



Flutninga- og hafnahópur Íslenska sjávarklasans

STEFNA TIL 2030







Flutninga- og hafnahópur Sjávarklasans
Stefna til 2030

© Íslenski sjávarklasinn 2013

ISBN 978-9935-9083-3-9

Útgefandi: Íslenski sjávarklasinn

Ritstjóri: Haukur Már Gestsson

Ljósmyndir: Úr safni Eimskips, Sturla Snorrason, Stock.xchng, Wikimedia Commons

Prentun: Oddi

Október 2013

www.sjavarklasinn.is



HANJIN



Efnisyfirlit

Fyrri hluti: Bakgrunnur	7
Formáli	7
Samantekt	9
Inngangur	14
Flutningar og vörustjórnun á Íslandi	16
Stefna stjórnvalda	21
Flutningar og vörustjórnun á heimsvísu	24
Vörustjórnunarklasar	27
Stefnumótun erlendis	30
Síðari hluti: Stefnumótun	32
Framtíðarsýn 2030	33
Stöðugreining	33
Mikilvægustu viðfangsefni til 2030	34
Fyrirtækin	44
Heimildir	46

Formáli



Hver vegur að heiman...

Heimurinn er sífelldur að verða minni. Fjarlægðin á milli staða er orðin mun styttri í svo víðum skilningi en við þekktum áður. Það sem tók hálfan dag að keyra áður tekur nú örfáar klukkustundir. Í dag getum við vaknað að morgni á Íslandi og verið komin til meginlands Evrópu eða Bandaríkjanna fyrir eða um hádegi. Þetta eru allt augljósar staðreyndir og hluti af okkar daglega lífi en er þróun sem hefur átt sér stað síðustu öld og forrættindi sem þóttu ekki sjálfsgöð fyrir fáeinum áratugum.

Með hröðum flutningum hefur okkur Íslendingum tekist að hækka til muna verðmæti einnar okkar helstu auðlindar, sjávarafurða. Í dag komum við ferskum fiski á markaði erlendis innan 48 klukkustunda frá því að hann er veiddur. Flutningur á sjávarafurðum er ekki síður mikilvægur þáttur í því að hámarka virði auðlindarinnar en veiðarnar og vinnslan. Að sama skapi fáum við hingað til lands ferskar vörur, s.s. ávexti og aðrar vörur sem skapa hér lífsgæði.

Það fer ekki mikið fyrir flutningastarfsemi í daglegri umræðu hér á landi. Samt sem áður er þetta ein mikilvægasta atvinnugrein landsins sem síðan þjónar öllum okkar stærstu atvinnugreinum og tryggir um leið aðgang landsmanna að vörum og þjónustu erlendis frá. Það má öllum vera ljóst að flutningageirinn gegnir nú þegar veigamiklu hlutverki og mun einnig gera það við frekari uppbyggingu atvinnulífsins hér á landi.

Það má heldur ekki gleyma því mikilvæga hlutverki sem flutningastarfsemi gegnir í öryggismálum þjóðarinnar. Sterkir innviðir, s.s. hafnir, flugvællir og vegir, gera það að verkum að við getum haldið uppi traustum samgöngum, almannavörnum og samskiptum við útlönd. Allt skiptir þetta miklu máli og það er mikilvægt fyrir litla eyju í miðju Atlantshafi að hafa virk og skilvirk flutningakerfi.

Þrátt fyrir að hið opinbera, ríki og sveitarfélög, hafi hingað til staðið að uppbyggingu innviða þá er rétt að huga að frekari aðkomu einkaaðila við þá uppbyggingu. Flutningageirinn samanstendur af skilvirkri starfsemi einkaaðila sem tryggja flug og siglingar til allra ríkja við Norðurskautið sem og hraða og öfluga flutninga innanlands á Íslandi. Við eigum samhliða því að vera opin fyrir aðkomu annarra en ríkisins að uppbyggingu innviða í landinu, hvort sem það er við uppbyggingu vega, flugsamgangna eða hafnarmannvirkja.

Fyrir okkur liggja mikil tækifæri og við þurfum að horfa til framtíðar. Við höfum aðstöðuna, við höfum tæknina, við höfum þekkinguna. Umfram allt þá höfum við viljann til að laða hingað til lands erlendar fjárfestingar, til að efla atvinnulífið, til að einfalda regluverk og viljann til að sjá þjóðfélagið okkar vaxa og dafna. Það gerum við meðal annars með öflugum innviðum sem styðja enn frekar við öfluga flutningastarfsemi.

Ég óska Sjávarklasnum til hamingju með þessa mikilvægu skýrslu og óska þeim fjölmörgu fyrirtækjum og stofnunum sem starfa við flutningastarfsemi í landinu velfarnaðar.

Hanna Birna Kristjánsdóttir,
innanríkisráðherra.

Flutninga- og hafnahópur Íslenska sjávarklasans



Samantekt

Framtíðarsýn flutninga- og hafnahópsins fyrir árið 2030:

*Ísland er miðstöð fyrir flutninga um Grænland og þjónustu-
miðstöð á Norður-Atlantshafi. Menntunarstig í flutningum
og vörustjórnun er framúrskarandi og náið samstarf ríkir milli
fyrirtækja og stjórnvalda varðandi samgöngur og vörustjórnun.*

Flutningar og vörustjórnun eru afar mikilvæg íslenskum efnahag, ekki aðeins vegna stærðar atvinnugreinarinnar sjálfar heldur einnig vegna hlutverks hennar við að tengja aðrar atvinnugreinar saman og tryggja hreyfanleika varnings og fólks. Án flutninga og samgangna gætu hvorki hráefni né vinnuafli komist þangað sem þeirra er þörf og iðnframleiðsla og hnattvæðing myndu staðna.

Landfræðileg lega Íslands býður upp á fjölmörg tækifæri fyrir fyrirtæki í flutningum og vörustjórnun. Þegar hefur byggst upp öflugt flutningakerfi miðað við íbúafjölda, en Ísland er eitt fárra landa sem býður upp á áætlunarflutninga til og frá öllum löndum innan norðurslóða.

Markmiðið með stefnumótun þeirri sem hér er lýst og útgáfu þessa rits er að koma á fót og kynna sameiginlega stefnu fyrirtækja í flutninga- og hafnastarfsemi á Íslandi til ársins 2030. Stefnuna mótuðu þau fyrirtæki sem starfa í flutninga- og hafnahóp Íslenska sjávarklasans. Það er okkar von að sú stefna sem hér er lögð fram verði nýtt af bæði stjórnvöldum og fyrirtækjum innan greinarinnar næstkomandi ár. Þar með verði styrkleikar Íslands í flutningum nýttir sem best í að bregðast við þeim tækifærum og ógnunum sem kunna að myndast á næstu árum.

Þrjú forgangsverkefni hafa verið sett á oddinn fyrir næstu ár:

1. Ísland sem þjónustumiðstöð fyrir Grænland
2. Efling rannsókna, menntunar og þróunar
3. Ísland sem þjónustumiðstöð á Norður-Atlantshafi

Auk þess hefur þessi hópur fyrirtækja sett stefnuna á áframhaldandi klasasamstarf og aukið samstarf milli stjórnvalda og fyrirtækja í flutningum og vörustjórnun.

4. Áframhaldandi klasasamstarf
5. Aukið samstarf stjórnvalda og fyrirtækja

Forgangsverkefni 1:

ÍSLAND SEM ÞJÓNUSTU- MIÐSTÖÐ FYRIR GRÆNLAND

Aukin uppbygging á Grænlandi skapar stór tækifæri fyrir aðila í flutninga- og hafnastarfsemi en þar eru mikil áform um olíu- og námavinnslu í náinni framtíð og yfir 30 stór slík verkefni fyrir sjáanleg. Á Grænlandi skortir hins vegar talsverða innviði og þekkingu á ýmsum sviðum. Að mörgu leyti er Ísland nærtækasti kostur varðandi þjónustu, sér í lagi við flutninga og tengda starfsemi.

AÐGERÐAÁÆTLUN

- » Skilgreining á þjónustu
- » Greining á markaðsaðstæðum
- » Skapaður grundvöllur fyrir öflugar samgöngur

HLUTVERK STJÓRNVALDA

- » Stjórnvöld leitist við að gera víðtækari fríverslunarsamning við Grænlandinga heldur en þann sem í gildi er, t.a.m. með því að byggja á Hoyvíkursamningnum
- » Stjórnvöld taki virkan þátt og efli samstarf við Grænland
- » Stjórnvöld sjái um að virkja opinberar stofnanir (Tollayfirvöld, Íslandsstofu, Siglingastofnun o.fl.) í auknu samstarf við Grænland

MÆLIKVARÐAR

- » Fjöldi íslensk-grænlenskra verkefna
- » Arðsemi verkefna
- » Áhrif af afleiddri starfsemi

HLUTVERK FYRIRTÆKJA

- » Fyrirtækin ráðist í sérstaka SVÓT greiningu með tilliti til Grænlands og skilgreini þar með þá þjónustu sem lögð verður áhersla á
- » Íslenski sjávarklasinn haldi áfram samstarfi við grænlensk og dönsk fyrirtæki og stofnanir
- » Fyrirtækin nýti sér og taki virkan þátt á samstarfsvettvöngum eins og Grænlensk-Íslenska viðskiptaráðinu
- » Fyrirtæki auki markaðssókn gagnvart fyrirtækjum sem starfa í Grænlandi

EFLING RANNSÓKNA, ÞRÓUNAR OG MENNTUNAR

Ef byggja á upp öflugan vörustjórnunarklasa er skilyrði að viðeigandi þekking, rannsóknir og þróun séu til staðar. Rannsóknir hafa sýnt að öflug þekking er eitt af grunnskilyrðum fyrir þróun klasa. Mikil þekking er til staðar innan fyrirtækjanna en þörf er á að bæta menntunarstig í greininni á Íslandi og efla rannsóknir og þróun.

AÐGERÐAÁÆTLUN

- » Skapaður vettvangur til þróunar í samstarfi við menntastofnanir
- » Virkjaðar tengingar við skóla innanlands
- » Sköpuð tenging við erlenda þekkingu

HLUTVERK STJÓRNVALDA

- » Stjórnvöld geri áætlun um rannsóknir, þróun, menntun og þjálfun í flutningum og vörustjórnun
- » Stjórnvöld auki markvisst samstarf og samráð við fyrirtæki í flutninga- og hafnastarfsemi
- » Stjórnvöld virkji opinberar menntastofnanir í að auka samstarf við einkageira

MÆLIKVARÐAR

- » Fjöldi nemenda sem útskrifast úr námi tengdu flutningum og vörustjórnun árlega, innanlands og erlendis
- » Rannsóknafé tengt flutningum mælt árlega
- » Fjöldi námsbrauta á Íslandi tengdar flutningum og vörustjórnun

HLUTVERK FYRIRTÆKJA

- » Fyrirtæki efli tengsl við menntastofnanir, m.a. í gegnum samstarfsvettvang Íslenska sjávarklasans
- » Fyrirtæki veiti þróunarverkefnum og nýsköpun meiri stuðning
- » Fyrirtæki taki þátt í að deila þekkingu sín á milli
- » Fyrirtæki feli skólafólki að vinna verkefni og ráði í sumarstörf
- » Fyrirtæki taki sig saman og styrki efnilega einstaklinga til framhaldsnáms erlendis

Landfræðileg lega Íslands býður upp á mýmörg tækifæri fyrir aðila í flutninga- og hafnastarfsemi. Aukin skipaumferð og auðlindasókn á norðurslóðum skapar tækifæri og á því hvílir hugmyndin um að Ísland verði þjónustumiðstöð á Norður-Atlantshafi. Flutninga- og hafnaklasinn vill sameina krafta sína og setja stefnuna á að nýta öll þau tækifæri sem kunna að skapast við aukin umsvif á norðurslóðum.

Forgangsverkefni 3:

ÍSLAND SEM ÞJÓNUSTUMIÐSTÖÐ Á NORÐUR-ATLANTSHAFI

AÐGERÐAÁÆTLUN

- » Kortlagning erlendra skipaferða um Ísland
- » Skilgreining á þjónustu og greining á tækifærum
- » Þróun upplýsingagáttar
- » Greining á markaðsaðstæðum

HLUTVERK STJÓRNVALDA

- » Stjórnvöld útvegi þær upplýsingar sem til eru hjá opinberum stofnunum um ferðir erlendra skipa við landið og aðrar viðeigandi upplýsingar
- » Stjórnvöld tryggji þátttöku opinbera stofnana í verkefninu (Siglingastofnun, Landhelgisgæslan o.s.frv.)
- » Stjórnvöld taki þátt í að miðla upplýsingum til og frá fyrirtækjum í flutninga- og hafnastarfsemi, t.d. varðandi norðurslóðir

MÆLIKVARÐAR

- » Fjöldi skipa sem koma til landsins
- » Arðsemi verkefna
- » Velta í slippastarfsemi

HLUTVERK FYRIRTÆKJA

- » Fyrirtæki taki þátt í að deila upplýsingum sín á milli og til stjórnvalda
- » Fyrirtæki efli samstarf sín á milli og leggi áherslu á langtímaábata af samstarfi
- » Fyrirtæki taki virkan þátt í verkefnum á borð við Arctic Services

Inngangur

Markmiðið með stefnumótun þeirri sem hér er lýst og útgáfu þessa rits er að koma á fót og kynna sameiginlega stefnu fyrirtækja í flutningum- og vörustjórnun á Íslandi til ársins 2030. Frá upphafi var lagt upp með að stefnan væri ekki of almenns eðlis heldur sértæk og til þess fallin að fyrirtæki og stofnanir í flutninga- og hafnastarfsemi geti betur samnýtt krafta sína til þess að grípa þau tækifæri sem kunna að myndast á komandi árum.

Þessu hefti er skipt í tvo hluta, annars vegar bakgrunn og hins vegar fyrirlagða stefnu. Í fyrri hlutanum má finna umfjöllun um klasa, stefnumótun, stefnu stjórnvalda, flutninga- og hafnahóp sjávarklasans, flutninga og vörustjórnun á Íslandi og á heimsvísu og reynsluna erlendis af sameiginlegu stefnumótunarstarfi af þessu tagi. Í síðari hluta er aðferðarfræði og vinnulagi hópsins lýst og fyrirhuguð stefna lögð fram. Í henni eru talin til þrjú forgangsverkefni næstu ára, aðgerðaáætlun, hlutverk fyrirtækja og stjórnvalda og mælikvarðar á árangur.

Það er okkar von að sú stefna sem hér er lögð fram verði nýtt af bæði stjórnvöldum og fyrirtækjum innan greinarinnar næstkomandi ár. Þar með verði styrkleikar Íslands í flutningum nýttir sem best í að bregðast við þeim tækifærum og ógnunum sem verða í sjónmáli á næstu árum.

Flutninga- og hafnahópur Sjávarklasans

Íslenski sjávarklasinn er samstarfsvettvangur fyrirtækja í haftengdri starfsemi og hlutverk hans er að skapa aukin verðmæti með því að tengja saman ólík fyrirtæki og stofnanir. Innan sjávarklasans starfa nokkurs konar undirklarar eða hópar á borð við tæknihóp, rannsóknar- og menntahóp og flutninga- og hafnahóp.

