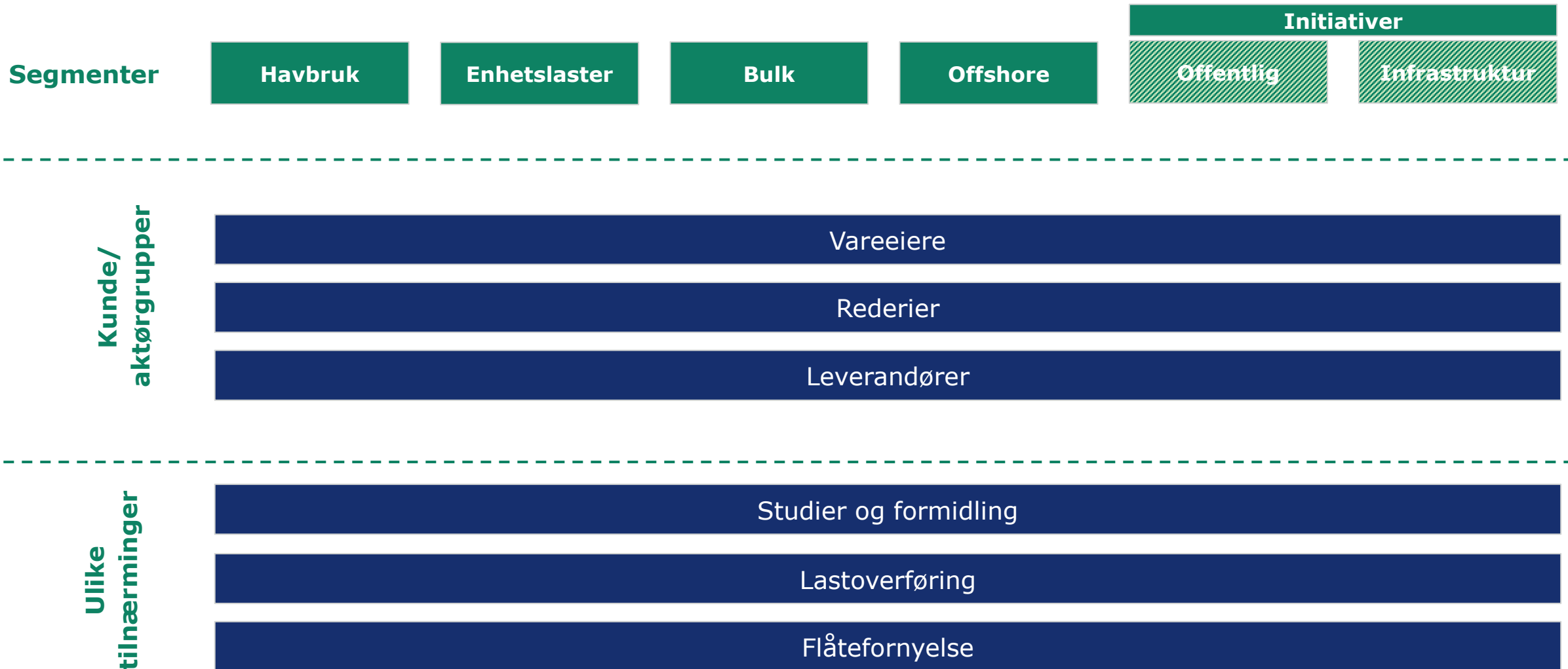
Offentlig-privat samarbeid
- Studier og piloter

Servicekontor

Finansiert av KLD, adm. DNV
- Realisering og skalering

Dialog & Samarbeid

Ambisjonen er lønnsomme utslippskutt og realisering av grønne skip



Ambisjonen er lønnsomme utslippskutt og realisering av grønne skip

Segmenter

Havbruk

Enhetslaster

Bulk

Offshore

Initiativer

Offentlig

Infrastruktur

- Har bistått 4 av 9 initiativ i Oslofjorden og langs kysten - Samskip og Asko Maritime



