



Bacheloroppgave

SCM600 Logistikk

Hvordan vil den kommende roro-kaia ved Hydro Sunndal påvirke lokale bedrifiers transport mønster, med fokus på to bedrifter og den intermodale transporten?

Hanna Nikoline Haugen

Totalt antall sider inkludert forsiden: 50

Molde, 20.05.2021



Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

| Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6: | | |
|---|---|-------------------------------------|
| 1. | Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2. | Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 3. | Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§14 og 15. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 4. | Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i URKUND, se Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 5. | Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens retningslinjer for behandling av saker om fusk | <input checked="" type="checkbox"/> |
| 6. | Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av kilder og referanser på biblioteket sine nettsider | <input checked="" type="checkbox"/> |

Personvern

Personopplysningsloven

Forskningsprosjekt som innebærer behandling av personopplysninger iht.

Personopplysningsloven skal meldes til Norsk senter for forskningsdata, NSD, for vurdering.

Har oppgaven vært vurdert av NSD?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

- Hvis nei:

Jeg/vi erklærer at oppgaven ikke omfattes av Personopplysningsloven:

Helseforskningsloven

Dersom prosjektet faller inn under Helseforskningsloven, skal det også søkes om forhåndsgodkjenning fra Regionale komiteer for medisinsk og helsefaglig forskningsetikk, REK, i din region.

Har oppgaven vært til behandling hos REK?

ja nei

- Hvis ja:

Referansenummer:

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 15

Veileder: Lisa Hansson

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven. §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Dato: 20.05.2021

Forord

Denne oppgaven marker slutten på et 3-årig studieløp ved Høgskolen i Molde med en Bachelorgrad i Logistikk og Supply Chain Management. Emnet SCM600 – Bacheloroppgave har vært lærerikt for å fordype seg i et tema som er interessant og spennende for lokalsamfunnet, sjøtransporten og videreutviklingen av det globale markedet. Jobben har vært tidkrevende, men også spennende og svært lærerikt. Oppgaven omhandler hvilke bedrifter som kan benytte seg av den kommende roro-kaia ved Hydro Sunndal, med hovedfokus i to bedrifter. De valgte bedriftene er Hycast og Ottem som er godt etablerte i kommunen. Oppgaven reflekterer rundt sjøtransport, intermodal transport og effektivisering, det er dermed mye teori og informasjon å sette seg inn i.

Jeg vil takke informantene i Hycast og Ottem som var villige til å samarbeide og bidra til god informasjon som kunne benyttes i oppgaven. Jeg vil også takke Sunndal Næringssselskap for plantegninger og informasjon om roro-kaia. Jeg vil også takke min veileder Lisa Hansson for god hjelp underveis, veiledning og planlegging for å komme i mål med oppgaven. Jeg vil også takke familie og venner for støtte og motivasjon underveis i en krevende prosess.

Molde, 20.05.21

Hanna Nikoline Haugen

Sammendrag

Hydro Aluminium er en stor bedrift etablert på Sunndalsøra. Hydro har i dag en kai som brukes til å frakte aluminium over hele verden. Det er i dag flere avganger i uka med skip som tilhører Sea-Cargo. I 2019 ble det etablert en plan av Sunndal Næringssselskap om å utbygge en roro-kai som også andre bedrifter på Sunndalsøra kan få tilgang til med en tilhørende containerplass for lagring av gods. Det blir i dag fraktet mye varer via veitransport og målet med roro-kaia er å minke biltransporten og øke sjøtransporten. Sunndal Næringssselskap var interessert i å finne ut hvordan den nye kaia ville påvirke lokalsamfunnet. I den forbindelse valgte jeg å skrive min Bacheloroppgave om dette temaet og det ble gjennom en kvalitativ undersøkelse gjort som mål og besvare følgende problemstilling:

Hvordan vil den kommende roro-kaia ved Hydro Sunndal påvirke lokale bedrifters transport mønster, med fokus på to bedrifter og den intermodale transporten?

Oppgaven vil ta for seg to bedrifter som er lokale og godt etablerte på Sunndalsøra. Oppgavens struktur begynner med en introduksjon hvor problemstillingen og forskningsspørsmålene presenteres. Videre i oppgaven vil caset presenteres etterfulgt av det teoretiske rammeverket, metode, resultater og konklusjon. For å besvare oppgaven har det blitt benyttet teorier som omhandler markedsanalyse, SWOT-analyse, effektivisering og intermodal transport. Oppgaven har også brukt intervjuer hvor objektene tilhører bedriftene Hycast og Ottem.

Oppgaven har gitt et innsyn i hvordan sjøtransport lønner seg kontra veitransport på det miljømessige plan og hvordan en roro-kai vil bidra til å knytte lokalsamfunnet og regionene sammen.

Figurliste:

| | |
|---|----|
| Figur 1: Plantegning..... | 8 |
| Figur 2: Intermodal sjøtransport som dekker ulike deler av en verdikjede..... | 10 |
| Figur 3: Sea-Cargo's lokasjoner i Europa..... | 16 |
| Figur 4: Kart over bedrifter på Sunndalsøra | 20 |
| Figur 5: Antall utstedt faktura i SAP (Hycast)..... | 26 |
| Figur 6: Regnskap for Hycast i år 2019 | 27 |
| Figur 7: Regnskap for Ottem i år 2019 | 29 |

Tabelliste:

| | |
|---|----|
| Tabell 1: Ulike båter Sea-Cargo disponerer..... | 17 |
| Tabell 2: Oversikt over hvilke bedrifter på Sunndalsøra som kan være aktuelle for roro- kaia | 21 |

Innhold

| | | |
|------------|---|-----------|
| 1.0 | Introduksjon | 1 |
| 1.1 | Formål | 4 |
| 1.2 | Bakgrunn for valg av tema..... | 4 |
| 1.3 | Problemstilling | 5 |
| 1.3.1 | Forskningsspørsmål | 5 |
| 1.4 | Avgrensing for oppgaven..... | 6 |
| 1.5 | Oppgavens oppbygging..... | 6 |
| 2.0 | Case Beskrivelse | 7 |
| 2.1 | Hycast AS | 9 |
| 2.2 | T. Ottem Transport..... | 9 |
| 3.0 | Det teoretiske rammeverket | 10 |
| 3.1 | Intermodal transport..... | 10 |
| 3.2 | Markedsanalyse..... | 11 |
| 3.3 | SWOT-analyse | 13 |
| 3.3.1 | Interne faktorer..... | 13 |
| 3.3.2 | Eksterne faktorer | 14 |
| 4.0 | Sea-Cargo | 16 |
| 5.0 | Metode | 18 |
| 5.1.1 | Valg av metode | 18 |
| 5.1.2 | Datainnsamling | 18 |
| 5.1.3 | Dokument..... | 19 |
| 5.1.4 | Kartlegging..... | 19 |
| 5.1.5 | Intervju | 19 |
| 5.1.6 | Gjennomføring av intervju..... | 19 |
| 6.0 | Resultater | 20 |
| 6.1 | Forskningsspørsmål 1 | 20 |
| 6.2 | Forskningsspørsmål 2 | 24 |
| 6.2.1 | Hycast og Ottem..... | 25 |
| 6.3 | Hycast..... | 26 |
| 6.4 | T. Ottem Transport AS..... | 29 |
| 6.5 | SWOT | 31 |

| | | |
|-------------|--|-----------|
| 7.0 | Diskusjon | 34 |
| 7.1 | Forsknings spørsmål 1 | 34 |
| 7.2 | Forsknings spørsmål 2 | 35 |
| 8.0 | Konklusjon..... | 37 |
| 9.0 | Bibliografi | 39 |
| 10.0 | Vedlegg..... | 41 |
| 10.1 | Vedlegg A: Intervjuguide Hycast AS og Ottem Transport..... | 41 |

