



# Terminalstrukturen for gods i Oslofjordområdet

Attraktivitet  
Betydning



12. februar 2015

Geir Berg

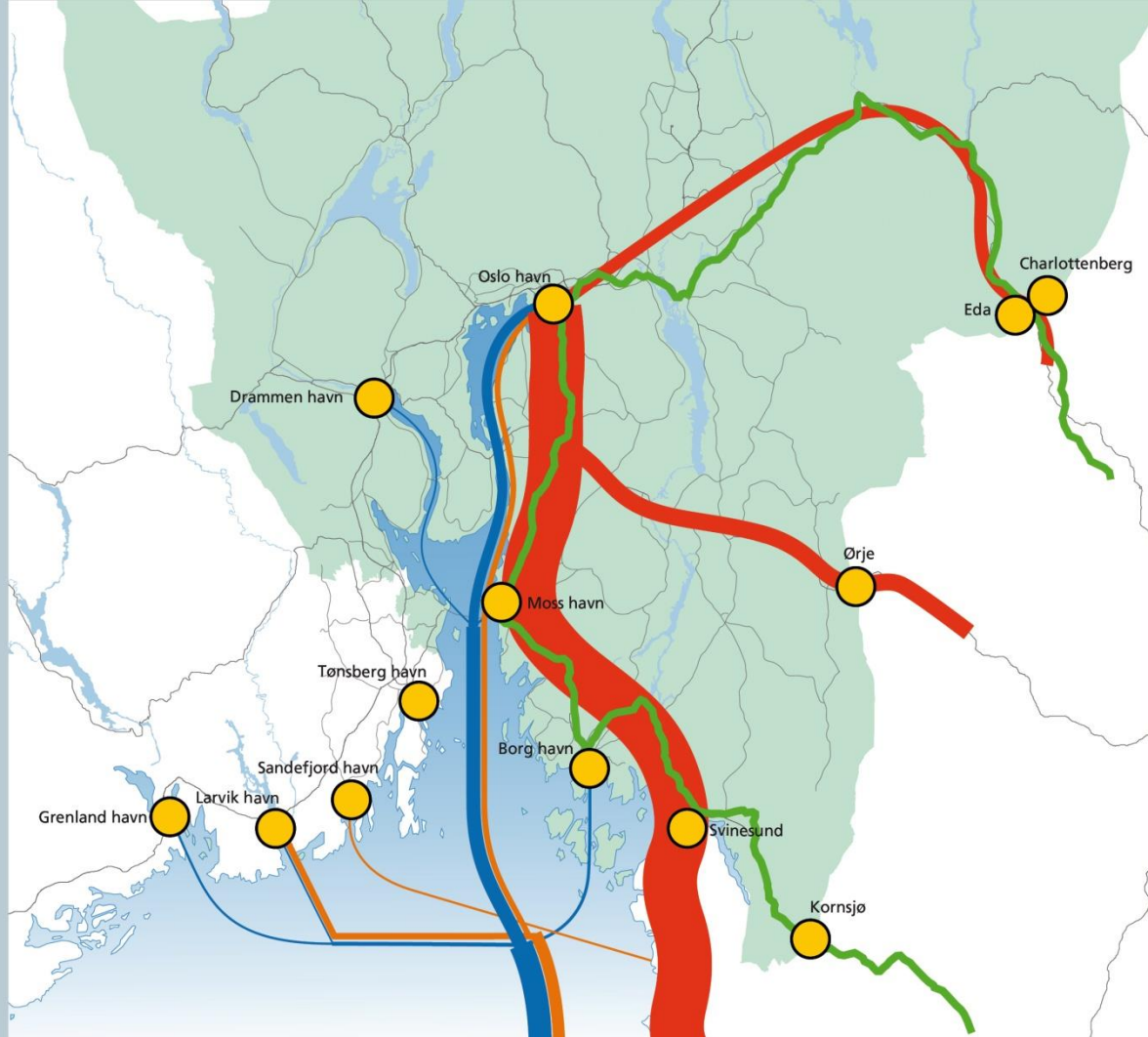


# Import av stykkgoods til Osloregionen

- Ca. 40 logistikkentra for nasjonal distribusjon.
- Ca. 15 regionale terminaler for lastebildistribusjon.
- 11 kommunale havner.
- 2 baneterminaler for gods.
- 1 terminal for flyfrakt.