Flutninga- og hafnahópur Íslenska sjávarklasans hefur verið virkur í klasasamstarfinu frá stofnun Sjávarklasans og í ársbyrjun 2013 þótti hópnunum tímabært að hefja markvisst stefnumótunarstarf. Mikilvægur þáttur í þróun klasa er langtíma stefnumótun og uppbygging sameiginlegrar framtíðarsýnar. Í daglegu starfi Sjávarklasans á sér stað sífelld óformleg stefnumótun hagsmunahópa innan sjávarklasans á Íslandi sem vinna sameiginlega að margskonar verkefnum og málefnum. Fyrir eða síðar þurfa og geta þessir hópar ráðist í markvisst stefnumörkunarferli sem skilar sameiginlegri langtíma stefnu sem hægt er að byggja á til framtíðar.

Þau fyrirtæki sem starfa í flutninga- og hafnahópnum og hafa lagt sitt af mörkum í gerð þessarar stefnu má sjá á næstu síðu. Flest eru þau beintengd flutningum og hafnastarfsemi en auk þess má finna stoðfyrirtæki og fyrirtæki sem starfa framboðs megin.

Segja má að styrkur klasavinnu komi ágætlega í ljós í flutninga- og hafnahópi Sjávarklasans. Þar hafa fyrirtæki og stofnanir sem koma úr ólíkum áttum (jafnt opinber fyrirtæki og einkafyrirtæki) en eru án nokkurs vafa undirstaða flutninga- og vörustjórnunarstarfsemi á landinu unnið saman að því að auka verðmæti greinarinnar með samvinnu í samkeppni.

Þau fyrirtæki sem mynda flutninga- og hafnahóp Íslenska sjávarklasans og tóku þátt í mótnun þessarar stefnu eru:

Akureyrarhöfn
Ekran
Eimskip
Faxaflóahafnir
Hafnarfjarðarhöfn
Isavia
Íslandsbanki
Icelandair Cargo
Icelandic Group
Landsbankinn
Lex
Mannvit
Jónar Transport
Kadeco
TVG Zimzen
Reykjaneshöfn
Stálsmiðjan
Samskip

Nánari upplýsingar um fyrirtækin má finna aftast í heftinu.

Vörustjórnun og flutningar

Á Íslandi hefur ekki verið til heildstætt orð yfir fyrirbærið sem á ensku er kallað „logistics“. Á ensku er hugtakið oftast notað í sama tilgangi og hugtakið *supply chain management* sem á íslensku hefur verið kallað aðfangastjórnun, vöruflæðisstjórnun, vörustjórnun og jafnvel ferilstjórnun. Þetta ferli hefur verið skilgreint á mismunandi hátt en samkvæmt alþjóðlega vörustjórnunarráðinu (CSCMP) felur vörustjórnun (e. logistics) í sér samhæfða skipulagningu, stjórnun, framkvæmd og eftirlit á öllu efnis-, hluta- og vöruflæði, þ.m.t. nauðsynlegu upplýsingaflæði hjá fyrirtækjum í allri virðiskeðjunni í þeim tilgangi að mæta kröfum viðskiptavina.

Samgöngur og flutningar eru þannig hluti af þessu ferli sem snýst auk þess um stjórnun á vörumeðhöndlun, framleiðslu, þökkun, birgðahald og vöruhýsingu. Undir flutninga og samgöngur falla svo m.a. flugvellir, hafnir, og skipafélög.

Í þessu riti verður brugðið til þess ráðs að nota orðið vörustjórnun um það sem á ensku kallast *logistics* eða *supply chain management*. Stefnan gildir um flutninga og vörustjórnun á Íslandi en flutninga- og hafnahópi Sjávarklasans tilheyrja einmitt fyrirtæki í flutningum og vörustjórnun en auk þess fyrirtæki í stoðstarfsemi eins og fjármála- og lögfræðifyrirtæki og önnur fyrirtæki sem hafa mikinn hag af góðum flutningum og vörustjórnun.

Klasar

Frá 1990 hafa klasar orðið sífellt vinsælla tól til þess að efla samstarf fyrirtækja innan tiltekins svæðis og atvinnustarfsemi og opna ný tækifæri til útrásar og virðisaukningar. Útbreiddasta skilgreiningin á klasa er líklega sú sem kemur frá Harvard-hagfræðingnum Michael Porter sem hefur verið leiðandi í fræðum um samkeppnishæfni og samstarf fyrirtækja síðustu ár. Skilgreining Porters er svohljóðandi: „*Klasi er landfræðileg þyrping tengdra fyrirtækja, birgja, þjónustuaðila, fyrirtækja í tengdum atvinnugreinum og stofnana á sérhæfðum sviðum ... sem eiga í samkeppni en einnig samvinnu*“.

Porter hefur fært rök fyrir mikilvægi þess að nýsköpunargeta sé stór forsenda fyrir framþróun atvinnulífs og samfélags. Klasar gefa fyrirtækjum og stofnunum tækifæri til að vinna saman án þess að til þurfi að koma samrunar eða aukið fjármagn, en þeir geta bæði verið með sérstaka stjórnun eða laustengdir innbyrðis.

Að hluta til eru klasar viðbrögð við vaxandi alþjóðavæðingu sem hefur aukið samkeppni í viðskiptalífi gríðarlega um heim allan. Heimurinn verður sífellt flóknari, stærri og ófyrirsjáanlegri sem hefur leitt til þess að fyrirtæki horfa í auknum mæli til síns kjarnasviðs sem ýtir undir þörfina fyrir samstarf. Þannig voru fyrstu klasarnir í raun uppgötvaðir en ekki skapaðir þar sem fjöldi leiðandi fyrirtækja í svipaðri starfsemi innan landsvæðis höfðu átt náið samstarf.

Eitt meginhlutverk klasasamstarfs er mótun sameiginlegrar stefnu fyrir þau fyrirtæki sem starfa innan klasans. Sameiginleg markmið gefa aðilum klasans færi á niðurstöðum sem ekki væri hægt að ná fram einslega. Athuganir hafa sýnt að það sem mestu máli skiptir varðandi árangur stefnumótunar er innleiðing og eftirfylgni stefnunnar.

- » Singapúr
- » Holland (sér í lagi Rotterdam)
- » Los Angeles, Tennessee og Illinois í Bandaríkjunum
- » Dubai
- » São Paulo
- » Aragon og Zaragoza á Spán

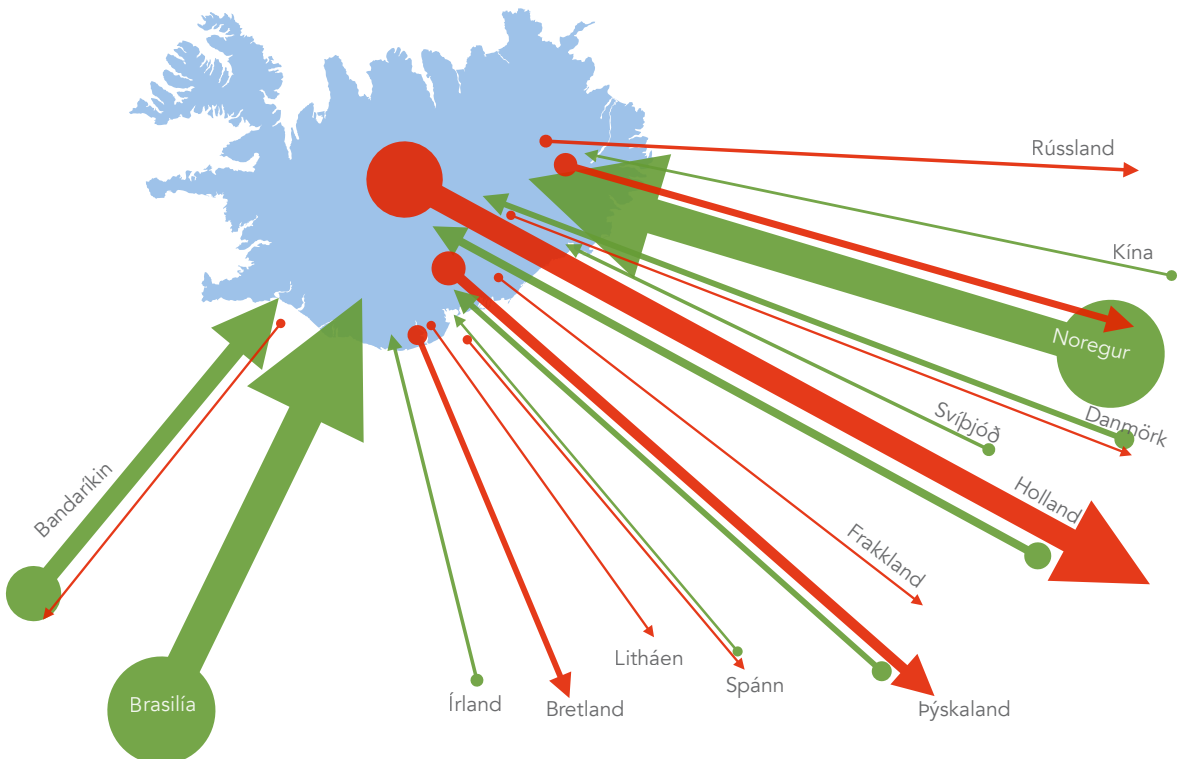
Hérlendis hafa nokkur dæmi um klasasamstarf litið dagsins ljós, bæði formlega skilgreint sem slíkt og í annars konar mynd á borð við vaxtarsamninga og atvinnuþróunarfélög innan landsvæða. Stærstu formbundnu klasarnir eru Íslenski jarðvarmaklasinn (*Iceland Geothermal Cluster*) sem hefur verið starfræktur síðan 2010 og Íslenski sjávarklasinn. Auk þess eru starfrækt klasaverkefni á borð við Sjávarútvegsklasa Vestfjarða auk annars konar samstarfs sem lýsa má sem klasasamstarfi, svo sem það sem ýmis atvinnuþróunarfélög halda uppi.

Á meðal þeirra vörustjórnunarklasa sem tíðast eru nefndir sem leiðandi í heiminum í dag eru:

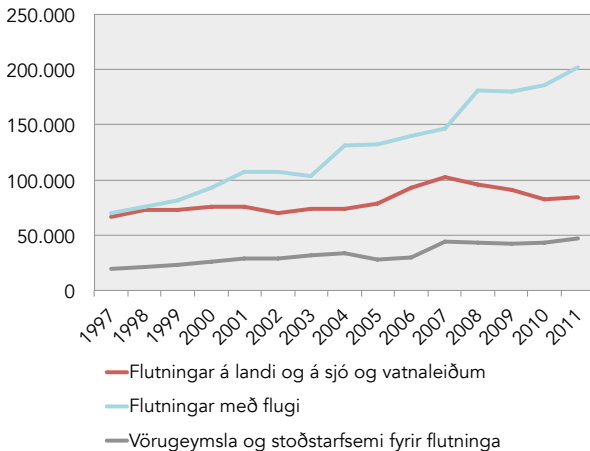
Flutningar og vörustjórnun á Íslandi

Flutningar og vörustjórnun er afar mikilvæg íslenskum efnahag, ekki aðeins vegna stærðar atvinnugreinarinnar sjálfar heldur einnig vegna hlutverks hennar við að tengja aðrar atvinnugreinar saman og tryggja hreyfanleika varnings og fólks. Án flutninga og samgangna gætu hvorki hráefni né vinnuafli komist

14 helstu viðskiptalönd Íslands 2012



Heildarvelta atvinnugreina (m. kr.)



Nokkrar lykiltölur

- » 3 alþjóðaflugfélög (Icelandair, WOW air, Flugfélag Íslands)
- » 2 fraktflugfélög (Icelandair Cargo, Bluebird Cargo)
- » 4 alþjóðaflugvellir
- » Yfir 70 hafnir (10 stærstu meðhöndla 85% af vörum og fiskaflla)
- » Innflutningsmagn 2012: 4 milljón tonn (þar af 1,6 milljón tonn af súráli)
- » Útflutningsmagn 2012: 2,2 milljón tonn (40% ál- og kísilvörur, 42% sjávarafurðir)
- » 6,2% vinnuafis starfar í atvinnugreininni flutningar og geymsla

þangað sem þeirra er þörf og iðnframleiðsla og hnattvæðing myndu staðna.

Undir flutninga- og hafnastarfsemi má segja að falli hvers kyns flutningar á landi, sjó og í lofti auk hafna, flugvalla, vöruhúsa, umskipunar, löndunar, kostsölu o.fl. Aðstæður til flutninga, lega lands og samgöngur skipta miklu máli um samkeppnishæfni þjóða, en litlu landi getur reynst erfitt að ná sömu stærðarhagkvæmni og samanburðarlönd. Í skýrslu Vilhjálms J. Árnasonar og Þórs Sigfússonar um kortlagningu á sjávarklasnum á Íslandi segir:

„Mikilvægi þessa hluta sjávarklasans er óumdeilt. Aðstæður til flutninga, lega lands og hæfni til að þjóða upp á greiðar samgöngur hefur mikið um það að segja hvert þjóðir geta beint viðskiptum sínum og hversu samkeppnishæfar þær eru. Fyrir Íslendinga eins og aðrar þjóðir er mikilvægt að auðvelt og hagstætt sé að flytja vörur milli landshluta og til og frá landinu. Að tryggja góðar samgöngur er þó engan vegin auðvelt. Landið er í hópi strjálbýlustu landa í heimi og fyrir litla þjóð sem er fjarri helstu mörkuðum er erfitt að ná fram þeirri stærðarhagkvæmni sem margar af þjóðunum er við berum okkur saman við njóta.“

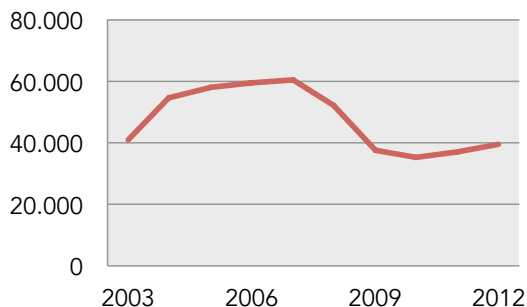
Á myndinni á næstu síðu gefur að líta framleiðsluvirði (heildarveltu) í flutningum á landi og á sjó og vatnaleiðum, flutningum með

flugi og vörugeymslu og annari stoðstarfsemi fyrir flutninga. Hafa ber í huga að hér gefur að líta tölur um fólks- og vöruflutninga sem útskýrir gríðarlega aukningu í flutningum með flugi. Árið 2012 var hlutur flutninga í landsframleiðslu 6,2%, en undir þann flokk falla flutningar á landi, sjó, vatnaleiðum og flugi, vörugeymsla og stoðstarfsemi fyrir flutninga og póst- og boðberaþjónusta. Þá störfuðu árið 2012 tæplega 7% vinnuafis á Íslandi í fyrirtækjum sem flokkast undir samgöngur og flutninga, eða 11.700 manns.