1.0 Introduksjon

Transport er en av de største kildene til klimagassutslipp i Norge. Overføringen av godstransport til sjø er med på å bidra til økt transportsikkerhet og reduserer slitasje på veinettet. Import og eksport er i stadig økning og frakt av varer og gods har økt betraktelig de siste årene og forventes å øke med 40% frem til 2040. Jordens overflate består av ca. 70% vann og gjør sjøtransporten til en av de viktigste transportformene. EU har satt som mål at innen 2030 skal 30% av alt gods som i dag transporteres med vogntog på strekninger over 300km, overføres til sjø eller bane. Skip har betraktelig mer lastekapasitet enn vogntog og kan frakte over 200 ganger så mye som en semitrailer over lange avstander med lavt energibruk og klimautslipp, dette bidrar til stordriftsfordeler (Rotevatn, 2019).

For at godsoverføringen skal lykkes må markedsaktørene være engasjerte i å kartlegge potensialet i rederiene og utvikle løsninger som gjør det lønnsomt å bruke sjøtransport kontra veitransport. Det er også viktig å tilrettelegge for effektive knutepunkter og bedre koordineringen mellom de ulike transportformene sjø, vei og bane (Berg-Hansen , 2013).

Sjøtransporten brukes i dag til å frakte store mengder gods og er et dominerende transportmiddel ved global handel. Sjøtransporten kan frakte større volum og vil være et billigere alternativ kontra annen transport da det er lave enhetskostnader og lavt energiforbruk per tonnkilometer (Chopra & Meindl, 2015).

For å bidra til effektiv og miljøbevisst transport er sjøtransporten på full fart framover og flere ønsker å benytte seg av denne typen transport. Flere havner utvides for å kunne ta imot flere og større typer gods og gjøre det enklere å velge sjøveien. På Sunndalsøra har Sunndal Næringssselskap etablert en plan om å bygge en roro-kai ved Hydro Sunndal. Tanken bak kaia er at flere aktører kan benytte seg av den slik at den blir et knutepunkt for kommunen. Næringssselskapet etablerte dermed en plan i 2019 om etableringen av en roro-kai ved Hydro Sunndal.

Samfunnet i dag preges av at bærekraftig drift er viktig. Sjøtransport er et bedre transportmiddel når det kommer til miljø, effektivitet og kostnadsbesparelser. Økningen av veitransport fører til mer utslipp av CO₂, støy, trafikkuhell, flere køer og slitasje på veinettet. Sjøtransport har mindre utslipp enn vei, men har også en lang vei å gå før den blir 100% miljøeffektiv. Om et vogntog og et skip har samme last på samme distanse, slipper vogntoget ut fem ganger så mye CO₂ per tonn som et skip ifølge Sjøtransportalliansen (2012). For å redusere utslippene av klimagasser er det noen tiltak som kan iverksettes. Noen av disse kan være hybridskip ved hjelp av batteriteknologi, eller sørge for å bruke et mer miljøvennlig drivstoff-alternativ. Transporten fra vei til sjø bidrar også til at utslippet av mikroplast fra dekkslitasje reduseres noe som er den største direktekilden til mikroplast i havet ifølge studier gjort av Miljødirektoratet. Å redusere veitransporten og bytte til sjøtransport bidrar til færre utenlandske vogntog på norske veier og dermed redusere konkurransen blant de norske aktørene (Jære, 2016).

Europa og Norge har lange kystlinjer, dette gir sjøtransporten en geografisk fordel. I havnene er det stor kapasitet som gjør at effektiviseringen av lossing og lasting bedres. Sjøtransporten krever ikke like mye investeringer som det veitransporten gjør og det å benytte seg av vei kontra sjø er også tryggere. Mens vei krever vedlikehold og investeringer til veier og tunneler, krever ikke sjøveien denne typen vedlikehold. Sjøveien ligger allerede der. Bygging av vei er omfattende og krever mye tid, penger og ressurser. Sjøveien trenger ikke vedlikehold slik som vei og bane er nødt til. Å flytte langtransport trafikken til sjøveien vil bidra til mindre køer langs veiene og mindre slitasje på veinettet (Logistikk og Transport, 2019).

Hycast AS og T. Ottem Transport, som videre i oppgaven blir refert som Hycast og Ottem, er begge bedrifter som er godt etablerte i Sunndal kommune. Hycast er en bedrift som leverer støperiteutstyr over hele verden og har utviklet god teknologi innenfor dette fagfeltet. Ottem driver et transportfirma hvor de tilbyr ulike typer fraktmetoder til sine kunder, alt fra små pakker til store gods mengder. Hycast frakter over hele verden og Ottem frakter hovedsakelig rundt omkring i Norge. Med en nærliggende roro-kai vil bedriftene kunne bruke mer båtfrakt og dermed bidra til en mer bærekraftig utvikling i transport.

Ro-ro er en forkortelse for «roll-on-roll-off» og er en skipstype hvor rullende last kjøres fra kaia, direkte ombord og av skipet igjen, dette kan inkludere både trailere og lastebiler. Båtene som benyttes har ofte ramper som heves og senkes i baugen og åpne dekk som gir god plass til manøvrering. Fordelen med en ro-ro kai er effektiviteten ved lasting og lossing, godset kan kjøres på og av noe som fører til rask behandlingstid i havnen. Rask lastehandtering reduseres anløpstiden og øker effektiviteten for fartøyene (Wijnolst, Wergeland, & Levander, 2008).

Med kaia følger også utfordringer. For Hycast vil en av utfordringene være avhengigheten av intermodal transport. Når man velger båtfrakt, er intermodal transport en vesentlig faktor. Kolliet blir fraktet på båt fra Sunndalsøra, som videre må hentes av trailer på oppheings plassen. Dette blir en tungvint løsning kontra dagens løsninger som innebærer transport med vogntog fra A til Å. Hycast har innarbeidet et godt system hvor deres kunder bestemmer hvilken frakt de skal benytte. Kundene ser da på kostnadsbesparelser mer enn effektivisering for å motta kolliet sitt. Dette gjør at Hycast ikke får noe annet valg enn å benytte den billigste metoden, selv om metoden innebærer mange ledd før kolliet kommer fram.