Ambisjonen er lønnsomme utslippskutt og realisering av grønne skip

Segmenter

Enhetslaster

- Jobber langsiktig - "bygger volum" for å senke terskelen til investeringer i grønne skip
- Reduserer CO₂ i to faser:
 1. **Fase:** 60 – 80 % reduksjon i karbonutslipp gjennom overføring fra vei til sjø
 2. **Fase:** Utslippsfri sjøtransport bringer utslippene videre ned

Ambisjonen er lønnsomme utslippskutt og realisering av grønne skip

Segmenter

Enhetslaster

- Guidende prinsipp: Varen må seile så nær sluttkunden som mulig
- Eksempel på lønnsomme kutt: 33 paller i 45' container fra Rotterdam til Bergen:
 - **Alternativ 1: Via Oslo, til Bergen**
 - Sjø Rotterdam-Oslo – 10 000 kroner inkl. stevedor
 - Trekking Oslo – 2000 kroner
 - Terminalkostnad – 1500 kroner
 - Bil Oslo-Bergen – 16 500 kroner
 - Sum: 30 000 kroner
 - **Alternativ 2: Direkte til Bergen**
 - Sjø Rotterdam-Bergen – 10 000 kroner inkl. stevedor
 - Trekking Bergen – 2000 kroner
 - Sum: 12 000 kroner



Logistikk 2030 – et logistikk- og bærekraftprosjekt med vareeiere som drivkraft

Vareeiergruppen «G 25» kontrollerer ca. 1/3 av all stykkgoods til og fra Norge

A|S|K|O
– vi forsyner Norge med mat

 **RANHEIM**
PAPER & BOARD

bāma


Hydro

BEWI

MOWI

Europris
MER TIL OVERS

EKORNES

/OPTIMERA/

Coca-Cola



Felleskjøpet

 **Glamox**



 **UNIL**

Nidar



coop

 **SALMAR**

 **speira**

LERØY

nutrimar

 **Elkem**

 **JOTUN**



Norske Skog
Saugbrugs



Borregaard



Grønt Skipsfartsprogram

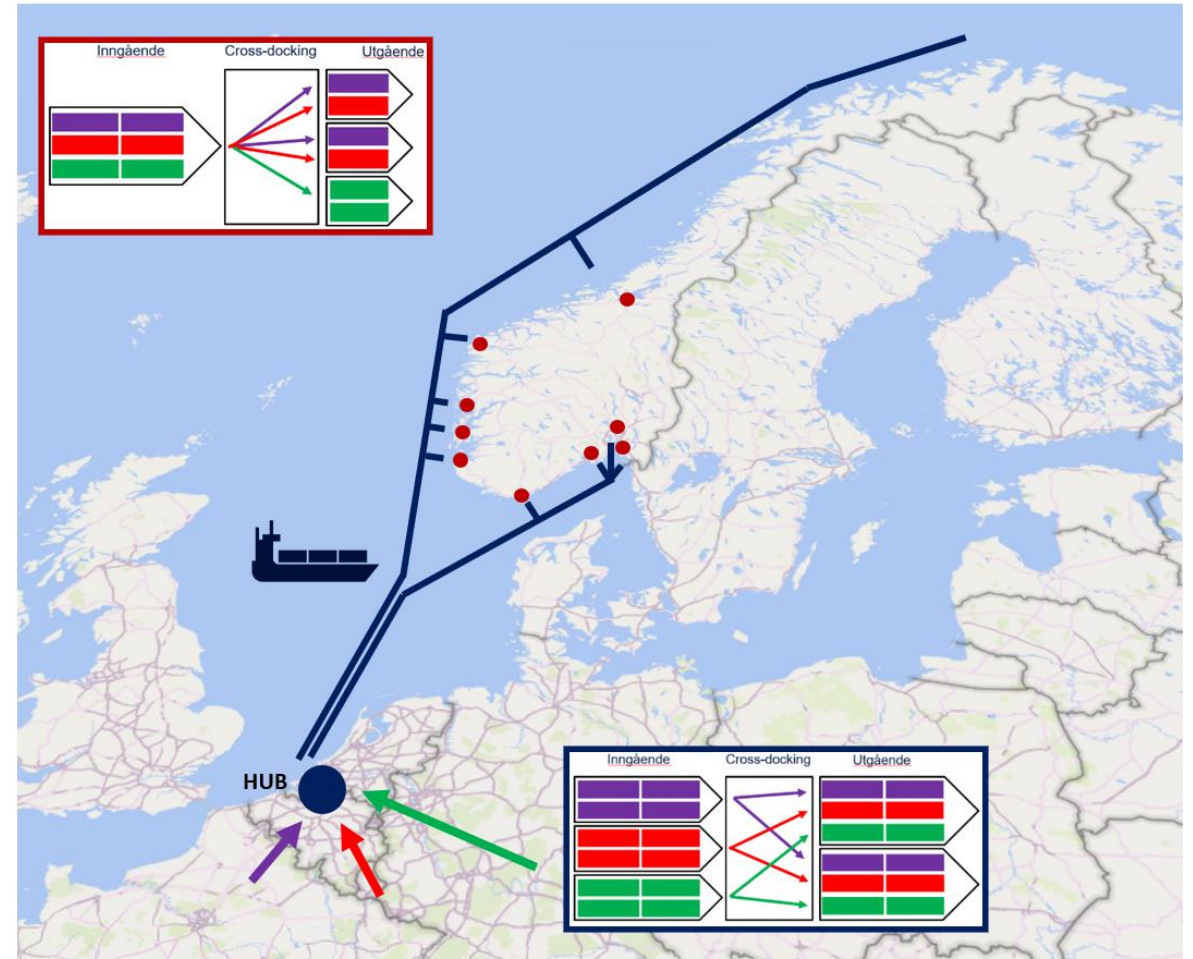
Logistikk 2030 utfordrer etablerte varestrømmer mellom kontinentet og Norge