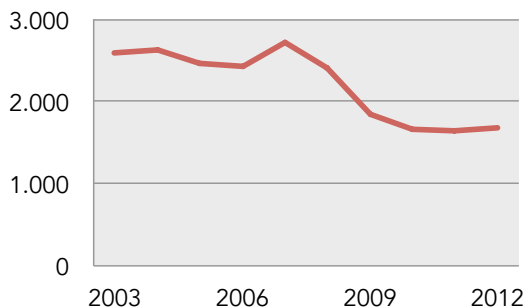
Flutningar á sjó og landi

Í skipaflutningum eru Eimskip og Samskip fyrirferðarmestu fyrirtækin, en flutningur sjávarafurða er einn mikilvægasti hluti þeirrar starfsemi. Áætla má að u.þ.b. 30-35% starfseminnar megi rekja til sjávarútvegs. Áætluð samanlögð velta þessara fyrirtækja árið 2012 er um 480 milljarðar króna, en yfir helmingur veltu fyrirtækjanna er í erlendri starfsemi. Auk Eimskips og Samskipa eru minni skipafélög starfandi á Íslandi, á borð við Nesskip sem er að stærstum hluta í eigu norska skipafélagsins Wilson EuroCarriers og því heyrja öll skip félagsins undir norska flotann. Nokkur erlend fyrirtæki eru með reglubundna flutninga frá Íslandi. Fyrirtækið NedNor BV frá Hollandi flytur ál fyrir Rio Tinto Alcan og gáma á milli Hafnarfjarðar og Rotterdam, Royal Arctic Line frá Grænlandi

Vöruflutningar með flugi milli landa (tonn)



Vöruflutningar með flugi innanlands (tonn)



stundar fraktsiglingar á milli Íslands og Grænlands og Smyril Line flytur síðan farþega og frakt frá Seyðisfirði. Auk þess bjóða mörg skipafélög upp á óreglubundna flutninga til og frá Íslandi.

Á Íslandi er ekkert kaupskip skráð þrátt fyrir að árið 2008 hafi tekið gildi lög um íslenska alþjóða skipaskrá nr. 38/2007 og lög um skattlagningu kaupskipaútgæða nr. 86/2007. Kaupskip, sem flytja farm eða farþega og eru stærri en 100 brúttótonn eru því skráð annarsstaðar, t.a.m. í Færeyjum og Antígva og Barbúda. Því eru engar tekjur af skráningu slíkra skipa hér á landi hvort sem í formi skatta eða á annan hátt. Lögin hafa því ekki náð tilgangi sínum enn sem komið er.

Í landflutningum eru Flytjandi, dótturfélag Eimskips og Landflutningar-Samskip stærstu aðilarnir auk Íslandspósts. Auk þess eru starfandi fjöldi minni fyrirtækja í styttri og lengri flutningum.

Flutningar í lofti

Þrjú félög sinna áætlunarflugi með vörur á Íslandi. Af þeim er Icelandair Cargo með mesta markaðshlutdeild, en félagið rekur 6 fraktvélar auk þess að selja flutningarými á öllum áætlunarleiðum Icelandair. Burðargeta fraktvélanna er allt að 37 tonn eða 15 gámar og burðargeta í farþegavélunum er 3 til 9 tonn í ferð. Það fyrirtæki sem kemur á eftir Icelandair Cargo í umsvifum er Bluebird Cargo sem rekur fjórar fraktvélar. Að lokum selur WOW Air flutningarými í einhverjum mæli í farþegaflugvélum sínum. Samkvæmt upplýsingum frá fyrirtækjunum má ætla að um 50% af heildarveltu í vöruflutningum með flugi tengist flutningum á ferskum fiski. Þá er u.þ.b. 90% af öllum útfluttum vörum frá Íslandi flugleiðis ferskar sjávarafurðir. Innanlandsflugfélögin Eyjaflug, Flugfélag Íslands, Flugfélagið Ernir og Norlandair bjóða auk þess upp á vöruflutninga með farþegaflugvélum sínum.

Landaður afli um hafnir (tonn)

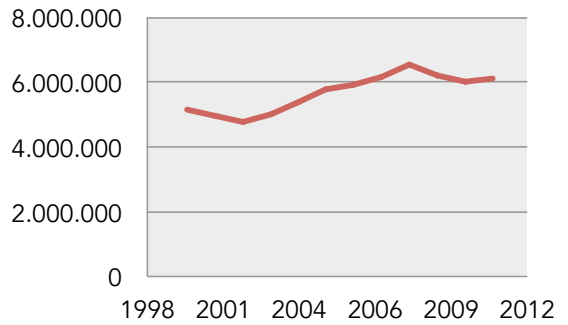


Flugumferð hefur aukist síðustu áratugi og spár gera ráð fyrir að sú aukning haldi áfram á næstu árum. Þá gildir einu hvort horft sé til innlands- eða millilandaflugs, þó aukning í millilandaflugi hafi verið heldur meiri. Þessi aukning í flugumferð stafar af auknu farþegaflugi, en vöruflutningar með flugi verið á undanhaldi síðustu ár. Vöruflutningar innanlands með flugi hafa minnkað að meðaltali um 9,9% á ári s.l. 5 ár. Vöruflutningar milli landa um íslenska flugvelli hafa minnkað að meðaltali um 7,3% á ári síðustu 5 ár, en staðið í stað þegar horft er til síðustu 10 ára. Útflutningur með flugi er mjög háður sjávarútvegi og aflaheimildum, en ferskar fiskafurðir telja um 90% af öllum vöruútflutningi með flugi.

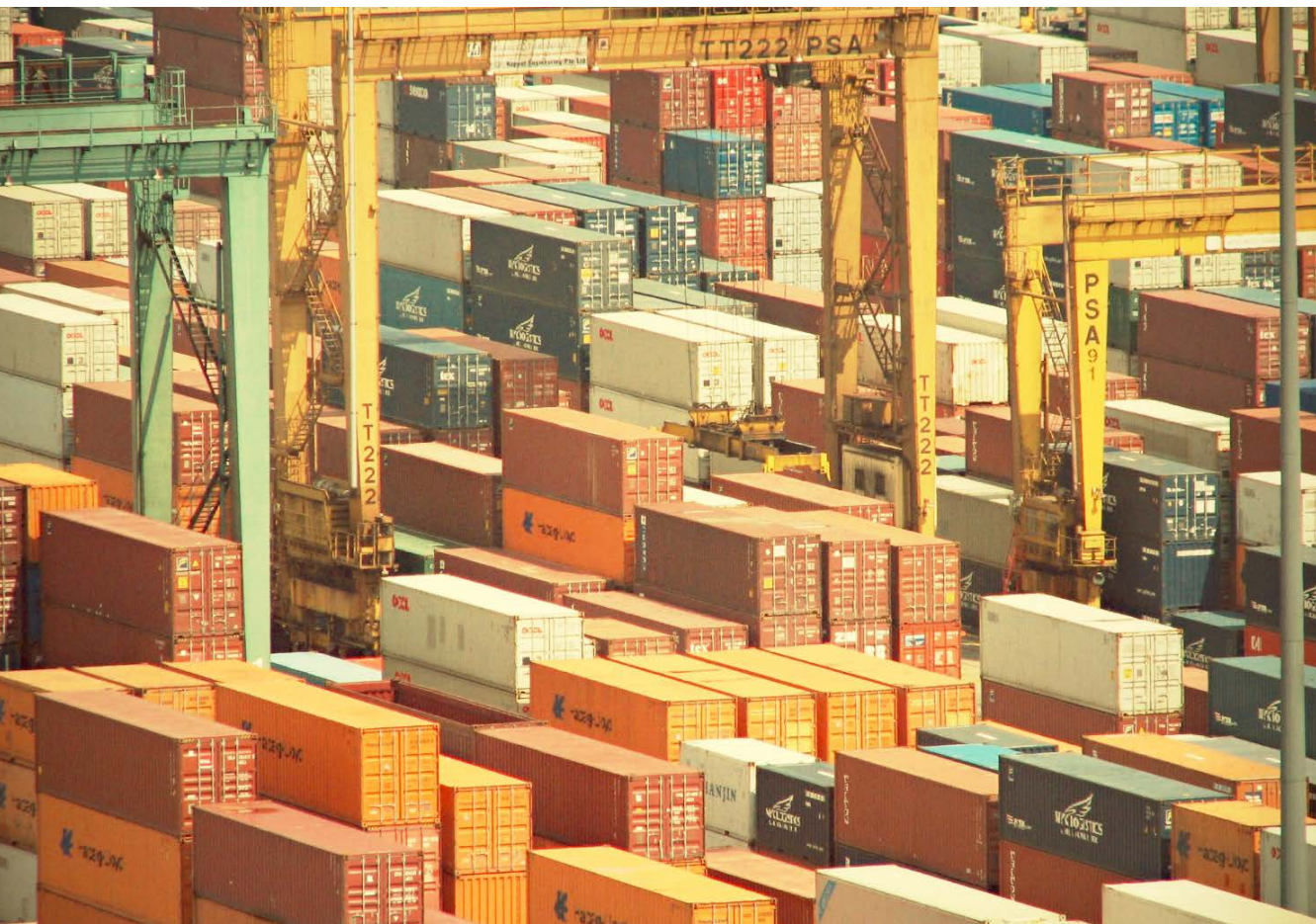
Hafnir

Árið 2012 voru 77 hafnir skráðar hér á landi og skiptast þær niður í stórar fiskihafnir, meðalstórar fiskihafnir, bátahafnir, smábátahafnir og iðnaðarhafnir. Hafnarsjóðir

Vöruflutningar um hafnir (tonn)



eru 42 en þar af er Faxaflóahafnarsjóður fyrirferðarmestur í veltu. Samsetning tekna hafna er misjöfn en aflagjald er stór hluti tekna hjá flestum höfnum. Undantekning á þessu eru t.d. Faxaflóahafnir og Reykjaneshöfn þar sem aflagjöld skapa aðeins um 10-12% af heildartekjum. Aflagjaldsprósenta, það hlutfall af verðmæti landaðs afla sem greiðist til hafnar, er á bilinu 1,26% til 1,60%.



Umferð um hafnir er þannig að stórum hluta háð magni landaðs sjávarfangs, enda hafa hafnir þau tvö meginhlutverk að sinna fiskveiðiskipum og vöruflutningum. Auk þess eru ferjusiglingar frá nokkrum höfnum. Magn landaðs sjávarfangs hefur síðustu ár sveiflast frá rúmlega tveimur milljónum tonna niður í u.þ.b. eina milljón tonna. Vöruflutningar um hafnir hafa aukist jafnt og þétt til lengri tíma litið. Árið 1997 voru heildarvöruflutningar um hafnir landsins u.þ.b. 4,7 milljón tonn en árið 2009 voru þeir 6,2 milljón tonn sem samsvarar um 30% aukningu á 12 ára tímabili.

Viðkomur erlendra skemmtiferðaskipa í íslenskum höfnum hafa aukist töluvert síðastliðin ár. Árið 2012 komu til hafna landsins um 95 þúsund farþegar í alls 246 skipakomum. Þá var árið 2012 metár í komum skemmtiferðaskipa til Reykjavíkur og áætlanir gera ráð fyrir fyrir að 2013 verði slegið nýtt met. Spár sérfræðinga gera ráð fyrir 9% aukningu í komum skemmtiferðaskipa næstu ár.

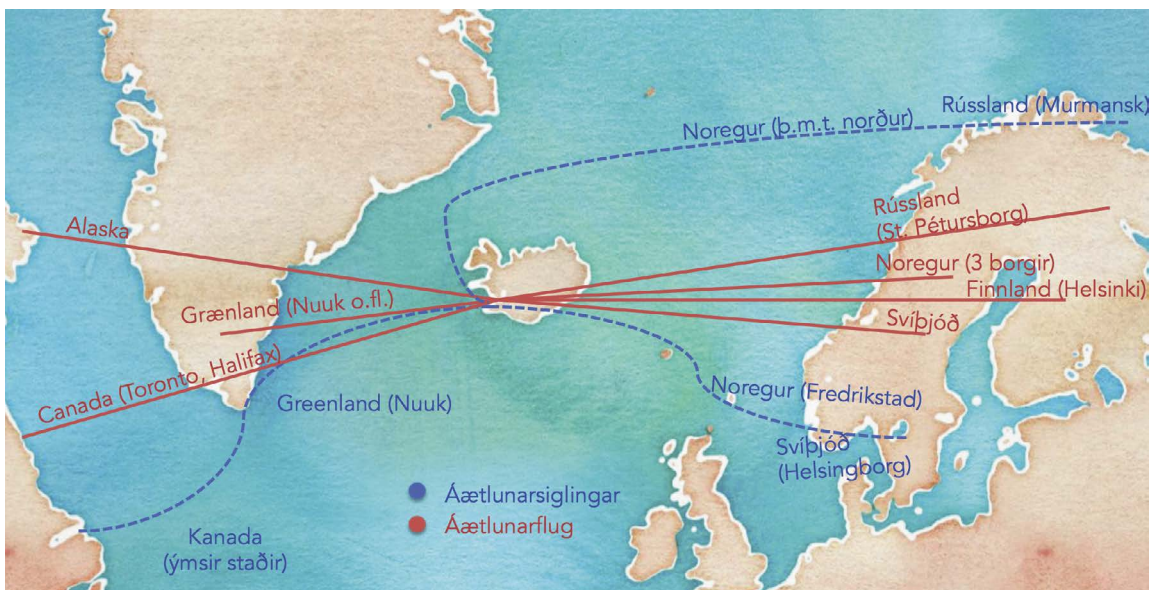
Norðurslóðanet

Áhugi og umræður um málefni norðurslóða hafa aukist töluvert á Íslandi og erlendis síðastliðinn áratug. Loftslagsbreytingar og hækkandi orkuverð hafa aukið áhuga á ferðaþjónustu, siglingum og auðlindaleit á svæðinu. Innan norðurslóða er hluti Rússlands, Alaska (í Bandaríkjunum), Kanada, Grænland, Ísland og norðurhérað Noregs, Svíþjóðar og Finnlands.

Hlutverk Íslands í auknum umsvifum á svæðinu hefur mikið verið rætt m.t.t. umhverfis- og öryggismála, siglinga, fiskveiða og olíu- og steinefnaleitar.

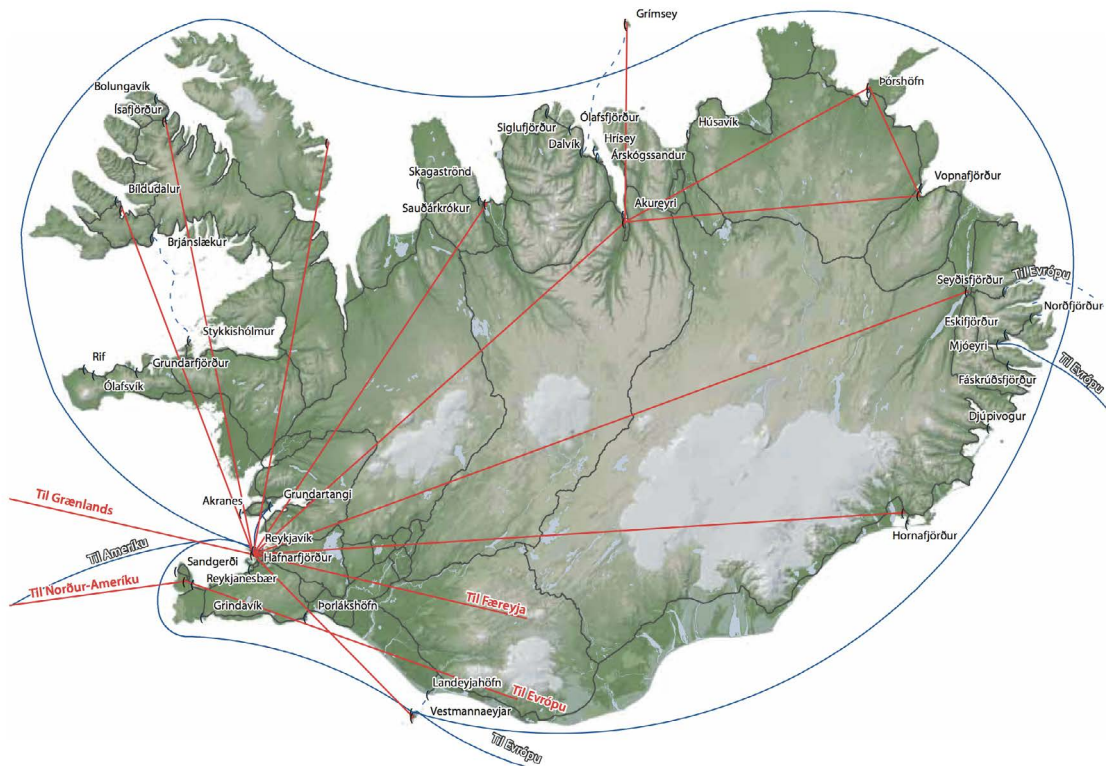
Á Íslandi hefur byggst upp víðfeðmt flutninganet í lofti og á sjó miðað við stærð landsins. Öflugt starf flug- og skipafélaga hefur gert það að verkum að Íslendingar státa sig af flutninganeti sem nær til allra landa innan norðurslóða. Á myndinni að neðan gefur að líta samandregið áætlunarflug Icelandair og áætlunarsiglingar Eimskips og Samskipa um Norðurslóðir.