Ottem som driver et transportfirma, er ute etter å gjøre kunden mest mulig fornøyd og tilbyr ulike fraktmetoder for å imøtekomme kundens behov. For Ottem er det vesentlig at den nye roro-kaia får en terminal slik at de kan kjøre sine vogntog inn og ut av plassen. Dette for å spare tid og effektivisere frakten. Ottem ser også en utfordring når det kommer til det å skulle benytte den nye roro-kaia. Problemet ligger i at de i dag benytter vogntog til å frakte gods fra A til Å for å slippe den intermodale transporten. For Ottem vil det bli en utfordring å integrere den nye roro-kaia i dagens fraktløsninger og metoder.

Formålet med kaia er at også andre næringsdrivende på Sunndalsøra kan benytte seg av den for å bidra til mest mulig effektivisering og lønnsom transport. Dette vil ha en innvirkning på lokalsamfunnet og føre til et knutepunkt for lokale bedrifter i hele Møre og Romsdal (Sunndal Kommune , 2020) .

1.1 Formål

Oppgavens formål er å redegjøre hvilke aktører og bedrifter som kan benytte seg av roro-kaia og hvordan deres transport mønster kan endre seg når roro-kaia ved Hydro Sunndal kommer. Oppgaven vil også se på hvordan den intermodale transporten påvirker valget av transport metode for bedrifter.

Oppgaven skal se på to sentrale bedrifter i Sunndal Kommune som er godt etablerte og vil være aktuelle aktører som kan disponere seg av den nye kaia. Her gjøres det en SWOT-analyse som viser hvordan de to bedriftene ligger an i dag og hvilke muligheter, trusler, styrker og svakheter som forekommer og kan være aktuelle punkter i forbindelse med kaia.

1.2 Bakgrunn for valg av tema

I mars 2021 la regjeringen fram en plan for en mer effektiv, trygg og klimavennlig transportmetode, hvor det skal benyttes ca. 33 milliarder kroner til utbedringen av sjøveien. Dette vil gi effektive havner og transportkorridorer hvor pengene skal brukes til drift, vedlikehold, beredskap og utbedringer av havner slik at det skal bli enklere å benytte seg av sjøtransport kontra veitransport. Veitransporten i dag fører med seg klimagassutslipp, forurensing, ulykker og støy, derfor har Nasjonal transportplan lagt fram en planløsning for å støtte opp overføringen fra vei til sjø og å legge til rette for en effektiv, trygg og miljøvennlig transportmetode (Samferdelsdepartementet, 2021).

Sunndalsøra er en plass med høye fjell og vakker natur og her ligger bedriften Hydro som er en hjørnesteinsbedrift for kommunen. Bedriften har stått sentralt for det lokale næringslivet og for innbyggerne i kommunen siden oppstarten i 1954 og bedriften bidrar til en stabil og gunstig økonomi. Med eksisterende transport via sjøveien for aluminiumsproduksjonen ble det i 2019 lagt fram en plan av Sunndal Næringssselskap hvor utbedringen av en ny roro-kai ble foreslått.

Planen for kaia var at flere aktører kunne benytte seg av den, men det var ikke kartlagt hvilke bedrifter eller hvordan de skulle kunne benytte seg av den. Det kom derfor fram en plan om å lokalisere et lagerområde i nærheten av kaia for å etablere en containerplass som skal fungere som et havnelager. Her kan gods enkelt transporteres og lagres for at det skal bli enklere å benytte seg av kaia (Sunndal Kommune , 2019).

1.3 Problemstilling

Sjøtransporten er en av de sikreste metodene å benytte seg av ved frakt av store godsmengder. Sjøtransporten er miljøbesparende i tillegg til at den gir tilgang på et stort internasjonalt marked. Overføringen av last fra vei til sjø vil også bidra til bedret trafiksikkerhet og kostnadsbesparelser på veinettet. Det å investere i grønne, maritime transportløsninger vil bidra til effektiv eksport og import, samt gi en bærekraftig utvikling i norske og internasjonale havner (Grønt Skipsfartsprogram , 2019).

Det er flere aktuelle bedrifter på Sunndalsøra som vil være relevante i bruken av den nye roro-kaia. For å begrense oppgaven fokuserer den hovedsakelig på to bedrifter: Hycast og Ottem. Hycast har mange leveranser til og fra utlandet, og Ottem er et transportfirma som har mange leveranser på vei. Det finnes også flere bedrifter som er aktuelle i bruken av kaia som vil bli presentert, samt hvilken innvirkning den intermodale transporten har på valget i transport. Ut ifra dette bygger oppgaven på følgende problemstilling:

Hvordan vil den kommende roro-kaia ved Hydro Sunndal påvirke lokale bedrifters transport mønster, med fokus på to bedrifter og den intermodale transporten?

1.3.1 Forskningsspørsmål

For å besvare problemstillingen på en god måte har oppgaven foretatt seg følgende forskningsspørsmål:

1. Hvilke bedrifter på Sunndalsøra vil ha nytte av kaia?
2. Hvilke muligheter og trusler vil roro-kaia medføre for Hycast og Ottem?

For å besvare forskningsspørsmålene må relevant teori brukes og oppgaven har dykket inn i teori som omhandler markedsanalyse, effektivisering og intermodal transport. Oppgaven vil også foreta seg en SWOT-analyse. Disse ulike teoriene utgjør oppgavens teoretiske rammeverk. Problemstillingen omfatter hvordan den nye roro-kaia kan brukes av flere aktører i Sunndal Kommune hvor det er lagt vekt på to hovedbedrifter, Hycast og Ottem. Hovedfokuset for oppgaven vil være hvordan kaia vil påvirke transportmetodene Hycast og Ottem benytter i dag og hvordan de kan bruke kaia.

1.4 Avgrensning for oppgaven

Oppgaven omfatter et stort tema og oppgavens utgangspunkt for både problemstilling og forskningsspørsmål har et bredt aspekt. Da det blir svært tidkrevende og komplekst og skulle gjennomføre en SWOT-analyse for alle bedrifter i nærområdet som kan benytte seg av kaia, har oppgavens hovedfokus valgt å begrense seg til to lokale bedrifter: Hycast og Ottem.

1.5 Oppgavens oppbygging

Oppgaven er bygd opp systematisk for å gi en rød tråd slik at den skal bli enkel og forståelig for leseren, dette for å gi informasjon i systematisk rekkefølge.

Oppgaven startet med en introduksjon for å gi leseren et innblikk i hva oppgaven skal omhandle, etterfulgt av formålet for oppgaven, problemstillingen og tilhørende forskningsspørsmål. Videre i oppgaven finner man en case-beskrivelse som skal gi et dypdykk i oppgaven, og en presentasjon av de to valgte bedriftene.