Jernbanens andel på 11,2 % inkluderer tømmertransport mellom Norge og Sverige og vognlast til/fra utlandet. Private havner og de minste offentlige havnene er ikke inkludert i oversikten.

Opgitt i tonn 2009, kilde: TØI

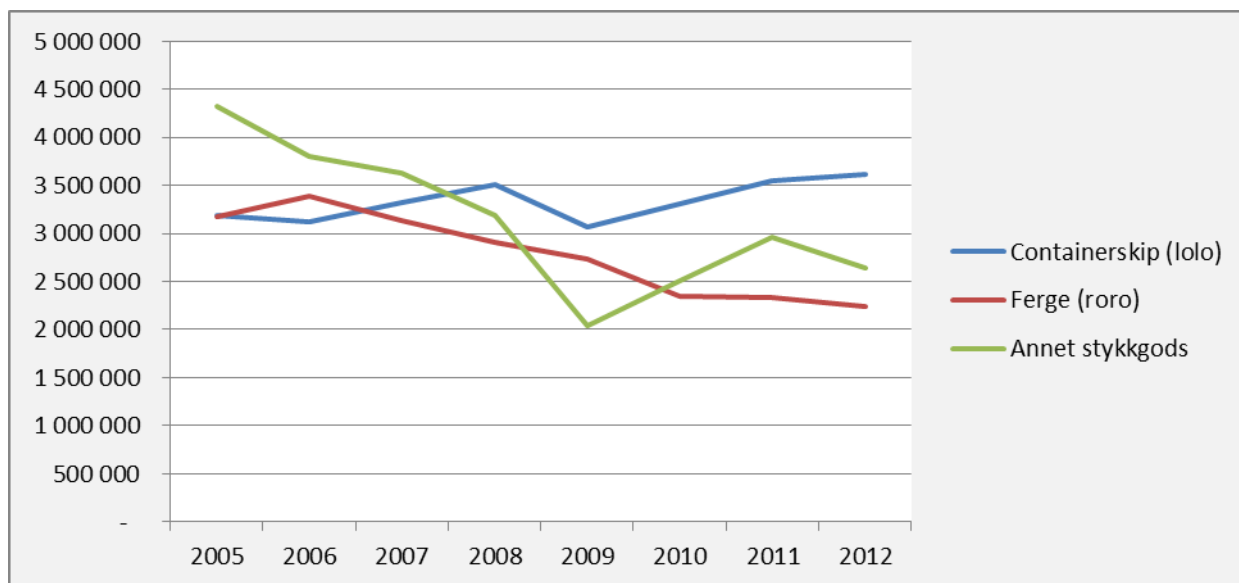
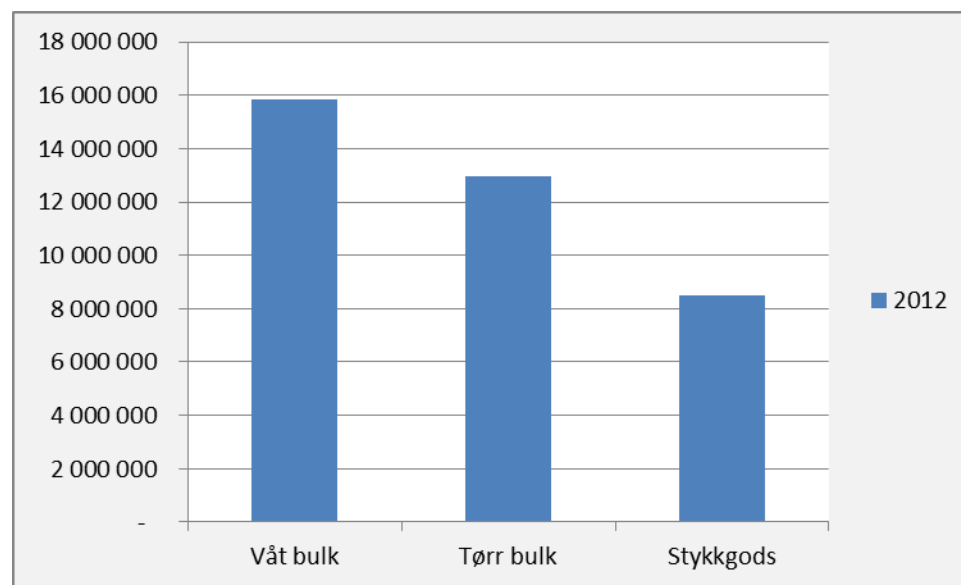