Áætlunarflug og siglingar um norðurslóðir



Grunnet samganga úr samgönguáætlun

● Höfn ● Flugvöllur ● Vegir



Stefna stjórnvalda

Samgönguáætlun stjórnvalda hefur óhjákvæmilega áhrif á fyrirtæki og stofnanir sem starfa við flutninga eða hafnastarfsemi. Í samgönguáætlun 2011-2022 sem samþykkt var á Alþingi í júní 2012 eru sett fram fimm meginmarkmið auk stefnu um rannsóknir. Markmiðin fimm eru:

- » Markmið um greiðar samgöngur
- » Markmið um hagkvæmar samgöngur
- » Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur
- » Markmið um öryggi í samgöngum
- » Markmið um jákvæða byggðapróun

Í kafla um greiðar samgöngur kemur fram að samgöngur eigi að styrkja uppbyggingu og þróun þjónustusvæða í öllum landshlutum. Þá verði skilgreindar hafnir og flugvællir sem tryggja eiga greiðar samgöngur til og frá landinu. Á flutningaleiðum verði lögð áhersla á að vegir verði með nægjanlegt burðarþol allt árið. Í kafla um jákvæða byggðapróun eru sett fram markmið um að atvinnulífi verði skapað aðgengi að greiðum og hagkvæmum vöruflytningum að markaðssvæðum og unnið verði að styttingu flutningaleiða. Reykjavíkurborg verði aðal inn- og útflutningshöfn landsins og Keflavíkurborg flugvöllur aðal inn- og útflutningsflugvöllur. Til að stuðla að hagkvæmum flutningum innan einstakra landsvæða verði jafnframt skilgreindar og

OPINBERAR STOFNANIR Í FLUTNINGUM OG VÖRUSTJÓRNUN

Hafnasamband Íslands

Hafnasamband Íslands var stofnað árið 1969 að frumkvæði *Sambands íslenskra sveitarfélaga* en hlutverk þess er að koma fram gagnvart ríkisvaldinu og öðrum í málum er varða hafnirnar, að efla samstarf hafnanna og að vinna að öðru leyti að hvers konar sameiginlegum hagsmunamálum þeirra.

Isavia

Isavia annast rekstur og uppbyggingu allra flugvalla á Íslandi og stýrir jafnframt flugumferð í íslenska flugstjórnarsvæðinu.

Siglingastofnun

Siglingastofnun hefur það hlutverk að skapa hagkvæmar aðstæður til siglinga og fiskveiða og vinna að öryggi á sjó og strandsvæðum.

Vegagerðin

Vegagerðin sinnir vegagerð, þjónustu og viðhaldi vega, en hlutverk hennar er að þróa og sjá um vegakerfið á sem hagkvæmasta hátt með þarfir samfélagsins, öryggi vegfarenda og umhverfissjónarmið að leiðarljósi.

Innanríkisráðuneyti

Undir innanríkisráðuneytið heyrir ýmsir málaflokkar sem margir snerta flutninga og vörustjórnun. Þeir málaflokkar eru flugmál, siglinga- og hafnamál, umferðarmál, vegamál, samgönguáætlun og öryggis- og björgunarmál.

Samgöngustofa

Samgöngustofa er ný stjórnáætlun stofnun samgöngumála í samræmi við lög frá 30. nóvember 2012. Stofnunin heyrir undir innanríkisráðuneytið og er ætlað að stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hagkvæmum samgöngum. Samgöngustofa fer með stjórnáætlun samgöngumála og annast eftirlit er varða flug, siglingar, umferð og öryggiseftirlit með samgöngumannvirkjum. Öll verkefni sem áður heyrðu undir Flugmálastjórn Íslands og Umferðarstofu færast til hinnar nýju stofnunar, svo og stjórnáætlun- og eftirlitsverkefni Siglingastofnunar Íslands auk leyfisveitinga og umferðareftirlits sem áður voru á hendi Vegagerðarinnar. Samhliða færast framkvæmda- og rekstrarverkefni Siglingastofnunar til Vegagerðarinnar.

skipulagðar samgöngumiðstöðvar í hverjum landshluta.

Samkvæmt lögum um samgönguáætlun ber að skilgreina það grunnkerfi sem ætlað er að standa undir meginþunga samgangna. Með því er burðarkerfi samgangna skilgreint og gert er ráð fyrir að þau mannvirki sem grunnkerfið mynda njóti forgangs við uppbyggingu. Miðað er við að allir byggðarkjarnar með 100 íbúa eða fleiri tengist grunnnetinu en einnig nái það til staða sem verða mikilvægir fyrir fiskveiðar, ferðaþjónustu og flutninga að og frá Íslandi. Í grunnneti samgangna frá 2011 eru 13 flugvelli og 31 höfn af rúmlega 70 auk 6 ferjuhafna. Í grunnneti eru hafnir sem um fara árlega meira en 10.000 tonn af vörum eða 8.000 tonn af lönduðum sjávarafli.

Flugvelli - staða og horfur samkvæmt samgönguáætlun

Í samgönguáætlun kemur fram að þörf sé á verulegum endurbótum á öryggissvæðum við flugbrautir margra flugvalla og ljóst sé að mikið fé þurfi til að flugvelli á Íslandi geti staðist kröfur um endurnýjun og viðhald mannvirkja og tækjabúnaðar. Framlag ríkisins hefur dregist mikið saman á undanförunum árum og má halda því fram að framkvæmdafé til flugmála sé komið undir ásættanleg mörk. Nýting flugsamgöngukerfisins á Íslandi er undir afkastagetu og flugumferð innanlands getur aukist töluvert án þess að til breytinga á flugvallakerfinu þurfi að koma.

Hafnir og siglingar - staða og horfur samkvæmt samgönguáætlun

Í samgönguáætlun 2011 var gert ráð fyrir að eftir 2012 myndu stjórnvöld ekki veita fé til nýrra framkvæmda í hafnargerð nema í takmörkuðum mæli. Þó mun ríkissjóður taka þátt í grunnrannsóknum í hafnargerð, styrkja áfram framkvæmdir í minnstu höfnum, að hluta til í meðalstórum höfnum og endurnýja mannvirki í höfnum sem búa við óhagstæðustu náttúrulegu skilyrðin.

Á næstu tólf árum verða helstu framkvæmdir í höfnum endurbygging hafnarmannvirkja, stofndýpkanir og gerð viðlegukanta með meira dýpi. Ekki er gert ráð fyrir að ríkissjóður taki þátt í uppbyggingu hafnarmannvirkja fyrir stóriðju og/eða annan verksmiðjurekstur. Endurnýjun í íslenska fiskiskipaflotanum síðustu ár krefst breytinga á höfnum landsins og þörf er á dýpkun í nokkrum höfnum. Nokkrar bryggjur sem eru í góðu ástandi eru orðnar úreltar vegna þess að þær voru hannaðar fyrir minna dýpi en fiskveiðiflotinn krefst í dag. Auk þess eru víða hafnarmannvirki sem endast ekki öllu lengur.

Samgöngustofa

Í júlí 2013 var stigið skref til þess að sameina samgöngumál í stjórnsýslunni. Þá var stofnuð Samgöngustofa sem heyrir undir innanríkisráðherra og tekur yfir verkefni sem áður tilheyrðu Flugmálastjórn Íslands, Umferðarstofu, svo og stjórnsýslu- og eftirlitsverkefni Siglingarstofnunar auk leyfisveitinga og umferðareftirlits sem áður voru á hendi Vegagerðarinnar. Innan Samgöngustofu eru nú siglingasvið, flugsvið, umferðarsvið og mannvirkja- og leiðsögusvið auk rekstrar- og samhæfingarsviðs.

Þörfin á samhæfðri stefnu í flutningum og vörustjórnun

Fram hefur komið að hlutverk stjórnvalda er að jafnaði mikilvægara í flutningum og vörustjórnun en í hefðbundnum atvinnugreinum. Því er ekki aðeins mikilvægt að stjórnvöld setji sér stefnu varðandi flutninga heldur fylgi samhæfðri stefnu í samgöngum, flutningum og vörustjórnun hvort sem um er að ræða hafnir, flugvelli, skipaflutninga, vegi eða annað sem tilheyrir flutninga- og vörustjórnunarkerfi landsins. Samgönguáætlun Íslands stígur ákveðið skref í þessa átt, en þó má segja að þessum málefnum hafi hingað til verið dreift viðsvegar um stjórnsýslu landsins.

Þörf er á samhæfðri stefnu um flutninga og vörustjórnun á Íslandi, sem tekur mið af þeim styrkleikum, veikleikum, ógnunum og tækifærum sem hana einkenna. Nefna má stefnur landa eins og Þýskalands, sem hefur fylgt hinu svokallaða Masterplan sem gildir um alla vörustjórnun þar í landi. Masterplan er ætlað að hámarka skilvirkni kerfisins, t.a.m. með sérstakri áætlun fyrir allar hafnir og efla ímynd Þýskalands sem miðstöð fyrir flutninga og vörustjórnun.

Í tveimur stórum framleiðslulöndum, Bandaríkjunum og Indlandi hefur lengi verið kallað eftir samhæfðri stefnu varðandi vörustjórnun og flutninga, sem ekki hefur verið hingað til. Þá má nefna skýrsluna *The Need for Federal Urban Freight Policy in the US* þar sem færð eru rök fyrir því að innviðir í Bandaríkjunum hafi ekki haldið í við stóraukið flutningsmagn og þörf sé á samhæfðum aðgerðum stjórnvalda til að tryggja skilvirkar samgöngur í Bandaríkjunum á næsta áratug.

Flutningar og vörustjórnun á heimsvísu

Flutningar á vörum um heim allan hafa aukist jafnt og þétt allt frá iðnbyltingunni á 18. öld og helst að miklu leyti í hendur við hagvöxt, tækniframfarir og aukna alþjóðavæðingu. Raunar er deilt um hvort alþjóðavæðing valdi aukningu í flutningum, eða tækniframfarir í vörustjórnun valdi aukinni alþjóðavæðingu, en ætla má að hvort tveggja sé raunin. Þá varð nokkur samdráttur í vöruflutningum í kjölfar fjármálakreppunnar árið 2008 sem hafa þó tekið að glæðast síðan þá og yfirleitt spá sérfræðingar mikilli aukningu á næstu árum og áratugum.

Vöruframleiðsla í heiminum fer í sífellt auknum mæli fram í fleiri en einu landi. Þessi lönd mynda saman hina hnattrænu virðiskeðju. Ferlið, sem kallað hefur verið lóðrétt sérhæfing, hefur átt stóran þátt í að knýja áfram vöxt í alþjóðlegum flutningum síðustu áratugi. Þá hefur aukið frelsi í viðskiptum einnig stutt við þessa þróun. Aukin alþjóðavæðing, sveigjanlegra skattaumhverfi og hreyfanleiki vinnuafns skapa bæði tækifæri og ógnanir og

fyrirtæki þurfa að takast á við samþjöppun á markaði og sviptingar í heimsviðskiptum.

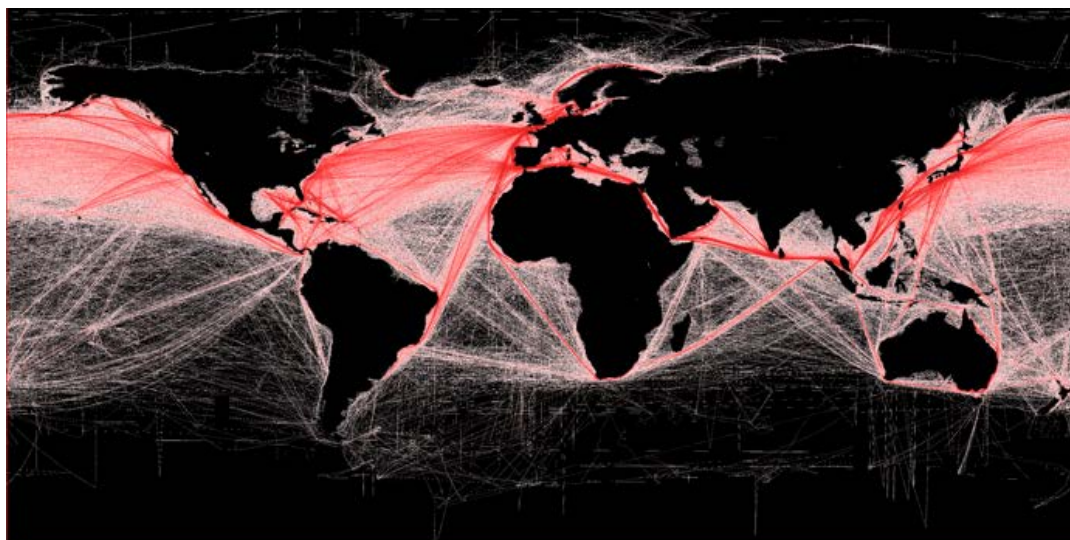
Skipaflutningar

Flutningaskip heimsins eru um 50 þúsund í 150 löndum. Yfir 90% af öllum vöruflutningi í heiminum fer fram með skipum, en flutningar á hafi aukast stöðugt og verða sífellt hagkvæmari. Á milli árana 1980 og 1999 jukust alþjóðaviðskipti um 12% á ári á meðan heildarflutningskostnaður jókst aðeins um 7% sem gefur til kynna lækkun í einingakostnaði í flutningum.

Flugfrakt

Eftir heimstyrjöldina síðari ruddu flutningar með flugi sér til rúms og er flugfrakt í dag orðin órjúfanlegur hluti af vöruflæði heimsins, sér í lagi með vörur sem eru sérstaklega áriðandi, verðmætar miðað við þyngd og ferskvörur. Flutningaumferð er oft mæld í tonnum á hvern fluttan kílómetra (RTK), en samkvæmt þeirri mælieiningu hefur flugfrakt vaxið um 6-7% á ári síðustu áratugi. Árið 2007 varð mikill samdráttur sem snérist svo við árið 2010. Árin 2011 og 2012 varð aftur hjöðnun í flugfrakt eins og sjá má á myndinni á næstu síðu.

Þéttleiki skipaflutninga um höf heimsins (heimild: NCAS)



20 stærstu skipafánar heims

1. Panama
2. Líbería
3. Marshall eyjar
4. Hong Kong
5. Bahama eyjar
6. Singapúr
7. Grikkland
8. Malta
9. Kína
10. Kýpur
11. Ítalía
12. Japan
13. Bretland
14. Þýskaland
15. Noregur
16. Suður-Kórea
17. Bandaríkin
18. Mön
19. Danmörk
20. Antígva og Barbúda

Horfur

Þegar rýnt er í rannsóknir og umfjöllun um horfur í flutningaiðnaði á heimsvísu skara nokkur málefni fram úr. Samþjöppun, auknir gámaflutningar, olíu- og gasvinnsla á hafi, stækkun Panamaskurðar, auknar umhverfis- og öryggiskröfur, áframhaldandi alþjóðavæðing, tækniþróun, orkuverð, bráðnun Norðurpólsins, ný vaxtarsvæði,

og vöxtur í Kína og Asíu eru að jafnaði tíðnefndustu þættirnir.