Det teoretiske rammeverket kommer like etter og skal vise hvilke teorier oppgaven skal omhandle og hvilke begrep den forholder seg til. Etter teorien kommer den valgte metoden som passer til oppgaven for å gi en god struktur hvor det er samlet inn data for å gjøre analysene. Dermed kommer resultatet med ulike underkapittel som belyser forskningsspørsmålene. Helt til slutt i oppgaven kommer en diskusjon som omfatter en drøfting av hele oppgaven og dermed også en tilhørende konklusjon. Til sist kommer referanselisten hvor det kommer fram hvor informasjonen er hentet fram.

2.0 Case Beskrivelse

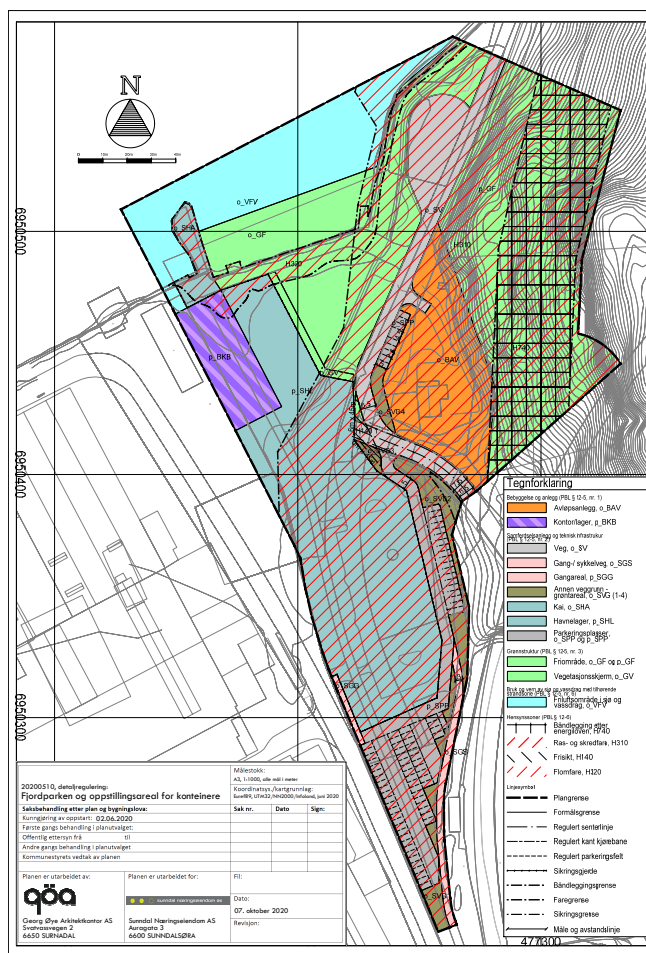
Sunndal Næringssselskap - SUNS er en bedrift som jobber for å fremme næringslivet i Sunndal ved å bidra til etableringen av nye virksomheter og videreutviklingen av eksisterende virksomheter. SUNS utfører etablererveiledning i Sunndal i samarbeid med Møre og Romsdal fylkeskommune og Innovasjon Norge. I 2005 ble arealene for Industriveien regulert av Sunndal kommune til industriformål. Fra 2012 – 2014 ble arealene oppfylt ved bruk av masser fra Oppdølsstrand tunnelen i samtykke med avtaler mellom Statens Vegvesen, Sunndal kommune og Hydro (Sunndal Næringssselskap , 2020).

I 2008 gikk Hydro, Sunndal Kommunen og Siva Eiendom (SEH) sammen om å etablere Sunndal Næringspark. Sunndal Næringseiendom AS (SNE) ble tilknyttet ansvaret for å eie, utvikle og forvalte det nye næringsarealet i næringsparken. Dette var en langsiktig og framtidsrettet satsning. Ved utgangen av 2019 har SNE solgt tomter tilsvarende 40% av arealet. Over 30 Sunndalsbedrifter med nær 550 ansatte er lokalisert i næringsparken. Sunndal Næringseiendom AS har vist stort engasjement og positivitet rundt etableringen av en ro-ro kai ved Fjordparken, en slik kai vil representere styrke og gi muligheter for å bedre utviklingen i det lokale næringslivet. En ro-ro kai vil også bidra til et knutepunkt for gods inn og ut av Møre og Romsdal og Trøndelag (Fossum, 2021).

Planen er at Hydro skal eie og drifte selve ro-ro kaia hvor det per i dag ankommer fraktskip som frakter ut aluminium. En kontainerplass skal sørge for at regionale aktører skal ha mulighet til å bruke ledig kapasitet på skipene. Når skipene fylles opp, reduseres kostnadene. Dette er med på å bidra til å styrke konkurransekraften til Hydro og annet regionalt næringsliv. Transport via sjø er også en mindre belastning for miljøet enn frakt på veg.

Effektiviseringen rundt en ro-ro-kai vil gi en betydelig økonomisk og miljømessig gevinst i forhold til transport og frakt. Dette vil være i tråd med FN's bærekraftsmål nr.13 om å stoppe klimaendringene (FN-sambandet, 2021). Effektiviseringen vil gjøre kaia mer attraktiv for mange av de etablerte næringslivsaktørene i Sunndal og omegn (Sunndal Kommune, 2019).

Hydro Sunndal er Europas største og mest moderne anlegg for produksjon av primæraluminium. Produksjonen ble etablert i 1954 og har i dag en produksjonskapasitet på 400.000 tonn primæraluminium i året. I forbindelse med produksjonen på Sunndalsøra har Kristiansund og Nordmøre Havn vært i dialog med Hydro for å få etablert en ro-ro kai ved Fjordparken på Sunndalsøra. Lokaliseringen av kaia vil gi muligheten for det lokale næringslivet og benytte seg av tilbudet, på denne måten knyttes næringslivet sammen. Transport og logistikk blir en vesentlig faktor i etableringen av kaia og hvilke aktører som kan benytte seg av tilbudet slik at man får mest mulig utbytte av kaia.



Figur 1: Plantegning

Figuren over viser en plantegning av hvordan det nye området med rorokaia skal se ut. Det hvite arealet viser Hydro i dag, hvor grensen går og hvor den gamle kaia ligger. På figuren er det gråblå området vist til å være det nye kontainerområdet. Det lilla området skal være kontor og lagerbygg.

En ny roro-kai er en ombygging av den eksisterende kaia på Hydro Sunndal sitt område hvor det i dag er skipstrafikk. Kontainerplassen skal bidra til å fylle opp avganger og en utvidelse av havneområdet med nytt terminalbygg vil fungere som et mellomlager for gods. Hydro forventer at mer av deres frakt vil gå over sjø i fremtiden, og at tungtrafikken gjennom Sunndalsøra vil bli halvert med rundt 2000 biler i året til 1000 i fremtiden. Kontainerplassen vil gjøre det mulig å benytte ledig kapasitet på avganger. Dermed vil kontainerplassen bidra til å fylle opp båter som skal frakte aluminium fra Hydro, og som ellers går med ledig kapasitet (Sunndal Kommune, 2019).