	1.000 tonn
sjøtransport	17,1% = 1670,0
lastebil på ferge	10,5% = 1030,6
lastebil	61,2% = 5982,1
jernbane	11,2% = 1090,0
100%	12.087,0

● grensepasseringspunkter

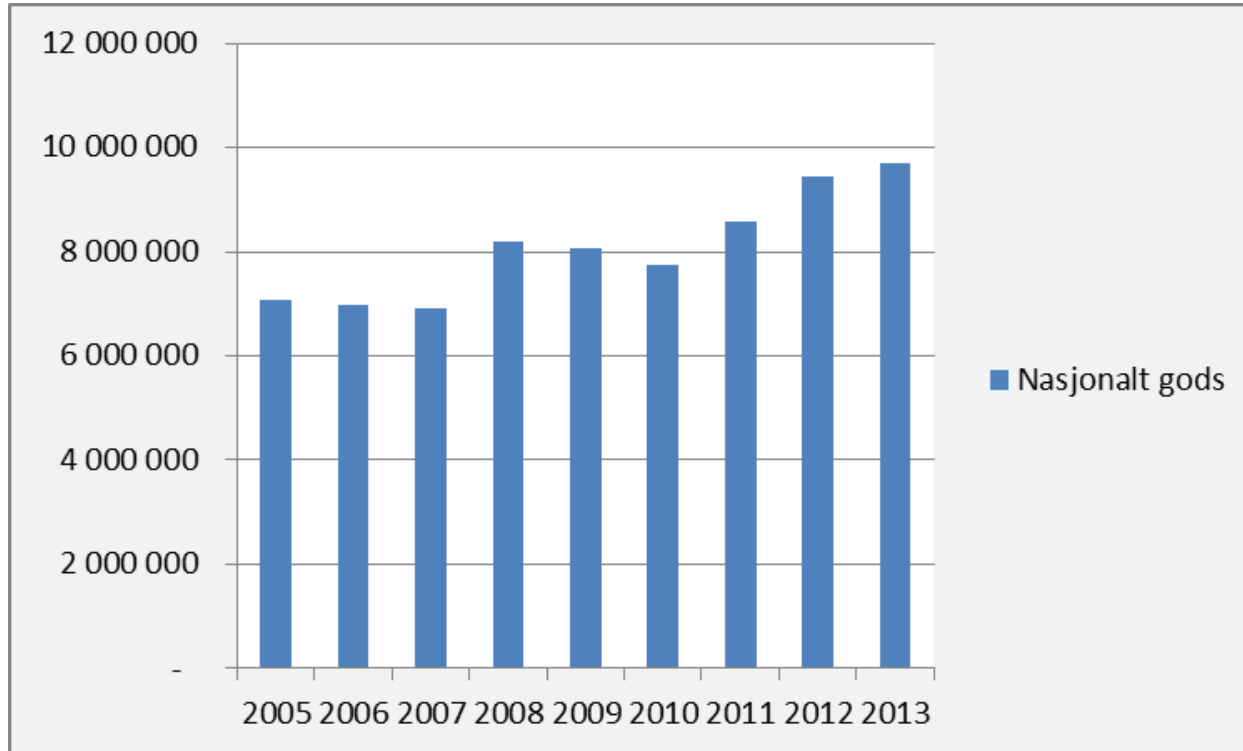
# Gods over havner i Oslofjorden i tonn (SSB)

Den største våtbulkhavna er raffineriet på Slagentangen. Omring 40 % av drivstofforbruket i Norge losses over Oslo havn. Grenland er størst på tørrbulk.