Minni kolefnislosun

Þrýstingur á fyrirtæki um heim allan um að minnka kolefnislosun mun óumflýjanlega halda áfram að aukast. Fyrirtæki í flutningum og samgöngum þurfa líklega að gera umhverfisvernd að kjarnamarkmiði í starfsemi sinni. Lagasetningar um minni kolefnislosun eru þegar orðnar fyrirtækjum sem starfa á alþjóðlegum vettvangi markaðstakmörkun og stór kostnaðarþáttur. Á myndinni á næstu síðu sést gróft yfirlit lagasetningar um kolefnislosun víða um heim.

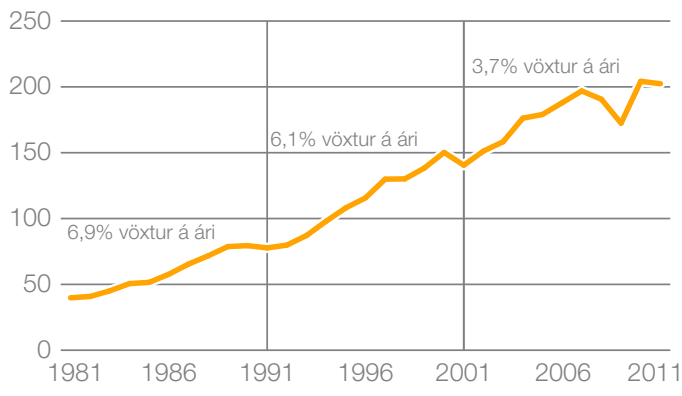
Stjórnendur svartsýnir

Mörg fyrirtæki, hvort heldur í skipa- eða flugflutningum hafa átt erfitt uppdráttar síðastliðin 4-5 ár. Í könnun PwC á horfum stjórnenda fyrirtækja í flutningum og vörustjórnun á árinu 2013 kemur fram að bjartsýni sé minni nú en árið 2012. Auk þess eru þessir stjórnendur síður bjartsýnir en jafningjar þeirra í öðrum atvinnugreinum. Einungis 24% eru mjög bjartsýnir varðandi árið 2013 sem er lægsta hlutfall síðan 2008. Stjórnendur fyrirtækja sem starfa í Suðaustur Asíu og Afríku eru þó bjartsýnni.

Áhyggjur af innviðum

44% stjórnenda óttast að þeir innviðir sem fyrir hendi eru muni ekki bera vöxt komandi

Flugfraktumferð á heimsvísu (RTK)



Heimild: Boeing World Air Cargo Forecast

ára, en yfir þriðjungur hefur brugðist við með því að auka eigin fjárfestingar í innviðum. Samkvæmt PwC eru áhyggjunnar skiljanlegar, þörfin á uppbyggingu í innviðum er gríðarleg, en stjórnvöld um allan heim standa frammi fyrir stórum hindrunum, sérstaklega varðandi fjármögnun.

Hagræðing áberandi

Algengasta rekstrarstefna stjórnenda á árinu er hagræðing í rekstri, en 80% stjórnenda hafði nýverið innleitt áttak til að minnka kostnað á meðan 37% höfðu útvistað hluta af starfsemi síns fyrirtækis. Á komandi ári er ljóst að mörg fyrirtæki munu stunda samrekstur og fylgja sameiginlegri stefnu, en helmingur hyggst gera samning um slíkt, tvöfalt fleiri en árið áður. Algengustu rekstrarstefnur á eftir hagræðingu eru stækkun viðskiptavinahóps, bætt þjónustustig, nýjar stefnur í mannauðsstjórnun og aukin fjárfesting í mannauðspróun.

Tvöföldun Panamaskurðar

Eitt þeirra mála sem kemur til með að hafa áhrif á flutninga í framtíðinni er hin gríðarmikla stækkun Panamaskurðarins. Talið er að þessi tvöföldun í afkastagetu skurðarins muni hafa talsverð áhrif á vöruflæði heimsins.

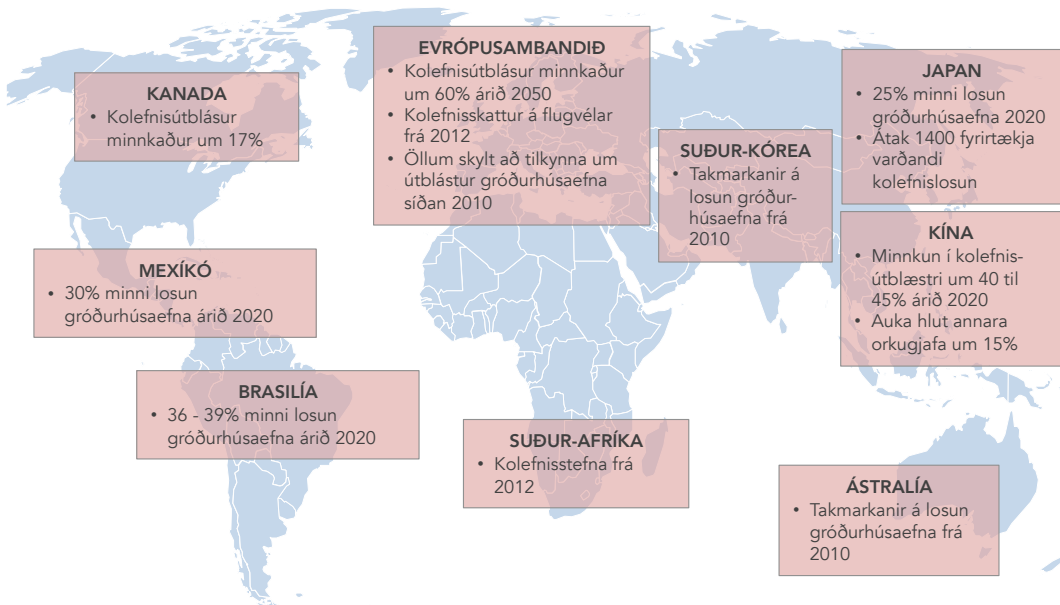
Skipaflutningar munu verða hagkvæmari og bæta samkeppnishæfni sína almennt og hafnir víða í Ameríku munu stækka, en talið er að flutningsmagn um hafnakerfið í kringum Panamaskurðinn muni tvöfaldast á milli árana 2011 og 2020. Ljóst er að hlutverk Panamaskurðar sem skipaleiðar mun ekki standa undir þeirri fjárfestingu sem stækkunin kallar á. Yfirvöld í Panama ætla sér að bygga upp öflugan vörustjórnunarklasa sem laðar að sér meiri tekjur en skipaleiðin ein og sér.

Tækniþróun

Mikil tækniþróun hefur átt sér stað í flutningum og vörustjórnun s.l. ár og sú þróun mun vafalítið halda áfram. Hafnir, skip, gámar o.s.frv. munu líklega halda áfram að stækka og einingar verða stærri og færri. Þessi samvinnuðu atriði, þ.e. samþjöppun og tækniþróun stangast þó að vissu leyti á. Eftir því sem innviðir og kerfi verða stærri og samþjappaðri verður dýrara að breyta og uppfæra og erfiðara að ákveða hvenær og hvort t.a.m. eigi að taka upp nýjar lausnir í upplýsingatækni.

Maersk, stærsta sjóflutningafyrirtæki heimsins þegar horft er til veltu, bindur mestar vonir um aukinn vöxt næstu ár við ný vaxtarsvæði á

Yfirlit yfir lagasetningar um kolefnislosun



borð við Kína og Indland auk aukinna umsvifa sinna í þjónustu fyrir olú- og gasvinnslu á sjó.

Wärtstila, stærsti skipavélaframleiðandi heims, telur tvo þætti vera óumflýjanlega í framtíðinni; ferskvatn verður verðmæt vara og skip verða áfram helsti flutningsmátinn. Þeir þættir sem ríkir óvissa um, en koma til með hafa mest áhrif eru:

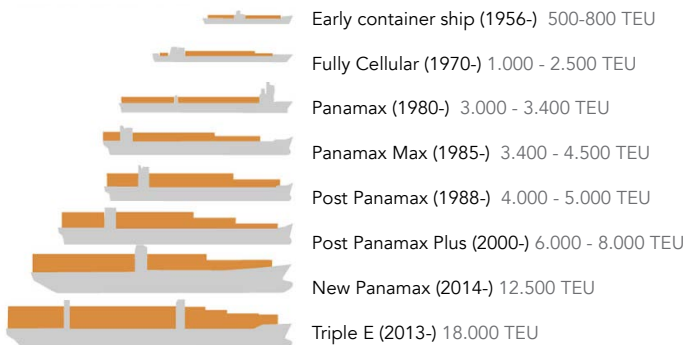
- » Alþjóðaviðskipti og hagvöxtur
- » Viðbrögð við loftslagsbreytingum og sjálfbærri þróun
- » Landfræðipólitik (e. geopolitics) og alþjóðleg forysta

Vörustjórnunar- klasar sem upp- spretta hagvaxtar

Rannsóknir hafa sýnt að klasaþróun og klasasamstarf leiðir af sér fjölmarga ávinninga. Þar má nefna tilfærslu þekkingar og trausts milli aðila klasans, beint viðskiptasamstarf milli aðila, sameiginlega hagsmunagæslu gagnvart stjórnvöldum, bætt rannsóknastarf, aukið framboð vinnuafls og sérþekkingar og aukna nýsköpun innan klasans. Vörustjórnunarklasar leiða svo til ávinninga sem eiga sér rætur í eðli flutninga. Þeir ávinningar eru fyrst og fremst:

- » Breiddarhagkvæmni - viðurvist margra aðila skapar tækifæri á meira jafnvægi í vöruflæði til og frá klasanum
- » Stærðarhagkvæmni - meiri flutningar í klasanum stækka flutningskerfi og auka nýtingu þess sem leiðir til kostnaðarlækkana
- » Þéttleikahagkvæmni - eftir því sem fjöldi fyrirtækja innan klasans vex, verður meiri skilvirkni í flutningum
- » Betri þjónusta - með auknu flutningsmagni eykst tíðni flutningaþjónustu til og frá klasa

Þróun gámaskipsins 1956-2013



- » Verðstöðugleiki - minni áhætta á ójafnvægi milli eftirspurnar og afkastagetu skapar aukinn stöðugleika í verðum

Þessar aðstæður skapa jákvæða hringrás; því fleiri fyrirtæki sem ganga í klasann, því lægri verður kostnaður og þjónusta betri. Þetta laðar að fleiri fyrirtæki sem lækkar kostnað enn frekar og bætir flutningaþjónustu.

Í bók sinni Logistics Clusters nefnir Yossi Sheffi, forstöðumaður samgöngu- og vörustjórnunarmiðstöðvar MIT háskóla, sex atriði sem hann telur að hafi afdrifarík áhrif um framtíðarmöguleika vörustjórnunarklasa á tilteknu svæði eða landi. Sheffi hefur unnið náið með klösum um heim allan og byggir bók sína á rannsóknum sínum við MIT.

Hagstæð landfræðileg skilyrði

Í fyrsta lagi nefnir Sheffi hagstæð landfræðileg skilyrði. Uppruni vara (hvar er hráefnið) eða áfangastaðir (hvar eru kaupendurnir) hafa eðlilega ráðið miklu um hvar vörustjórnunarklasar hafa myndast og hvar þeir eiga sér bjarta framtíð. Samtvinnun flutninga eins og flug- og skipaflutninga skiptir einnig afar miklu máli. Þannig hafa klasar

myndast annað hvort við sjóleiðir eins og í Amsterdam, Los Angeles og Sao Paulo eða á milli fjölmennra íbúasvæða eins og Zaragoza og Kansas. Að sögn Sheffis ræður einnig miklu fyrir uppbyggingu vörustjórnunarklasa að til sé nægt landrymi og meðal annars hagstæð veðurfarsleg skilyrði fyrir klasann.

Hagstæðar tengingar

Sheffi bendir einnig á að innviðir skipti gríðarlega miklu máli. Hér á hann ekki aðeins við um það augljósa, góðir innviðir á svæðinu sjálfu, heldur einnig tenging klasans við aðra klasa og fjölmenn svæði utan klasans. Auk þess nefnir Sheffi aðra mikilvæga innviði eins og fjarskipta- og upplýsingakerfi og fjármálakerfi.

Jákvæð stjórnvöld

Ólíkt mörgum öðrum tegundum af klösum krefjast vörustjórnunarklasar umtalsverðrar þátttöku og áhuga hins opinbera. Ástæðan fyrir því er fyrst og fremst að slíkir klasar krefjast mikilla fjárfestinga í innviðum og slíkar fjárfestingar hafa lengstum verið á herðum hins opinbera. Slíkir innviðir krefjast einnig þess að stjórnvöld og klasinn setji sér langtímamarkmið um uppbyggingu innviða sem mæta þörfum klasans. Þá



þurfa stjórnvöld að sjá svo um að skatta- og regluumhverfi klasans sé samkeppnishæft.

Menntun, rannsóknir og nýsköpun

Öflugar menntastofnanir sem sinna rannsóknum og þjálfun er við koma flutningum og vörustjórnun eru afar mikilvægar fyrir uppbyggingu klasa. Hér er ekki aðeins átt við menntun á háskólastigi heldur margháttða þjálfun á öllum stigum skólakerfisins. Samhliða þessu þarf að efla nýsköpun á þessu sviði en hún þrífst ekki án öflugra menntastofnanna á þessu sviði. Í mörgum tilfellum hafa vörustjórnunarklasar tekið frumkvæði í að efla menntun og þjálfun á sínum sviðum eins og í tilfalli vörustjórnunarklasans í Zaragoza á Spáni.

Samstarf og traust

Eins og í öllu klasasamstarfi byggist árangurinn á því að fyrirtækin efli traust sín á milli; samvinna í samkeppni. Hér nefnir Sheffi hvernig öflugir klasar eins og Zaragoza klasinn hafi byggst upp með samvinnu flutningafyrirtækja og stjórnvalda en hnykkir einnig á því að ýmis fyrirtæki á svæðinu hafi tekið höndum saman með þessum aðilum. Þá nefnir hann einnig að tveir bankar á svæðinu hafi sýnt verkefninu skilning og áhuga sem hafi reynst afar mikilvægt.

Virðisauki

Kostur öflugs vörustjórnunarklasa er að ólíkt ýmsum öðrum klösum getur vörustjórnunarklasi laðað að ýmis fyrirtæki og stuðlað þannig að uppbyggingu fleiri klasa á svæðinu. Það á til að mynda við um uppbyggingu vörustjórnunarklasans í Memphis í Bandaríkjunum sem er talinn hafa leitt af sér uppbyggingu klasa á svæðinu í líftækni, upplýsingatækni og umhverfistækni. Þetta er afar mikilvægt að hafa í huga þegar reynt er að meta efnahagsleg áhrif vörustjórnunarklasa því áhrif hans geta verið mun víðtækari en sem nemur til að mynda þriðjalandsflytningum þar sem smám saman geta þróast hugmyndir um frekari þróun vörunnar í klasanum.