2.1 Hycast AS

Hycast ble grunnlagt i 1990 av forskere for å sikre toppmoderne teknologiutvikling av utstyr til aluminiumsproduksjon og har i over 30 år vært en ledende bedrift og leverandør innen aluminiums teknologien. Hycast er en spin-off bedrift fra Hydros Research and Development avdeling og selskapet er i dag en uavhengig kommersiell virksomhet. Bedriften er lokalisert på Sunndalsøra og med kort vei til Hydro Sunndal gir det enkelt tilgang på Europas største primære aluminiumsanlegg. Dette gjør at bedriften enkelt kan teste og forbedre nye og eksisterende teknologier i et operativt og industrielt miljø. Hycast har lang erfaring og kunnskap i levering av produkter og tjenester til kunder over hele verden både i og utenfor Hydro. Hycast leverer varer over hele verden fra Norge til Kina og ut i Europa, for å effektivisere bedriften på best mulig måte er det å benytte seg av raskest og mest mulig økonomisk transport en nøkkelfaktor. En roro-kai med umiddelbar nærhet kan bidra til å effektivisere dagens transportmetode (Hycast AS, 2020).

2.2 T. Ottem Transport

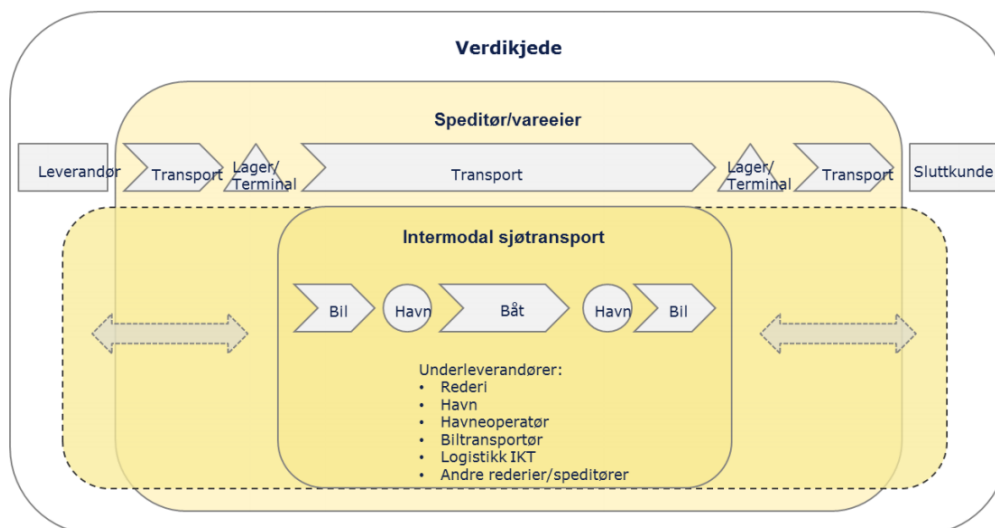
Ottem Transport er en bedrift som utfører ulike typer transportoppdrag hovedsakelig i Midt-Norge og til og fra Østlandet. Bedriften ble etablert i 1969 og i 1987 ble selskapet omgjort til aksjeselskap. Bedriften benytter seg av flere ulike kjøretøy som: langtransport, spesialtransport, transport av biprodukter, lokaltransport og pakketransport. Langtransport er den mest benyttede typen frakt de disponerer til sine kunder. En roro-kai vil kunne bidra til at bedriften kan utvide og ekspandere til flere steder i Norge og også ut i Europa (Ottem , 2020).

3.0 Det teoretiske rammeverket

Det teoretiske rammeverket for oppgaven er svært bredt og berører mange fagfelt, det må derfor avgrenses. Formålet med dette kapitelet vil belyse teorien som oppgaven hovedsakelig kommer inn på. Oppgavens formål er å kartlegge hvilke aktører som kan benytte seg av kaia og hvordan transport mønsteret påvirkes med tanke på den intermodale transporten. Oppgaven vil ta for seg to store aktører i kommunen som er relevante og fokuserer derfor på Hycast og Ottem. Fokuset vil også ligge på belysningen av hvilken effekt kaia vil ha på andre bedrifter i kommunen, den intermodale transporten og effektivisering.

3.1 Intermodal transport

Intermodal transport innebærer at to eller flere transportformer inngår i en transportkjede. Godset blir fraktet og lastes på en lastebærer, dette kan være bil, båt og bane. Intermodal sjøtransport er sammensatt, kompleks og inneholder mange ulike kundesegementer. Sjøtransporten har en kostnadsulempe fordi container, tralle eller lastebærer må veksles mellom bil og skip i begge ender av kjeden. I tillegg til håndteringen av gods skal også dokumentbehandlingen skje i henhold til fortolling og håndtering av farlig gods (Logistikk og Transport, 2019) .



Figur 2: Intermodal sjøtransport som dekker ulike deler av en verdikjede

Figuren over viser hvordan intermodale sjøtransporttjenester er satt sammen og dekker ulike deler av verdikjeden og involverer en varierende grad av ulike aktører.

Intermodal transport er kompleks og medfører mange ulike aktører. Intermodal transport kjennetegnes som en dør-til-dør-løsning hvor minst to ulike transportmodeller blir brukt

uten å håndtere godset ved bytting av modus. For at en transport skal være intermodal må godset fraktes i samme lastebærer under heler transportruten. Fordelen med intermodal transport er at dersom en ulykke oppstår, er det operatøren for den intermodale transporten som har ansvar. En sammenslåing av forskjellige transportmodus vil også muliggjøre konsolidering noe som vil føre til stordriftsfordeler og gjøre frakten mer økonomisk. Kostanden på containerfartøy per tonn mil er lavere enn ved bruken av tradisjonelle fartøy dermed vil dette gjøre frakten mer økonomisk. Samt at laste- og lossekostnader på containerterminaler generelt lavere enn kostnader for tradisjonell håndtering ved bruk av arbeidskraft (Song & Panayides, 2015).

Ulempen med intermodal transport er høye terminalkostnader. For å være konkurransedyktige må shippingbedrifter benytte seg av store containerskip og redusere operasjonelle kostnader. Containerterminaler blir dermed nødt til å konkurrere om de store skipene ved å utvide kaiområdene og innføre ny teknologi og utstyr for å håndtere disse skipene. Flere kaier bruker i dag kraner og maskiner ved håndteringen av gods noe som gir redusert arbeidskraft. En annen ulempe med intermodal transport er at den inneholder mange ledd som kan gi utfordringer knyttet til informasjonsutveksling ved overføringen av godset til andre modus. Dette kan gi forsinkelser eller hindre leveringsnøyaktigheten (Song & Panayides, 2015).