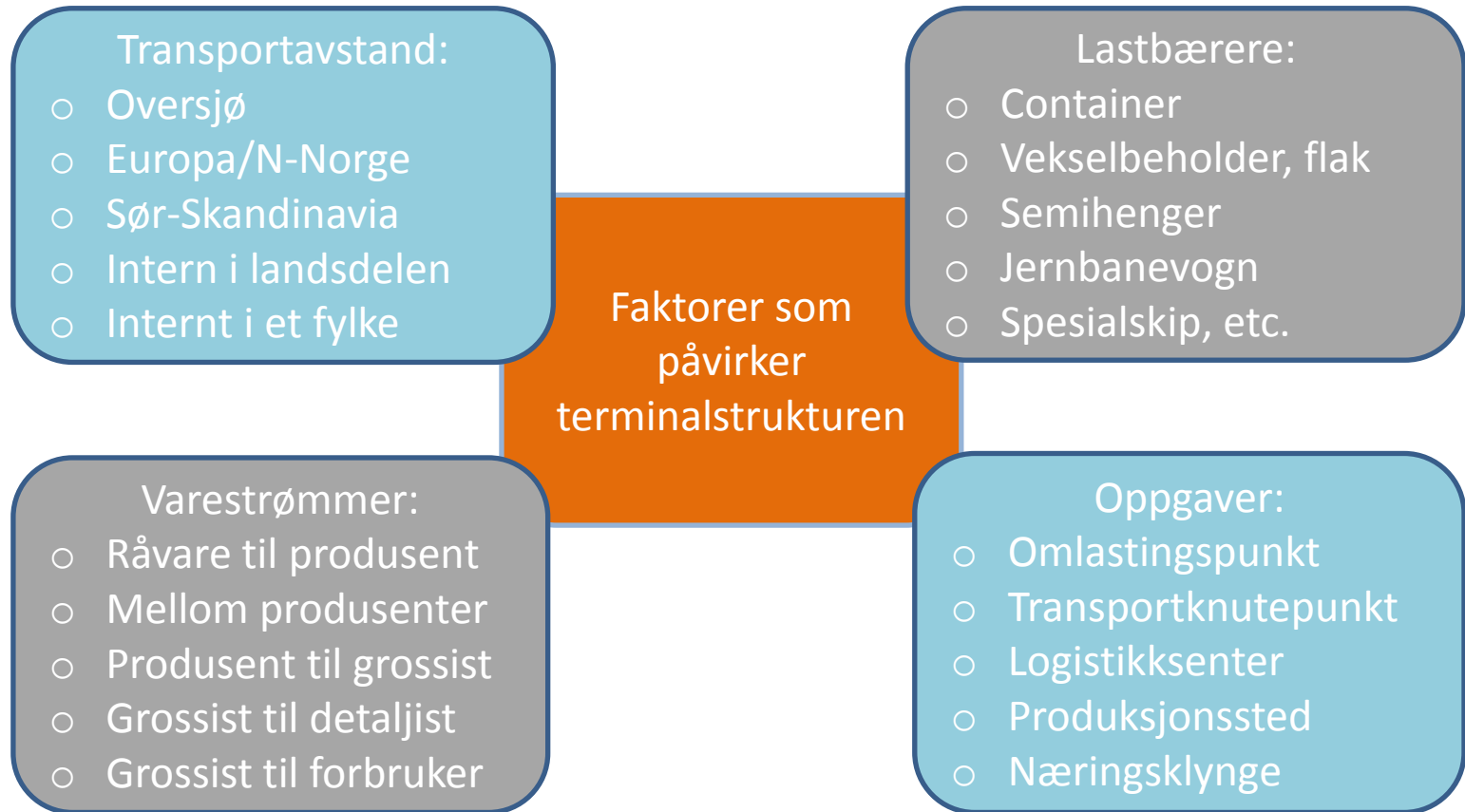
Eks. ferger over Oslofjorden. I 2012 var ikke Fjordlines ferge over Langesund med. Annet stykk gods påvirkes av nedleggelse av eksportindustrien (mindre råstoff inngående).