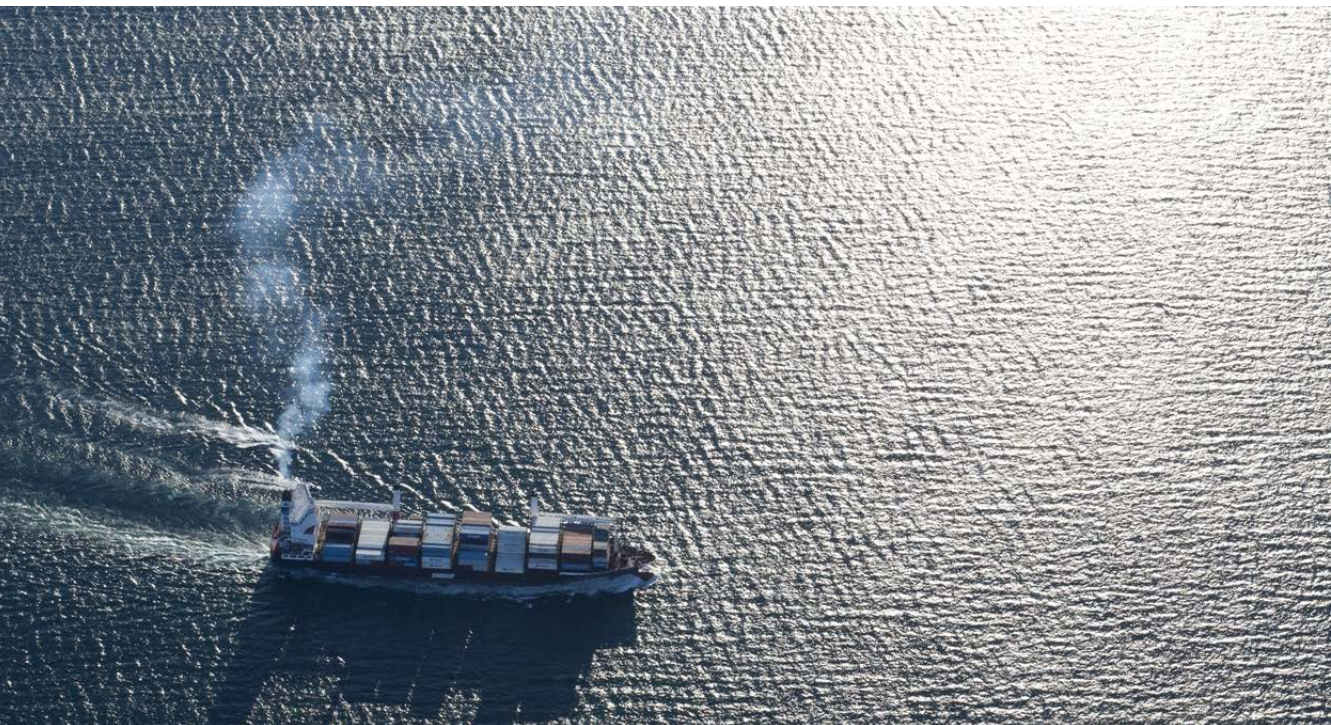
Stefnumótun erlendis

Gagnlegt er að skoða stefnur og reynslu af stefnumótun hjá aðilum í starfsemi sem tengist flutningum í öðrum löndum. Í flestum þeim löndum þar sem flutningastarfsemi er efnahagslega mikilvæg má finna dæmi um sameiginlegar stefnugerðir og markvissa klasaþróun. Vitaskuld getur reynst torsótt að sýna fram á beint orsakasamhengi milli stefnumörkunar og afleiðinga hennar, en víða má finna vísbendingar um að vel ígrunduð stefna hafi verulega styrkt ákveðin viðfangsefni.

Í nýlegri flutningastefnu (2012 - 2015) *NCE Maritime* klasans í Noregi er mest talað um mikilvægi þess að auka menntun og þjálfun starfsfólks og að stuðla að skýrara og notendavænna regluverki. Danish Maritime klasinn hefur áhyggjur af því að skipastóllinn þarlendis vaxi hægar en í sambærilegum löndum og vill efla nýsköpunarfjárfestingu og auka áherslu á hágæðaflutninga. Hollendingar vilja verja hollenska hagsmuni á alþjóðlegum vettvangi og hafa áhyggjur af aukinni samþjöppun í flutningageiranum. Í flutningastefnu ESB er talað um að

nútímavæða innviði og auka samstarf milli borga og hafna en forsvarsmenn í flutninga- og hafnastarfsemi í Bandaríkjunum telja skort á samhæfingu milli aðila og fjármagni frá ríkinu. Í Kanada hefur stefnan verið sett á að herja á flutninga til og frá Asíu, m.a. í gegnum verkefnið *Asia-Pacific Corridor*.

Í töflunni á næstu síðu sést samandregið yfirlit yfir þá styrkleika, veikleika, ógnanir og tækifæri sem þjóðir heimsins hafa lýst í gerð stefnu fyrir flutninga- og hafnagreinar. Skoðaðar voru stefnur frá Noregi, Danmörku, Hollandi, Þýskalandi, Belgíu, Bretlandi, Evrópusambandinu, Norðursjóssvæðinu, Bandaríkjunum, Kanada, Nýja-Sjálandi, Ástralíu og Singapúr.



Samantekt á stefnumálum í flutninga- og vörustjórnunarklösum

ÁSKORANIR OG ÁHÆTTUR

- » Aukið flutningsmagn
- » Skortur á menntun og nýliðun
- » Skortur á samhæfingu
- » Skortur á gagnaöflun sem gerir kleift að gera áætlanir
- » Hörð samkeppni
- » Tæknibreytingar
- » Auknar umhverfis- og öryggiskröfur
- » Skortur á nýsköpun og fjárfestingu
- » Vöxtur í gámaflutningum

STEFNUR OG MARKMIÐ

- » Stækkun innviða án þess að skaða umhverfi
- » Aukin þjálfun, menntun og bætt starfsskilyrði
- » Aukin gagnasöfnun
- » Aukin samskipti milli aðila (ríki og einkaaðilar, hafnir, framboðskeðja og flutningageiri o.s.frv.)
- » Aukin markaðshneigð
- » Efling fjárfestingar og nýsköpunar
- » Áhersla á hágæðaflutninga

Síðari hluti: Stefnumótun

Mótun þeirrar stefnu sem hér er lögð fram hefur í raun farið fram frá því að flutninga- og hafnahluti Íslenska sjávarklasans hóf klasasamstarf árið 2011. Í ársbyrjun 2013 hófst þó markviss gerð stefnu. Þann 19. febrúar 2013 var haldin vinnustofa í Húsi Sjávarklasans. Þangað mættu fulltrúar frá Ekrunni, Faxaflóahöfnum, Hafnarfjarðarhöfn, Icelandair Cargo, Mannviti, TVG Zimsen, Reykjaneshöfn, Kadeco, Stálsmiðjunni og Jónar Transport auk Sævars Kristinssonar frá KPMG, sem sérhæfir sig í stefnumótun. Vinnustofan stóð yfir í rúmlega fjórar klukkustundir þar sem staða greinarinnar var greind og leitast við knýja fram framtíðarsýn,

forgangsverkefni og drög að aðgerðaáætlun. Í kjölfarið voru tekin ítarviðtöl við forsvarsmenn þessara fyrirtækja auk annara sérfróðra um greinina á Íslandi.

Í töflunni að neðan er leitast við að meta með einfaldri SVÓT greiningu hvernig Íslendingar standa varðandi flutninga- og vörustjórnunarklasa út frá þeim atriðum sem slíkir klasar þurfa að uppfylla samkvæmt kenningum Dr. Yossi Sheffi. Þetta má líta á sem utanaðkomandi greiningu, en síðar verður lýst greiningu frá aðilum innan klasans.

SVÓT-greining á vörustjórnunarklasanum á Íslandi

STYRKLEIKAR

- » Margar flug- og skipaleiðir miðað við stærð landsins
- » Öflugt flutningakerfi á norðurslóðum
- » Þekking í flutningum með sjávarafurðir með skipum og í flugi
- » Öflugir innviðir og þekking í upplýsingatækni
- » Öflug sölufrirtækni með sjávarafurðir og sérstaða landsins á því sviði
- » Skortur á samstarfi á milli flutningagreina

TÆKIFÆRI

- » Samstarf ólíkra klasa getur styrkt alla (t.d. fullvinnsla sjávarafurða)
- » Lélegt flutninganet ýmissa nágrannalanda
- » Uppbygging á Grænlandi og skortur á innviðum þar
- » Norðurskautið
- » Loftslagsbreytingar

VEIKLEIKAR

- » Skortur á samstarfi við stjórnvöld
- » Skortur á samstarfi milli framboðskeðju og flutninga
- » Fákeppni
- » Lítil menntun
- » Litlar fjárfestingar í innviðum
- » Veikt fjármálakerfi
- » Veik fjárhagsstaða hafna
- » Veikir tekjumöguleikar hafna
- » Skortur á upplýsingasöfnun

ÓGNANIR

- » Orðstírsáhætta – eldgos, veðurfar, stjórnsmál
- » Skortur á samstarfi og trausti milli aðila innan klasans
- » Óvilhöll stjórnvöld
- » Umhverfisógn/slys

Framtíðarsýn árið 2030

Framtíðarsýn táknar óskastöðu Íslands frá bæjardýrum aðila í flutninga- og hafnastarfsemi. Ýmis atriði komu fram en í grunninn er kjarni framtíðarsýnar hópsins á þessa leið:

Ísland er miðstöð fyrir flutninga um Grænland og þjónustumiðstöð á Norður-Atlantshafi. Menntunarstig í flutningum og vörustjórnun er framúrskarandi og náið samstarf ríkir milli fyrirtækja og stjórnvalda varðandi samgöngur og vörustjórnun.

Stöðugreining

Hér á eftir verður lýst stöðugreiningu á flutninga- og hafnahópnum út frá álitum forsvarsfólks fyrirtækjanna sjálfra.

Hvar erum við stödd gagnvart stjórnvöldum?

Áhugi stjórnvalda á flutninga- og hafnaklasanum hefur hingað til verið takmarkaður. Sjónarhorn stjórnvalda er þröngt og bundið við einstök verkefni. Stjórnvöld þurfa að nýta sér betur þá þekkingu og yfirsýn sem klasinn hefur. Löggjöfin þarf að taka mið af alþjóðamálum, t.a.m. varðandi rekstur og skráningu skipa. Það er skortur á heildarstefnu og langtímasýn gagnvart flutninga- og hafnagreininni á Íslandi.

Hvar erum við stödd gagnvart samkeppnisaðilum?

Skortur á samstarfi hér á landi hefur leitt til veikrar stöðu gagnvart utanaðkomandi samkeppni. Önnur lönd hafa mótað heildstæða stefnu og hafa auk þess alþjóðleg stórfyrirtæki innan sinna landamæra. Á Íslandi þurfum við að skapa sérstöðu gagnvart erlendum aðilum þar sem við getum ekki boðið lægsta verðið. Sameiginlegu tækifærin eru fleiri en svo að hætta sé á að einhver verði undir í samkeppni innanlands.

Hvaða tækifæri eru í sjónmáli?

Landfræðileg lega Íslands býður upp á ótal tækifæri fyrir aðila í flutninga- og hafnastarfsemi, ekki aðeins þegar horft er til flutninga um svæðin í kring heldur einnig nálægðar við ný efnahagssvæði á borð við Grænland. Loftslagsbreytingar á norðurslóðum bjóða einnig upp á ný tækifæri í siglingum og þjónustustarfsemi tengda flutningum. Þá þykir ímynd Íslands góð og mögulegt er að byggja á henni í markaðssókn erlendis. Tækifæri liggja í því að auka samvinnu atvinnulífs og menntakerfis sem að hluta til hefur verið vannýtt auðlind hingað til.

Hvaða ógnanir blasa við?

Íslendingar eru þrátt fyrir allt lítil þjóð og hér starfa fyrirtæki sem þykja agnarsmá á alþjóðlegan mælikvarða. Tortryggni héraðs gagnvart umsvifum erlendra aðila og erlendri fjárfestingu hafa hamlað atvinnugreininni og samkeppni frá stórfyrirtækjum í sterkum löndum er stór ógn. Gjaldmiðillinn og veikt stjórnkerfi ógna greininni og sífellt strangari umhverfiskröfur leggja stein í götu fyrirtækja í flutningum og vörustjórnun. Innviðir í flutningum hafa verið í ólagi víða um árabil og má í því sambandi nefna tengingar stórra vöruflutningahafna við athafna- og iðnaðarsvæði.

Hverjir eru styrkleikar flutninga- og hafnaklasans á Íslandi?

Styrkleikar flutninga- og hafna á Íslandi með tilliti til verðmætis, fágætis, hermihættu

(hversu erfitt er að herma eftir) og skipulags (hvort skipulag hérlendis styðji við tiltekinn styrkleika) eru  onokkrir. Forsvarsmenn þeirra fyrirtækja sem mynda flutninga- og hafnah pinn meta aðlögunarhæfni og sveigjanleika helsta styrkleikann þegar horft er til a urnefndra  atta. Þar   eftir kemur fjölbreytt þekking hjá fyrirtækjum og stofnunum. Þ  styrkleika sem n stir koma má finna   eftirfarandi lista, en allir þykja þeir uppfylla þrjár af fjórum kröfum um verðmæti, f g ti, hermih ttu og skipulag.