3.2 Markedsanalyse

En markedsanalyse har som mål å skaffe pålitelig informasjon om situasjonen. Den skal kartlegge muligheter og trusler i markedet for å redusere usikkerheten i beslutningene virksomheten skal treffe i fremtiden. En markedsanalyse skal innhente informasjon om markedet for å beslutte hvilke framtidige målsettinger og nytte bedriften vil ha av virksomheten. Den vil hjelpe bedriften med å legge en bedre strategi og øke lønnsomheten. For å gjennomføre en markedsanalyse vil det være lønnsomt å foreta en bransjeoversikt for å gi en oversikt over dagens situasjon i bedriften og kartlegge framtidsutsiktene. Det vil også være fornuftig å se på målgruppen for hva som er kundegrunnet og deres behov. Pris og forecast vil også være lønnsomt for å bestemme hvordan bedriften skal posisjonere seg og hvilke deler av markedet den skal posisjonere seg i. I en markedsanalyse må det innhentes, registreres og analyseres data og identifisere de mulighetene og problemene som foreligger eller som vil komme (Sander, 2019).

En markedsanalyse skal hjelpe bedriften med å analysere markedet for å gi kundene best mulig løsninger. Når man skal bruke en markedsanalyse er det viktig å se på forretningsrisikoen. Ved å redusere risikoen og være klar over hvor den befinner seg, vil det bli enklere å ta beslutninger som fortsatt kan bidra til vekst i bedriften. Når man bruker en markedsanalyse vil man også kunne kartlegge hvilke vekstmuligheter bedriften står ovenfor i forhold til å oppdage nye markeder eller segmenter, noe som gjør at man ligger foran konkurrerende bedrifter. For at bedriften skal kunne forbedre seg er det viktig å se på sammenhengen mellom bedriftens kvalitet og målene som skal gjennomføres. Dette vil skape forutsetninger for optimalisering av ressursene (Ekelund, 2020).

Ved å ta i bruk en markedsanalyse vil det også bli interessant å se på effektiviseringen knyttet til markedsanalysen.

Effektivisering omfatter det å være virkningsfull, målrettet og at man får en økonomisk fordel i forhold til innsatsen som er lagt ned. Effektivisering går også ut på og oppnå høy verdiskapning samtidig som at man ikke bruker mer ressurser. Effektivitet omhandler det å bruke minst mulig ressurser for å oppnå best mulig resultat. For å bli mer effektiv må man oppnå høyere måloppnåelse med samme innsatsfaktor som før. Effektivitet gjør at man jobber smartere og raskere samt at man utnytter ressursene og utvikler bedre teknologi. Effektiviseringen omhandler det å bruke ressurser på en mest mulig lønnsom måte og som dermed bidrar til kostnadsbesparelser. For bedrifter er det å benytte seg av effektiv produksjon, sparte penger. Tid er penger og dermed innspart tid, ressurser og kostnader. (Busch, Johnsen, & Vanebo, 2009).

$$\text{Effektivitet} = \frac{\text{Verdiskapning}}{\text{Ressursbruk}}$$

Det er flere mulige tiltak for å bedre effektiviseringen i havner i dag. De ulike tiltakene kan være økt kapasitet på skipene for å redusere liggetiden, automatisk havnetransport som øker produktiviteten og reduserer ventetiden for vogntog. Å etablere lagerplasser bidrar til å redusere ut- og innhentingskostandene og endre avgiftsstrukturen for sjøtransporten.

3.3 SWOT-analyse

En SWOT-analyse gir en oversiktlig og brukervennlig metode for å oppsummere de interne og eksterne faktorene i organisasjonen på en oversiktlig og enkel måte. Analysen fungerer som et bindeledd mellom de interne faktorene som identifiserer styrker og svakheter samt de eksterne faktorene som kartlegger muligheter og trusler (Roos, Krogh , Roos, & Boldt-Christmas, 2018).

En SWOT-analyse består av fire hovedkomponenter hvor de to første er bedriftens sterke og svake sider. De to siste komponentene i en slik analyse er muligheter og trusler. Ved å analysere disse elementene kommer man frem til et resultat som skal analyseres senere i oppgaven. En SWOT-analyse skal bidra til å systematisk kartlegge organisasjonens muligheter for å møte ulike utfordringer. I det neste kapitlet skal oppgaven foreta en SWOT-analyse av Hycast og Ottem for så å sette de opp mot hverandre og analysere et resultat. Analysens mål er å kartlegge selskapets muligheter slik at organisasjonens stiller sterkt i møte med utfordringer og forandringer (Roos, Krogh , Roos, & Boldt-Christmas, 2018).

3.3.1 Interne faktorer

De interne faktorene representerer bedriftens sterke og svake sider. Organisasjonens interne sterke sider påvirker bedriften positivt og representerer det bedriften er god på og gir dermed en trygghet. Dette kan være effektivisering som vil gi en kostnadseffektiv besparelse og føre til et konkurransefortrinn i markedet. Effektiviseringen går ut på å utnytte minst mulig ressurser for å oppnå et best mulig resultat. Dette innebærer også at bedriften blir mest mulig kostnadseffektiv ved å bruke mins mulig ressursbruk som er nødvendig for å ferdigstille produktet eller tjenesten. Dette gir igjen bedriften et konkurransefortrinn i markedet slik at den stiller sterkere enn de konkurrerende bedriftene på markedet (Roos, Krogh , Roos, & Boldt-Christmas, 2018).

Interne svakheter er bedriftens mangler på måloppnåelse og bidrar til en negativ effekt innad i bedriften. Dette kan være manglende erfaring, dårlig planlegging og økonomiske utfordringer. Den interne analysen foretar seg:

- Finansielle ressurser som involverer inntjening, likviditet, lånekapasitet og investeringskapasitet.
- Fysiske ressurser som foretar seg lokalisering, automatisering, integrering, kapasitetsutnyttelse og tilgang på ressurser.
- Menneskelige ressurser som involverer kompetanse, utdanning, fleksibilitet, lojalitet og produktivitet.
- Organisasjonsressurser som omhandler produktutvikling og produksjonsstyring samt bedriftskultur.
- Rykte som involverer kunder erfaring, konkurrenter, prisnivå og leveringsdyktighet.
- Markedsføring som omfatter markedsandel, markedsanalyse, produktbredde og konkurransekraft.

(Roos, Krogh , Roos, & Boldt-Christmas, 2018).

3.3.2 Eksterne faktorer

De eksterne faktorene representerer bedriftens muligheter og trusler. Bedriftens muligheter vil representere bedriftens evne til å ivareta den stabiliteten organisasjonen har opparbeidet seg og i tillegg skape en trygghet i markedet.

Eksterne trusler representerer de hindringer organisasjonen skulle kunne møte på. Eksempler på dette kan være endringer i markedet, juridiske og politiske trusler eller endringer, samt konkurranse fra andre bedrifter. Den eksterne analysen tar for seg markedsfaktorer, generelle økonomiske og politiske faktorer, teknologiske faktorer, konkurransefaktorer og sosiale faktorer (Roos, Krogh , Roos, & Boldt-Christmas, 2018).