# Gods med jernbane i tonn (SSB)



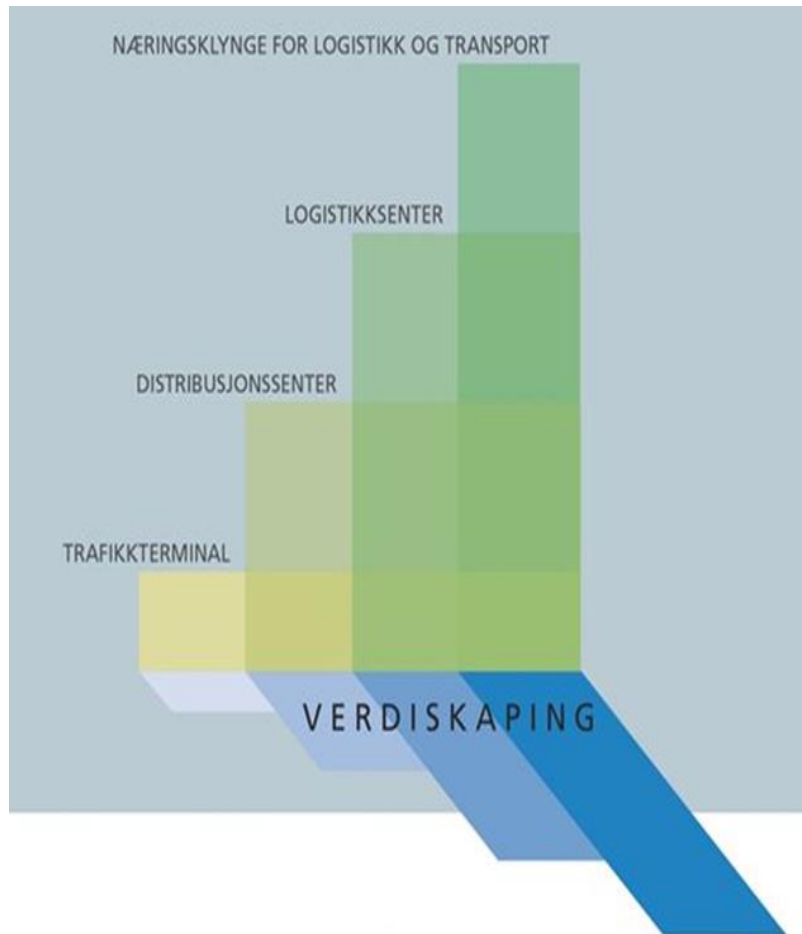
Lite detaljer i banestatistikken. Omkring halvparten antas å være containere over Oslo og Drammen (brutto omkring 500.000 TEU). Fin vekst i tømmertrafikken, i transportene av kjøretøyer og for gods fra utenlandske papir- og metallprodusenter som spres etter mellomagring i Norge.

# Terminalene uttrykker det regionale næringslivets behov (ingen terminaler er helt like)



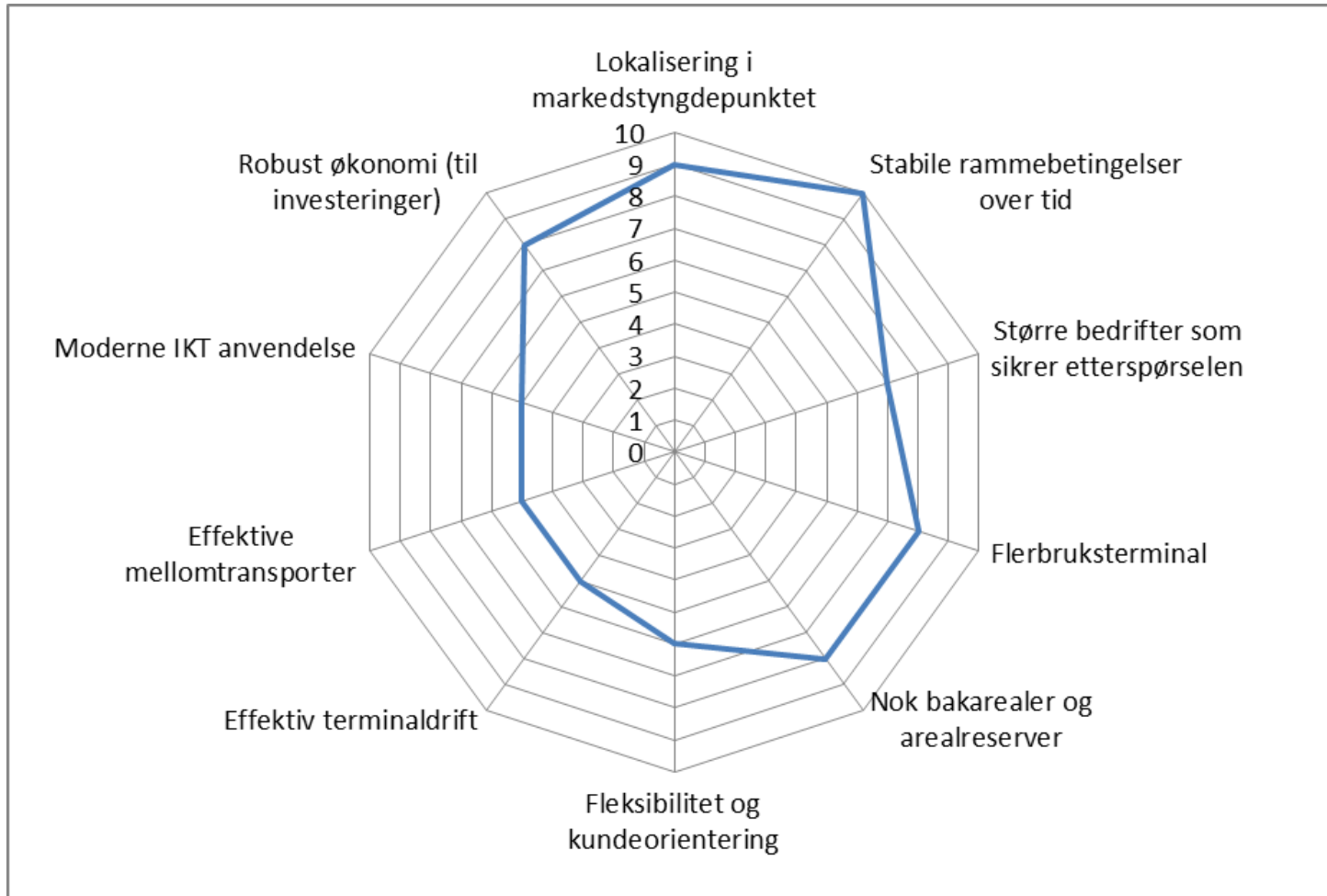
Trender innen transport: Større enheter, mer standardisering av lastbærerne, fokus på konsolidering av varestrømmer og nettverk dør-dør, mindre mangfold og konkurranse?