- » A l gunarh fni og sveigjanleiki
- » Fjölbreytt þekking
- » Sterk s n
- » Drifkraftur og seigla
- » Ein r dd gagnvart stjórnvöldum
- » Sm   lands ýtir undir náin samskipti

Mikilvægustu viðfangsefni næstu ára

Byggt   niðurstöðum um styrkleika og veikleika,  gnanir og tækifæri   flutninga- og hafnastarfsemi skara þr u verkefni fram  r að mati hópsins:

1. Ísland sem  jonustumi st   fyrir Grænland
2. Efling rannsókna, þróunar og menntunar
3. Ísland sem  jonustumi st     Norður-Atlantshafi

Auk þess kom fram sterkur vilji til þess að halda áfram að byggja upp traust og marka stefnu með áframhaldandi klasasamstarfi. Þ  er eins og gefur að skilja með útgáfu þessa rits sk r vilji til þess að auka samstarf við stjórnvöld, báðum aðilum til hagsbóta. Þannig má segja að við bætist tvö almenn markmið:

4. Áframhaldandi klasasamstarf   flutningum og vörustjórnun
5. Aukin samvinna við stjórnvöld - samh f  stefna um flutninga og vörustjórnun

Forgangsverkefni 1:

ÍSLAND SEM ÞJÓNUSTU- MIÐSTÖÐ FYRIR GRÆNLAND

AÐGERÐAÁÆTLUN

- » Skilgreining á þjónustu
- » Greining á markaðsaðstæðum
- » Skapaður grundvöllur fyrir öflugar samgöngur

HLUTVERK STJÓRNVALDA

- » Stjórnvöld leitist við að gera víðtækari fríverslunarsamning við Grænlandinga heldur en þann sem í gildi er, t.a.m. með því að byggja á Hoyvíkursamningnum
- » Stjórnvöld taki virkan þátt og efla samstarf við Grænland
- » Stjórnvöld sjái um að virkja opinberar stofnanir (Tollayfirvöld, Íslandsstofu, Siglingastofnun o.fl.) í auknu samstarf við Grænland

MÆLIKVARÐAR

- » Fjöldi íslensk-grænlestra verkefna
- » Arðsemi verkefna
- » Áhrif af afleiddri starfsemi

HLUTVERK FYRIRTÆKJA

- » Fyrirtækin ráðist í sérstaka SVÓT greiningu með tilliti til Grænlands og skilgreini þar með þá þjónustu sem lögð verður áhersla á
- » Íslenski sjávarklasinn haldi áfram samstarfi við grænleusk og dönsk fyrirtæki og stofnanir
- » Fyrirtækin nýti sér og taki virkan þátt á samstarfsvettvöngum eins og Grænleusk-íslenska viðskiptaráðinu
- » Fyrirtæki auki markaðssókn gagnvart fyrirtækjum sem starfa í Grænlandi

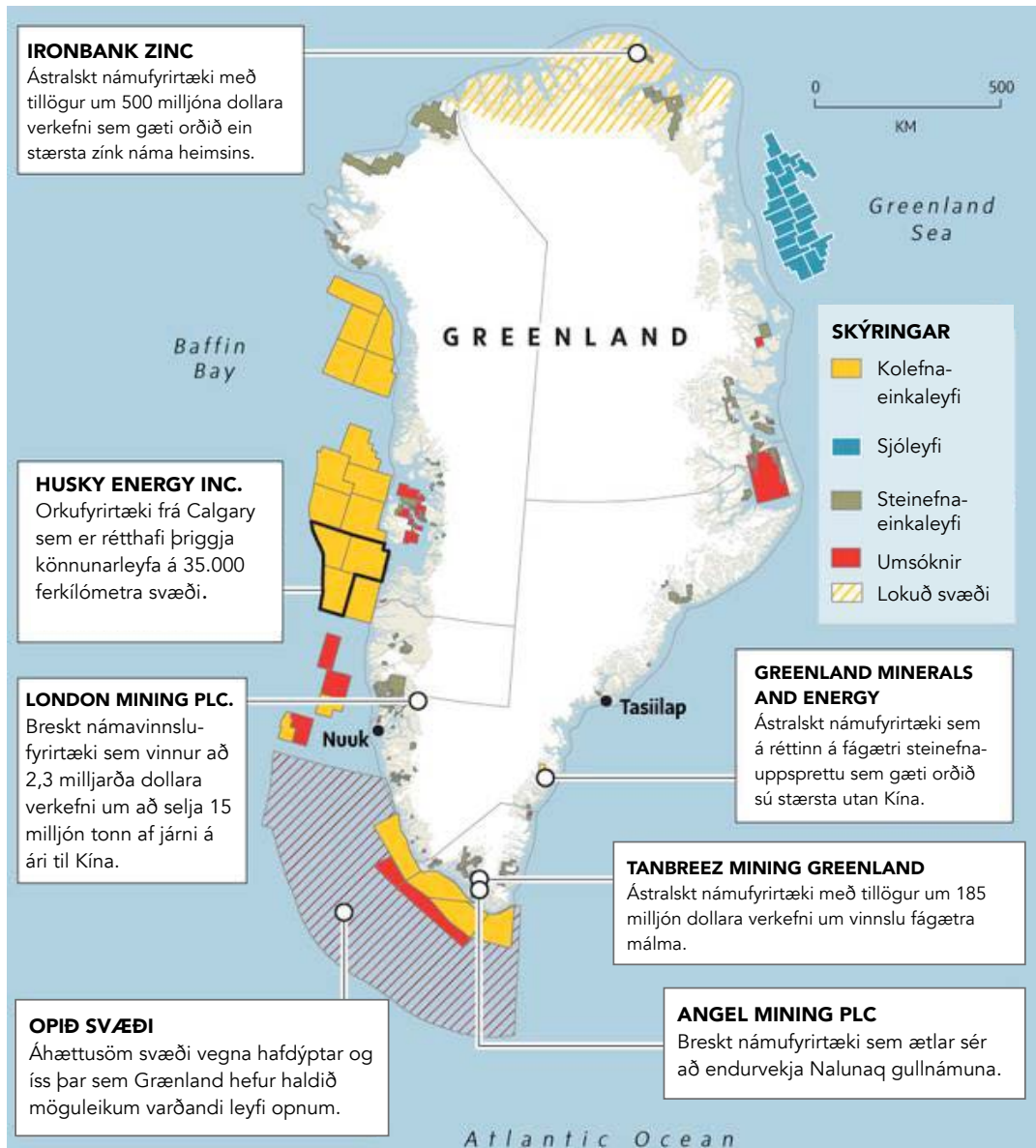
1. Ísland sem þjónustumiðstöð fyrir Grænland

Flutninga- og hafnahópurinn hefur skýran vilja til þess að nýta krafta sína og vinna saman að því markmiði að Ísland verði þjónustumiðstöð fyrir Grænland á næstu árum og áratugum.

Loftslagsbreytingar og aukinn áhugi á norðurslóðum skapa ný tækifæri fyrir aðila í flutninga- og hafnastarfsemi á Íslandi. Aukin uppbygging á Grænlandi verður líklega fyrri til að skapa slík tækifæri en þar eru mikil áform

um olíu- og námavinnslu í náinni framtíð, en yfir 30 stór slík verkefni eru fyrirjáanleg. Á Grænlandi skortir hins vegar talsverða innviði og þekkingu á ýmsum sviðum. Að mörgu leyti er Ísland nærtækasti kostur varðandi þjónustu, sér í lagi við flutninga og tengda starfsemi. Ísland er óneitanlega smátt í alþjóðlegri samkeppni en hefur að geyma ýmsa sérstæða kosti sem vikið hefur verið að á borð við sveigjanleika sem hlýtur að teljast mikilvægur styrkleiki í viðskiptum við ný vaxtarsvæði. Ítök Dana á Grænlandi eru mikil, en sem dæmi hefur Royal Arctic Line gert samninga um sérleyfi á sjóflutningum til og frá Grænlandi til ársins 2022. Hins vegar fara kröfur um sjálfstæði sífellt vaxandi

Olíu- og námavinnsluleyfi í Grænlandi 2012 (Heimild: The Globe and Mail)



meðal almennings í Grænlandi og viðhorf til Íslendinga þykir gott.

Í aðgerðaáætlun er áhersla á eftirfarandi þrjár aðgerðir.

1. Skilgreining á þjónustu

Fyrsta skrefið er skilgreining á þeirri þjónustu sem Íslendingar ætla sér að bjóða upp á og

grænlandsk fyrirtæki og stofnanir sjá fyrir sér að geta nýtt hér á landi. Með því er átt við að þessi þjónusta sé kortlögð en að vissu leyti er þetta starf hafið hjá fyrirtækjum og í gegnum ýmis markaðsátök.

2. Greining á markaðsaðstæðum

Þörf er á að greina markaðinn í kringum aukna atvinnuuppbyggingu á Grænlandi og miðla

þeim upplýsingum milli íslenskra stjórnvalda, stofnana og fyrirtækja. Nýta má samstarfs- vettvang Sjávarklasans til þess að miðla þeim upplýsingum sem fyrir liggja hjá fyrirtækjum og stjórnvöldum.

3. Skapaður grundvöllur fyrir öflugar samgöngur

Ef Ísland á að verða þjónstumiðstöð fyrir Grænland er skilyrði að hér sé skapaður grundvöllur fyrir öflugar samgöngur. Til þess að það gangi eftir þarf að kortleggja flutningsferla og vöruflæði og auka samstarf milli aðila. Samstarf þarf að aukast milli ríkis og einkageira, milli hafna, milli framboðskeðju og flutningafyrirtækja o.s.frv. Þegar hefur orðið mikil samþjöppun hjá höfnum á Íslandi og þeim fækkað, enda er afkastageta þeirra í heild að stórum hluta vannýtt. Hugsá má sér að skilgreina enn betur hlutverk þeirra og skipta jafnvel niður í vöruhafnir og fiskihafnir til þess að auka sérhæfingu og straumlínulaga ferla. Gott dæmi um árangursríka sameiningu eru hafnirnar í Malmö og Kaupmannahöfn sem eru reknar sem eitt fyrirtæki, þvert á tvö lönd.

2. Efling rannsókna, þróunar og menntunar

Skortur á menntuðu og þjálfuðu vinnuafli er líklega tíðnefndasti veikleiki vörustjórnunar-klasa um heim allan. Ísland er þar engin undantekning, en hér hefur ekki verið námsbraut tileinkuð flutningum eða vöruflæði á háskólastigi. Opni háskólinn í Háskólanum í Reykjavík hefur boðið upp á nám í flutningafræði sem er á háskólastigi án þess að veita sérstaka gráðu, en flutningasvið *Samtaka verslunar og þjónustu* hefur beitt sér mikið fyrir slíku námi. Haustið 2013 kemur Opni háskólinn til með að bjóða upp á námskeiðið *Stjórnun aðfangakeðjunnar* (e. supply chain management) en leggur í staðinn niður nám í flutningafræði. Auk þess hefur Tækniskólinn sem og háskólarnir boðið upp á einstök námskeið tengd vörustjórnun og flutningum.

Ef byggja á upp öflugan vörustjórnunarklasa er skilyrði að viðeigandi þekking, rannsóknir og þróun séu til staðar. Rannsóknir hafa sýnt að öflug þekking er eitt af grunnskilyrðum fyrir þróun klasa. Mikil þekking er til staðar innan fyrirtækjanna en þörf er á að bæta menntunarstig í greininni á Íslandi og efla rannsóknir og þróun.

Í aðgerðaáætlun felast eftirfarandi þrjár aðgerðir.

1. Skapaður vettvangur til þróunar í samstarfi við menntastofnanir

Mikilvægt er að til staðar sé vettvangur til þróunar í flutningum og vörustjórnun í samstarfi fyrirtækja og menntastofnana. Í tengslum við það hafa verið reifaðar hugmyndir um frumkvöðlasetur tileinkað



Forgangsverkefni 2:

EFLING RANNSÓKNA, ÞRÓUNAR OG MENNTUNAR

AÐGERÐAÁÆTLUN

- » Skapaður vettvangur til þróunar í samstarfi við menntastofnanir
- » Virkjaðar tengingar við skóla innanlands
- » Sköpuð tenging við erlenda þekkingu

HLUTVERK STJÓRNVALDA

- » Stjórnvöld geri áætlun um rannsóknir, þróun, menntun og þjálfun í flutningum og vörustjórnun
- » Stjórnvöld auki markvisst samstarf og samráð við fyrirtæki í flutninga- og hafnastarfsemi
- » Stjórnvöld virkji opinberar menntastofnanir í að auka samstarf við einkageira

MÆLIKVARÐAR

- » Fjöldi nemenda sem útskrifast úr flutningatengdu námi árlega
- » Virði nýrra afurða árlega
- » Rannsóknafé tengt flutningum mælt árlega

HLUTVERK FYRIRTÆKJA

- » Fyrirtæki efli tengsl við menntastofnanir, m.a. í gegnum samstarfsvettvang Íslenska sjávarklasans
- » Fyrirtæki veiti þróunarverkefnum og nýsköpun meiri kraft
- » Fyrirtæki taki þátt í að deila þekkingu sín á milli
- » Fyrirtæki deili verkefnum til nemenda sem hugsanleg skólaverkefni
- » Fyrirtæki taki sig saman og styrki efnilega einstaklinga til framhaldsnáms erlendis

nýsköpun sem tengist vöruflæði og flutningum. Samstarfsvettvangur Íslenska sjávarklasans getur nýst í því markmiði.

2. Virkjaðar tengingar við skóla innanlands

Samstarf menntastofnana og atvinnulífs er atriði sem þarf að gjörbæta hérlandis, ekki síst í flutninga- og hafnastarfsemi. Í þessum málum þurfa fyrirtækin ekki síst að eiga frumkvæði að auknu samstarfi, t.a.m. með því að bjóða nemendum að vinna einstök verkefni sem lokaverkefni í námi eða styrkja hæfa einstaklinga til meistara- og doktorsnáms í

flutningum og vörustjórnun. Atvinnugreinin er ein sú allra mikilvægasta á Íslandi og afar mikilvægt er að efla rannsóknir og þróun í háskólum á þessu sviði.

3. Sköpuð tenging við erlenda þekkingu

Ísland er smáþjóð og þarf fremur en stærrí þjóðir að reiða sig á þekkingu sem byggst hefur upp í fjölmennari löndum. Alþjóðlegt samstarf íslenskra háskóla er vissulega til staðar, en skortur er á alþjóðlegu samstarfi í námi í vörustjórnun og flutningum.

Forgangsverkefni 3:

ÍSLAND SEM ÞJÓNUSTUMIÐSTÖÐ Á NORÐUR-ATLANTSHAFI

AÐGERÐAÁÆTLUN

- » Kortlagning erlendra skipaferða um Ísland
- » Skilgreining á þjónustu og greining á tækifærum
- » Þróun upplýsingagáttar
- » Greining á markaðsaðstæðum

HLUTVERK STJÓRNVALDA

- » Stjórnvöld útvegi þær upplýsingar sem til eru hjá opinberum stofnunum um ferðir erlendra skipa við landið og aðrar viðeigandi upplýsingar
- » Stjórnvöld tryggi þátttöku opinbera stofnana í verkefninu (Siglingastofnun, Landhelgisgæslan o.s.frv.)
- » Stjórnvöld taki þátt í að miðla upplýsingum til og frá fyrirtækjum í flutninga- og hafnastarfsemi, t.d. varðandi norðurslóðir

MÆLIKVARÐAR

- » Fjöldi skipa sem koma til landsins
- » Arðsemi verkefna
- » Velta í slippastarfsemi

HLUTVERK FYRIRTÆKJA

- » Fyrirtæki taki þátt í að deila upplýsingum sín á milli og til stjórnvalda
- » Fyrirtæki efli samstarf sín á milli og leggi áherslu á langtímaábata af samstarfi
- » Fyrirtæki taki virkan þátt í verkefnum á borð við Arctic Services

3. Ísland sem þjónustumiðstöð á Norður-Atlantshafi

Landfræðileg lega Íslands býður upp á mýmörg tækifæri fyrir aðila í flutninga- og hafnastarfsemi. Aukin skipaumferð og auðlindasókn á norðurslóðum skapar tækifæri og á því hvílir hugmyndin um að Ísland verði þjónustumiðstöð á Norður-Atlantshafi. Flutninga- og hafnaklasinn vill sameina krafta sína og setja stefnuna á að nýta öll

þau tækifæri sem kunna að skapast við aukin umsvif á norðurslóðum, en með því er átt við tækifæri í:

- » Skipaviðgerðum
- » Löndunum erlendra fiskiskipa
- » Vélaviðgerðum
- » Samstarfi í flutningum á hafi og í lofti
- » Sölu á mat og kost í hvers kyns skip (skemmtiferðaskip, fiskiskip, olíuvinnsluskip)
- » Birgðastarfsemi
- » Umskipun
- » Öryggis- og björgunarmálum

Nýleg líkön gera ráð fyrir að Norður-Íshafið geti orðið íslaut yfir sumartímam frá árinu 2040, jafnvel fyrr. Þetta hefur gríðarlega þýðingu fyrir siglingar um svæðið og aðgang að auðlindum þess. Þau lönd sem eru innan norðurslóða eru Rússland, Bandaríkin, Kanada, Grænland, Ísland, Noregur, Svíþjóð og Finnland, en Rússar hafa mesta reynslu í siglingum um svæðið. Þeir hafa gengið nokkuð hart fram í að ná forystu, en allar þessar þjóðir hafa eytt töluverðum tíma og fjármagni í málefni norðursins síðustu ár.