Markedet er i konstant endring og markedsendringer er en naturlig prosess som et resultat av at omgivelsene endrer seg. Konjunktursvingninger er med på å påvirke dagens endringer i markedet og man kan skille mellom høykonjunktur og lavkonjunktur. Ved høykonjunktur er flere mennesker i arbeid og inntektene i husholdningen øker. Dette fører til at forbrukeren benytter og av flere varer og tjenester, dermed vil bedrifter tjene penger og sysselsette flere i arbeid. Ved lavkonjunktur må bedriftene legge om strategien for å skaffe inntekter. Bedriftene må tenke smart og strategisk for å kunne overleve i et trangt marked med lavkonjunktur (Porter, 1992).

Eksempel på markedsendringer kan være nye konkurrenter som entrer markedet. Dette oppfattes som en trussel mot bedriften og kan gjøre at den stiler svakere på et internasjonalt marked. Markedsendringer kan også være endringer i nye lover og reguleringer, noe som vil spille en rolle for juridiske og politiske trusler. Dette er lover og regler som påvirker bedriften gjennom budsjett, subsidier, skattenivå og avgifter (Porter, 1992).

Teknologiske faktorer representerer trusler og muligheter for bedriften. Dette kan være trusler knyttet til utgått teknologi og tungvinte løsninger som gjør at konkurrentene stiller sterkere og dermed får en konkurransefordel. Mulighetene som foreligger for teknologiske faktorer er utvikling av nye og bedre produkter og tjenester, samt bedre teknologien som allerede benyttes. For bedrifter er det viktig å kunne se mulighetene og hvordan bedriften kan ta i bruk ny teknologi for å effektivisere verdiskapningen og samtidig oppnå et konkurransefortrinn (Porter M. E., 2018).

Konkurransefaktorer innebærer at bedriftene klarer å utnytte ressurser og kompetanse som kan gi en fordel foran konkurrentene. Dette kan være varer og tjenester som produseres billigere enn i andre land eller å yte god service framfor det konkurrenten tilbyr.

Konkurransefaktorer kan knyttes til de fem konkurransekraftene som innebærer press fra substitutter, kundenes makt, leverandørens makt, potensielle nye etablerere og rivaliseringer i bransjen (Porter M. E., 1987).

De sosiale faktorene er med på å gjøre bedriften komplett og skape et godt og trygt arbeidsmiljø hvor man kan bidra til å skape god kompetanse rundt de ansatte slik at de yter best mulig og presterer. Dette bidrar til å løfte bedriften et hakk over konkurrentens og spiller en viktig rolle inn på både konkurransefaktorene og de teknologiske faktorene (Porter M. E., 1987).

4.0 Sea-Cargo

I dag benytter Hydro Sunndal seg av båter fra Sea-Cargo til frakting av aluminium. De har flere avganger i uka og vil med en roro-kai kunne legge til kai med flere båter slik at flere bedrifter vil kunne få tilgang på de tjenestene de tilbyr. Sea-Cargo driver en roro-linjetjeneste i Nordsjøen - til og fra Norge, Danmark, Sverige, Polen og Storbritannia. Sea-Cargo har i dag to avganger ukentlig i hver retning og tilbyr en enorm transportkapasitet på skipene. Sea-Cargo kombinerer transport med lav risiko og kort transittid. De har i dag flere avganger fra Sunndalsøra og ut i Europa og leverer blant annet til Immingham i Storbritannia hvor transporten går via Høyanger, Håvik og Haugesund. Sunndalsøra har også flere leveranser til og fra Rotterdam. Med roro-kaia vil Sunndalsøra få et eget knutepunkt for transport da kaia blir større og har plass til flere båter. Dette vil effektivisere transporten med frakt av varer og tjenester og bidrar til å få flere avganger til flere ulike lokasjoner samt en stabil fraktmetode (Sea-Cargo, 2021).



Figur 3: Sea-Cargo's lokasjoner i Europa

I figuren over ser man et kart over Sea-Cargo's ulike lokasjoner i Europa. På dette kartet ser man at Sunndalsøra ikke er merket som en hovedlokasjon, dette vil endre seg når roro-kaia kommer. Sunndalsøra vil bli et knutepunkt i regionene og kan ifølge administrerende direktør i Sea-Cargo, Ole Sævild, utkonkurrere havna i Trondheim. Dette vil knytte regionene sammen og bidra til å gjøre Sunndalsøra mer attraktiv for frakt og bedriftsutvikling (Fossum, 2021).

Sea-Cargo har flere lasteskip som er beregnet for roro-kai. Disse er SC Connector, SC Ahtela, Trans Carrier, SC Astrea, SC Ecpress, Trans Fighter, Bore Bay, MV Misana, Mv Misida og MV Baltica (Sea-Cargo, 2021).

| Name | Vessel | Ramp Capacity | Height Main Deck | Height Lower Hold | Deck Load Main Deck |
|---------------|--------------------------|---------------|------------------|-------------------|--------------------------|
| SC Connector | Ro-ro/sidedoor | 90 t | 5,0 m | 4,6 m | 5,0 t/m ² |
| SC Ahtela | Ro-ro/sidedoor | 70 t | 5,0 m | 4,3 m | 5,0 t/m ² |
| Trans Carrier | Ro-ro/sidedoor | 90 t | 6,0 m | 4,3 m | 4,0 t/m ² |
| SC Astrea | Ro-ro | 120 t | 6,7 m | 4,5 m | 6,0 t/m ² |
| SC Express | Multipurpose ro-ro | 100 t | 4,8 m | 2,4 m | 6,0 t/m ² |
| Trans Fighter | Ro-ro/sidedoor/container | 120 t | 6,2 m | 5,75 m | 6,3-9,3 t/m ² |
| Bore Bay | Ro-ro | 100 t | 5,0 m | 4,6 m | 5,0 t/m ² |
| MV Misana | Ro-ro | 200 t | 5,0 m | 5,0 m | 5,0 t/m ² |
| MV Misada | Ro-ro | 200t | 5,0 m | 5,0 m | 5,0 t/m ² |
| MV Baltica | Ro-ro | 200t | 6,7 m | 6,3 m | 2,0 t/m ² |

Tabell 1: Ulike båter Sea-Cargo disponerer

I tabellen over ser man de ulike båtene Sea-Cargo disponerer, og hvilket fartøy det er. De ulike båtene har ulik rampe kapasitet som er vist i tabellen under «Ramp Capacity», dette er vist som antall tonn. Høyden på Main Deck og Lower Hold er vist i tabellen som antall meter. Kapasiteten på hoveddekket er vist som antall tonn per kvadratmeter i tabellen. Tabellen viser forskjellen på lastekapasiteten og hvor mye hvert enkelt fartøy kan disponere. Dette gir en indikasjon på hvor mye skipet kan frakte og viser at det er stor lastekapasitet tilgjengelig på skipene som bedriftene i Sunndal kan benytte seg av når roro-kaia kommer.

5.0 Metode

Metoden er en planmessig fremgangsmåte spesielt i vitenskap og filosofi og bygger på regler og prinsipper. Metoden skal vise til måten man samlet inn data på og ulike metoder har ulik hensikt, dermed er det viktig å velge riktig metode (Tranøy, 2019).