- Unngå at varer med sluttbruker langs kysten går via Oslo
- Benytte sjøtransport så nær sluttkunde som mulig
- Etablere en samlastterminal i Rotterdam – i regi av speditør(er)
 - Dette flytter samlastterminalen fra Oslo til Rotterdam, men tjenesten kan leveres av de samme speditørene



Med andre ord:

1. Etablerer en samlastterminal / «HUB» i Rotterdam
 2. Inngående varestrømmer til Norge splittes i HUB'en til Vestkysten og Oslofjorden, og varene samlastes i trailere eller containere
 3. Direkte transport sjøveien til regionale havnelager / terminaler for lagring og distribusjon
 4. Utgående varestrømmer benytte tilsvarende logistikk-løsning, der HUB'en er spredningspunkt for videre distribusjon i Europa
 5. Tjenesten produseres fortrinnsvis av speditører, som disponerer terminal og tilbyr dør-dør transport
 6. Konseptet kan også overføres til andre «HUB'er», eksempelvis i Polen eller Baltikum
- Ambisjonen er at dette skal bli en generell løsning åpen for alle



Målsetting og oppnåelse i 2023 – sum totalt blant G 25

Mål



300.000
tonn last/ år



21.000 tonn
CO₂/ år

Oppnådd



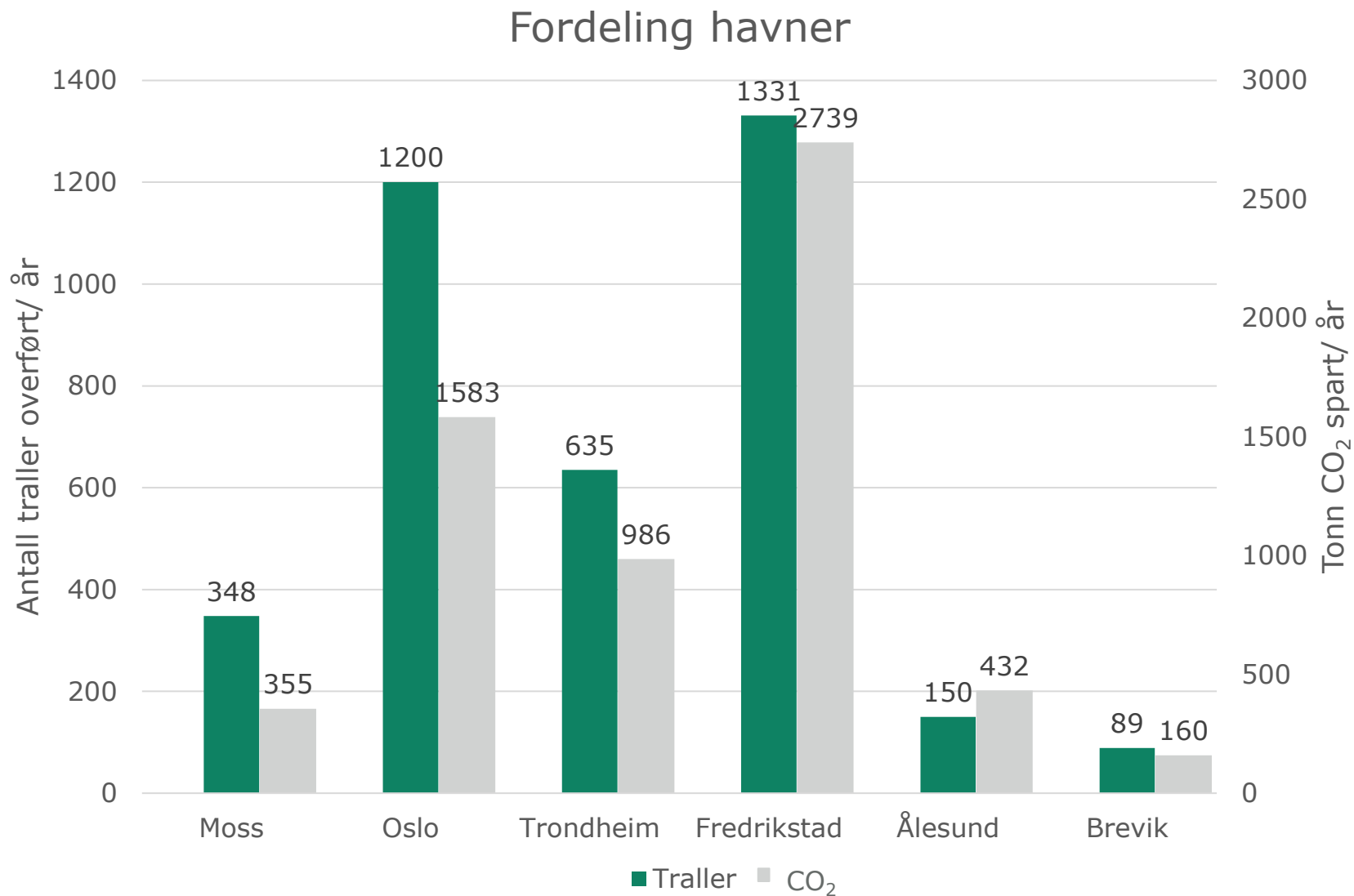
74.000 tonn
last/ år



7.000 tonn
CO₂/ år

Overføringer og
kutt fortsetter
med full styrke
i 2024!

Fordeling utvalgte havner (2022/2023)



Avsluttende refleksjoner

- **Short Sea – en produksjonsmetode og ikke bare et produkt**
- **Kysten trenger et bedre tilbud for stykkgods og part loads på sjø (dør-dør)**
- **Overføring fra vei til sjø er 90 % internt arbeid og 10 % eksternt (omstillingskostnad)**
- **Det er mulig å spare penger og utslipp samtidig – hvorfor tar det så lang tid?**
- **Sjø er den mest bærekraftige løsningen i dag – og i fremtiden**

Takk for oppmerksomheten!

Vidar Karlsen

Vi-Kar Consulting AS / Grønt Skipsfartsprogram Servicekontoret