Loftslagsbreytingar spila ekki endilega stærsta hlutverkið á norðurslóðum. Nýting auðlinda, ferðaþjónusta og fiskveiðar á norðurslóðum eru ekki síður tilkomnar vegna þróunar í alþjóðlegum efnahagsmálum og auðlindaframboði heimsins. Olíu- og gasboranir Norðmanna og Rússa eru fyrst og fremst komnar til af hækkanði orkuverði. Auknar siglingar skemmtiferðaskipa um

Norðrhöf eru tilkomnar af auknum áhuga ferðamanna á áður afskekktum svæðum um heim allan. Skemmtisiglingar í norðri eru arðsamar, eftirsóttar og öruggar. Fiskveiðar í Norðrhöfum eru ekki einungis ákjósanlegri vegna hækkanði hitastigs heldur einnig vegna þess að fiskistofnar í heitari sjó hafa dvínað sökum ofveiði síðustu áratugi.

Mikið hefur verið rætt um hlutverk Íslands í þessari þróun. Deilt er um þýðingu hennar fyrir Ísland og tímamma loftslagsbreytinga. Þrátt fyrir allt er Ísland eitt fárra landa sem býður upp á reglulega flutninga til og frá öllum löndum innan norðurslóða eins og staðan er í dag. Ísland hefur óumdeilanlega mikilla hagsmuna að gæta og þau fyrirtæki sem starfa innan flutninga- og hafnahóps Sjávarklasans hafa skýrar áætlanir um að herja á tækifæri á norðurslóðum.

Að á Íslandi verði þjónustumiðstöð á Norður-Atlantshafi er háleitt markmið en

Mögulegar skipaleiðir í gegnum Norðurheimskautið



ekki óraunhæft. Öflugt samstarf fyrirtækja, stofnana og ríkisvalds er mikilvægur þáttur, sem og fjárfesting í innviðum.

Aðgerðaáætlun er í fjórum liðum:

1. Kortlagning erlendra skipaferða um Ísland

Fyrst þarf að afla upplýsinga um komur skipa til Íslands og þróa aðferðarfræði sem gerir upplýsingar um skipakomur og siglingar um Íslands aðgengilegar. Með slíkum upplýsingum er lagður grunnur að aukinni þjónustu við erlend skip hérlendis.

2. Skilgreining á þjónustu

Greining á styrkleikum og veikleikum í innviðum hérlendis og skilgreining á þeirri þjónustu sem vænlegust þykir til árangurs.

3. Þróun upplýsingagáttar

Tengd kortlagningu erlendra skipaferða er þróun upplýsingagáttar þar sem aðilar geta skipst á upplýsingum um norðurslóðir, skipakomur o.fl.

4. Greining á markaðsaðstæðum

Þörf er á að greina markaðinn í kringum Ísland í flutningum, slippaþjónustu og hafnastarfsemi. Safna þarf upplýsingum um helstu samkeppnisaðila, ógnanir og tækifæri.

Auk megin markmiðanna þriggja bætast við tvö almenn markmið um áframhaldandi klasasamstarf og aukna samvinnu stjórnvalda og fyrirtækja í flutningum og vörustjórnun.

4. Áframhaldandi klasasamstarf

Þessi stefna er unnin á grundvelli klasa-hugsunar þar sem klasi ýmiskonar fyrirtækja starfar saman að markmiðum sem auka verðmætasköpun og bæta samkeppnishæfni klasans í heild. Ef ekki væri mikill áhugi á áframhaldandi klasasamstarfi væri tilgangur stefnunnar óljós. Flutninga- og hafnahópur Sjávarklasans hefur í þeirri stefnumörkun sem hér er lýst sýnt áhuga á að halda áfram þessu starfi í formi samvinnu, upplýsingadreifingar og teymisvinnu.

5. Aukin samvinna stjórnvalda og fyrirtækja

Líkt og fram hefur komið þykir samstarf stjórnvalda og fyrirtækja í flutningum og vörustjórnun ekki hafa verið nægilegt hingað til. Á þessu vilja fyrirtækin vinna bót með auknum samskiptum við stjórnvöld. Aukinheldur hefur skort heildstæða, samhæfða stefnu stjórnvalda um flutninga og vörustjórnun. Fram að þessu hefur þessum málefnum verið dreift víðsvegar um stjórnsýsluna þó samgönguáætlun sé að vissu leyti skref í rétta átt auk stofnun hinnar nýju Samgöngustofu. Flutninga- og hafnahópurinn kallar því eftir samhæfðri stefnu stjórnvalda þar sem hægt er að horfa til starfs þjóðverja í Masterplan-stefnunni eða núgildandi stefnu Hollendinga.

Með samhæfðri stefnu sem gerir vörustjórnun og flutninga skilvirkari má gera ráð fyrir að stigið verði skref í átt að markmiði stjórnvalda um umhverfisvernd og minni losun koltvísýrings. Betri tenging flutningsmáta er málefni sem þarfnast athygli og er til þess fallið að auka skilvirkni og sjálfbærni í umhverfismálum.

Fyrirtækin

18 fyrirtæki mynda flutninga- og hafnahóp Sjávarklasans og komu að mótun þessarar stefnu.

Faxaflóahafnir

Faxaflóahafnir sf. var stofnað árið 2005 en fyrirtækið á og rekur fjórar hafnir, Reykjavíkurhöfn, Grundartangahöfn, Akraneshöfn og Borgarneshöfn. Hafnasjóður Faxaflóahafna er sá stærsti á landinu og var með veltu upp á 2.451 m.kr. árið 2012.

Ekran

Ekran sér um innflutning og sölu á matvælum, hráefni og öðrum aðföngum til veitingahúsa, mötuneyta, framleiðslueldhúsa, útgerða og matvæla- iðnaðar. Ekran hefur starfsstöðvar í Reykjavík og á Akureyri en hjá fyrirtækinu starfa um 80 manns að jafnaði.

Eimskip

Eimskip er elsta skipafélag á Íslandi, stofnað árið 1914. Félagið leggur höfuðáherslu á skipaflutninga til og frá Íslandi en býður jafnframt upp á alhliða flutningsþjónustu um allan heim. Eimskip rekur skrifstofur í 18 löndum utan Íslands. Heildarfjöldi starfsmanna er um 1300 manns en þar af starfa um 730 manns á Íslandi.

Hafnarfjarðarhöfn

Hafnarfjarðarhöfn er ein elsta höfn landsins og fjórði stærsti hafnasjóður landsins þegar litið er til veltu (2012). Hafnarsjóður Hafnarfjarðar var stofnaður árið 1909.

Hafnasamlag Norðurlands (Akureyrarhöfn)

Hafnasamlag Norðurlands bs. var stofnað 1996 þegar hafnirnar á Akureyri, Grenivík,

Hjalteyri og Svalbarðseyri voru sameinaðar. Síðar hafa Hríseyjarhöfn og Grímseyjarhöfn sameinast samlaginu. Höfnin liggur afar vel með tilliti til þjónustu við norðurslóðir og hyggur á uppbyggingu á Dysnesi varðandi þá þjónustu.

Icelandair Cargo

Icelandair Cargo er eitt af 9 dótturfélögum Icelandair Group, en félagið annast fraktflutninga með flugi og hefur í þeim mesta markaðshlutdeild á Íslandi. Icelandair Cargo varð sjálfstætt dótturfélag Icelandair Group árið 2000 en þar starfa um 45 manns.

Icelandic Group

Icelandic Group (áður *Sölumiðstöð hraðfrystihúsanna*) er alþjóðlegt sjávarútvegsfyrirtæki sem starfar á þremur sviðum, frumvinnslu sjávarafurða, virðisaukandi framleiðslu og sölu og markaðssetningu. Icelandic Group, sem stofnað var árið 1942, ræður yfir alþjóðlegu neti sjálfstæðra framleiðslu- og söluþjónustufyrirtækja í Evrópu, Norður-Ameríku og Asíu sem starfa hvert á sínum markaði við framleiðslu og sölu á sjávarfangi.

Isavia

Isavia er hlutafélag í eigu stjórnvalda sem annast rekstur og uppbyggingu allra flugvalla á Íslandi. Félagið stýrir jafnframt flugumferð í íslenska flugstjórnarsvæðinu. Hjá Isavia starfa um 650 manns en auk þess starfa hjá dótturfélögum um 170 manns.

Íslandsbanki

Íslandsbanki á rætur að rekja til ársins 1904, en bankinn býður einstaklingum og fyrirtækjum upp á alhliða bankaþjónustu. Auk þess hefur bankinn byggt á sérþekkingu sinni í sjávarútvegi og orkugeiranum utan Íslands.

Jónar Transport

Jónar Transport er dótturfélag Samskipa og býður upp á heildarlausnir fyrir fyrirtæki

í flutningum á sjó og í lofti til og frá Íslandi. Í því felst að Jónar Transport kemur inn í aðfangakeðju fyrirtækja með heildarlausnir í flutningum og vöruhúsamálum.

Kadeco

Kadeco er þróunarfélag Keflavíkurflugvallar, en markmið Kadeco er að leiða þróun og umbreytingu á varnarsvæðinu á Reykjanesi, Ásbrú og koma svæðinu í borgaraleg not.

Landsbankinn

Saga Landsbankans, stærsta fjármálafyrirtækis Íslands, nær allt aftur til ársins 1886. Landsbankinn veitir einstaklingum, fyrirtækjum og fjárfestum alhliða fjármálaþjónustu og hefur þjónustað fjölmörg flutningsfyrirtæki og tengd félög í gegnum árin.

LEX

LEX er ein stærsta lögfræðistofa Íslands og á sér rætur að rekja aftur til ársins 1959. Fyrirtækið hefur sinnt lögfræðiþjónustu fyrir stóran hluta þeirra fyrirtækja sem starfa innan flutninga- og hafnagreinarinnar.

Mannvit

Mannvit var stofnað árið 2008 við sameiningu Hönnunar hf., VGK hf. sem veitt hafa verkfræðiráðgjöf síðan 1963 og Rafhönnunar hf. frá 1969. Félagið annast þjónustu á sviði verkfræði, ráðgjafar, stjórnunar og rekstrar, en þar starfa um 400 manns. Mannvit starfar á alþjólegum markaði og er með starfsstöðvar í Ungverjalandi, Bretlandi, Chile og Bandaríkjunum.

Reykjaneshöfn

Reykjaneshöfn rekur Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn, Grófina, Helguvík og bryggjukantinn Hafnir. Keflavíkurhöfn er ein elsta og rótgrónasta höfn landsins og tekur á móti fiski-, skemmtiferða- og flutningaskipum. Njarðvíkurhöfn er fyrst og fremst fisklöndunar- og flutningahöfn. Helguvík er allt í senn olíuflutningahöfn,

fisklöndunarhöfn, lausavöru- og gámaflutningahöfn en Grófin og Hafnir eru smábátahafnir.

Samskip

Samskip var stofnað árið 1990 og sérhæfir sig í skipaflutningum þó það bjóði upp á flutninga og tengda þjónustu á sjó, landi og í lofti. Félagið starfrækir skrifstofur í yfir 20 löndum og starfsmenn eru um 1.300 talsins. Dótturfélög Samskipa eru Jónar Transport, FrigoCare, Van Dieren og Silversea.

Stálsmiðjan

Stálsmiðjan ehf. rekur uppruna sinn til ársins 1933 en það á og rekur slippinn í Reykjavíkurhöfn og hefur gert til margra ára. Fyrirtækið rekur auk þess stálsmiðju á Grundartanga og vélaverkstæði, stálsmiðju og fleira undir nafni Framtaks í Garðabæ.

TVG-Zimsen

Flutningsmiðlunin TVG-Zimsen er dótturfélag Eimskipa og býður upp á þjónustu tengda inn- og útflutningi. Félagið varð til við samruna Tollvörugeymslunnar og Skipaafgreiðslu Jes Zimsen árið 1996 en síðarnefnda félagið á rætur að rekja aftur til ársins 1894.

Heimildir

Gögn frá Sjávarklasanum, Hagstofu Íslands og Siglingastofnun.

A.T. Kearney Inc. 2010. China 2015: Transportation and Logistics Strategies. Kína.

Boeing. 2012. World Air Cargo Forecast 2012-2013. Boeing World Air Cargo Forecast Team, Seattle, Bandaríkin.

Casey, Comer & Birse. 2010. International Ports and Freight Policies, Strategies and Action Plans. Ástralía.

Doderer, S. 2012. Maritime Transport and Future Policies: Perspectives from the North Sea Region. Maritime Transport Cluster. Þýskaland.

European Commission. 2009. Transport and logistics: Comprehensive sectoral analysis of emerging competences and economic activities in the European Union. Holland.

Freight Transport Association. 2012. The Logistics Report 2012. Bretland.

Hagfræðistofnun. 2008. Fjárhagsleg staða hafna. C08:03. Hagfræðistofnun Háskóla Íslands, Reykjavík.

Innanríkisráðuneyti. 2004. Minnisblað starfshóps um skráningu kaupskipa á íslenska skipaskrá. Reykjavík.

Interagency Working Group on Coordination of Domestic Energy Development and Permitting in Alaska. 2013. Managing for the Future in a Rapidly Changing Arctic. Bandaríkin.

Ireland Department of Transport, Tourism and Sport. 2013. Ireland National Ports Policy. Írland.

Isavia. Flugtölur. Sótt 4. apríl 2013 af <http://www.isavia.is/um-isavia/flugtolur/>

International Maritime Organization. 2011. International Shipping Facts and Figures.

Maritime Knowledge Centre. 2011. International Shipping Facts and Figures. International Maritime Organization.

Miodonski, D. 2008. The Need for a Federal Urban Freight Policy in the US. Bandaríkin.

NTC Australia. 2010. National Ports Strategy. Ástralía.

Kellermann, R. 2008. The German Masterplan for Freight Transport and Logistics. Þýskaland.

Othman, Bruce & Hamid. 2011. The strength of Malaysian maritime Cluster: The development of maritime policy. Ocean & Coastal Management.

Porter, M.E. 1990. The Competitive Advantage of Nations. The Free Press, New York, Bandaríkin.

- Porter, M.E. 1998. Clusters and the new economics of competition. Harvard Business Review 76/6, Bandaríkin.
- PwC. 2008. Opportunities and challenges for the shipping industry. PricewaterhouseCoopers.
- Samgönguráð. 2012. Samgönguáætlun 2011-2022. Vegagerðin, Reykjavík.
- Schaecher, M. 2011. Air Freight - The Future of the Industry. DHL Global Forwarding. Phoenix, Bandaríkin.
- Sheffi, Y. 2012. Logistics Clusters: Delivering Value and Driving Growth. Massachusetts Institute of Technology, Bandaríkin.
- Siglingastofnun. Vöruflutningar og landaður afli um hafnir. Sótt 10. apríl af <http://www.sigling.is/pages/222>
- South Africa Department of Transport. 2010. National Freight Logistics Strategy. Suður-Afríka.
- Starfshópur utanríkisráðuneytisins um norðurslóðir. 2005. Fyrir stafni haf: tækifæri tengd siglingum á norðurslóðum. Reykjavík.
- Styvold, O., Hoel, T., Lie, Ø. & Kloosterman, E. 2010. Havlanted Norge. MareLife, Noregur.
- Transport- og Energiministeriet. 2010. Danske havne til fremtidens transportløsninger. Dansk havnestrategi 2025. Danmörk.
- Starfshópur um norðausturleiðina. 2005. Fyrir stafni haf - tækifæri tengd siglingum á norðurslóðum. Utanríkisráðuneytið.
- Wärtsilä. 2011. Shipping Scenarios 2030. Wärtsilä , Finnland.
- World Economic Forum. 2012. Outlook on the Logistics & Supply Chain Industry 2012.