# Ulike interessenter har ulike behov?



- De kommunale eierne
- Næringslivet (brukerne)
- Transportørene (rederier og baneoperatører)
- Speditørene, inkl. 3PL, 4PL og nettverk
- Terminaloperatørene
- Omkringliggende bebyggelse
- Transportetatene

# Den ideelle terminalen – noen fellestrekk



# Terminaltrender i Oslofjordområdet

- Økende areal- og logistikkbehov i og rundt terminalene:
  - Behov for levering «just in time» uten å måtte flytte godset flere ganger
  - Svak investeringsvilje i egne bygg og anlegg i næringslivet
  - Samlokalisering/nærlokalisering med brukerne er viktig for terminalens konkurranseevne
- Enormt press på å flytte gjenværende godsterminaler ut av byene:
  - Bruk av arealene til andre formål som anses som mer lønnsomt
  - Tilrettelegging for inntil 30 % befolkningsvekst innen 2040 i de største byene
- Private terminaler faller bort i kombinasjon med at det er omtrent umulig å finne arealer til en ny terminal og som kan anvendes til formålet. Det er særlig utfordrende for «grovlogistikken,» som råvarer, industrigods og bulkprodukter.
- Arealbehovet må i stor utstrekning foretas gjennom investeringskrevende utfyllinger i sjøen (inntil 20 mill. kroner per dekar for ferdigstillelse når alt inkluderes)
- Konkurransen og nye aktører/terminaler har bidratt til vekst i sjøtransporten (Drammen)



# Terminalstrukturens betydning for godsoverføring

- Innen sjøtransport er terminalnettverket er viktigere enn den enkelte terminal, da ingen terminal alene kan fylle et skip. Tilsvarende gjelder delvis på jernbane, selv om det her er en smalere terminalstruktur.
- Enhetslaster i konkurranse med lastebilen vurderes av brukere på grunnlag av leveringspresisjonen, frekvensen og de totale kostnadene dør-dør. Mellomtransportene er viktigere enn terminalkostnadene for innenriks gods.
- For uensartet gods og bulk er lagringskapasitet i terminalområdet helt avgjørende.
- «Ute av øyet, ute av sinn.» Næringsparkene lokaliseres uten unntak ved motorveiene i stedet for ved sjøkanten eller der baneterminalene er lokalisert (ønske om nærlokalisering for den ny baneterminalen i Trondheim). Infrastrukturen tilrettelegges for biltransport fremfor sjø- og banetransport.