I dette kapitlet skal det redegjøres for hvilken metode som er brukt. Man kan velge mellom to ulike typer metode, kvalitativ og kvantitativ.

5.1.1 Valg av metode

I valget av metode står det mellom kvalitativ og kvantitativ metode.

Kvantitativ metode brukes ved innsamling og analyse av kvantitative data. Dette er data som lar seg tallfeste eller uttrykke i form av tall. Kvantitativ metode samler inn informasjon gjennom eksisterende statistikk eller spørreskjema.

Kvalitativ metode samler inn informasjon som ikke lar seg tallfeste. Her samles datamaterialet inn ved hjelp av intervjuer, observasjon eller dokumenter.

For denne oppgaven finnes det lite informasjon som lar seg tallfeste og den informasjonen som er tilgjengelig er begrenset, dette gjør en kvantitativ metode vanskelig å ta i bruk.

Dermed falt valget for denne oppgaven på en kvalitativ metode som passer best til denne typen problemstilling (Grønmo, 2020).

5.1.2 Datainnsamling

Kvalitative studier innbefatter flere ulike datainnsamlingsmetoder, dette kan være deltagende og ikke deltagende observasjon. Man skiller mellom to ulike typer data: primærdata og sekundærdata. Primærdata er data som skal gi svar på en klart avgrenset og aktuell problemstilling. Sekundærdata er datakilder som allerede eksisterer. I kvalitative intervju er det svært viktig å ivareta integriteten til vedkommende som deltar både under intervjuet og i etterkant av intervjuet når resultatene skal presenteres (Grønmo, 2020).

Denne oppgaven bygger hovedsakelig på primærdata innhentet ved hjelp av intervju. Prosjektet rundt rorokaia har mye informasjon som ligger ute på nett og bygger derfor på sekundærdata, men for å kunne innhente informasjon hos de to ulike bedriftene ble det nødvendig å hente informasjon ved hjelp av intervju og da primærdata (Sundbye & Nisted, 2017).

5.1.3 Dokument

Oppgaven har tatt i bruk dokumenter som er skaffet fra Sunndal Næringssselskap. Dokumentene har gitt tilgang til plantegninger knyttet til den kommende roro-kaia og ble samlet inn fra en kontaktperson i Sunndal Næringssselskap. Dette bidro til god kunnskap og informasjon om prosjektet.

5.1.4 Kartlegging

Kartleggingen av prosjektet har gitt mye informasjon som er nyttig i henhold til oppgavens problemstilling og forskningsspørsmål. Det er hentet en god del informasjon fra nettsidene til bedriftene som oppgaven tar for seg. Mye av informasjonen er også hentet fra rapporter og dokumenter hos de ulike bedriftene som ble vesentlig for å gi en god kartlegging av oppgaven. Kartleggingen har bidratt til å samle inn planer, plantegninger og data hvor mye av informasjonen er hentet fra nettsider til bedriftene, gjennom intervju og innsamling av data.

5.1.5 Intervju

For å gjennomføre et intervju er det viktig å bruke gode informanter. Informantene er sentrale skikkelser i bedriftene Hycast og Ottem og har gode kunnskaper om bedriften, kommunen og dens infrastruktur samt transportmetodene bedriften bruker.

Et intervju er en samtale hvor en part innhenter informasjon og opplysninger fra en annen part. I samfunnsvitenskapen inngår intervju som en forskningsmetode. Forskningsintervju kan være personlig, over telefon eller i form av spørreskjema (Orgeret, 2018).

Intervjuene ble gjennomført i form av at bedriftene ble stilt spørsmål rundt oppgavens problemstilling og hvilke utfordringer, muligheter og trusler de så rundt den nye roro-kaia. Spørsmålene ble formulert slik at de skulle passe til problemstillingen og bedriftens nåværende situasjon. Informantene fikk også snakke fritt om bedriften slik at jeg som intervjuer skulle få et innblikk i hva bedriftens mål og egenskaper er i dag.

5.1.6 Gjennomføring av intervju

For å gjennomføre intervjuene ble det laget en intervjuguide i henhold til NSD: Norsk senter for forskningsdata. Intervjuene ble gjennomført uten noen form for lydopptak og personvernopplysninger, dermed er det ikke påkrevd av NSD og melde inn prosjektet. Intervjuguiden var behjelpelig for å kunne stille relevante spørsmål i henhold til

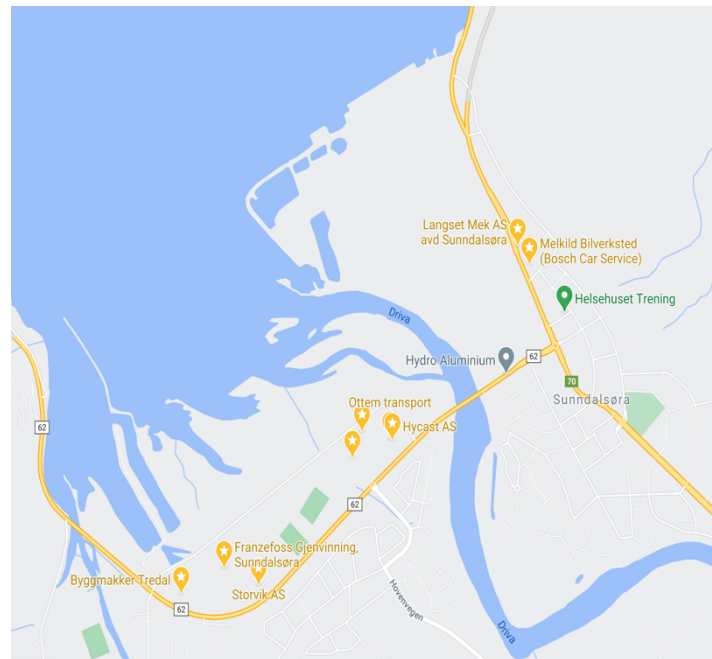
problemstillingen og forskningsspørsmålene. Intervjuene ble gjennomført på Teams med Ottem og i lokalene til Hycast.

6.0 Resultater

I dette kapitlet skal oppgaven legge fram ulike resultater, intervju og plantegninger samt informasjon om de ulike bedriftene på Sunndalsøra og hvordan de kan være aktuelle for roro-kaia.

6.1 Forskningsspørsmål 1

På Sunndalsøra finnes det flere ulike bedrifter som i dag frakter og mottar ulike varer og tjenester rundt om i Norge og verden. I dag er det ikke noen av bedriftene i kommunen utenom Hydro som benytter seg av kaia. Dette er fordi lasten må gå gjennom hovedporten og her er det flere usikkerhetsmomenter som avgjør om man kan entre inngangen eller ikke. Dette gjør at svært få bedrifter benytter seg av kaia som er i dag da det er såpass strengt og man er pålagt å ha en sikkerhetserklæring samt en godkjenning for å entre inngangen (Hydro, 2021). Med roro-kaia vil dette endre seg da innkjøringen av gods vil foregå på utsiden av Hydro og med en containerplass vil det bli enkelt å få fraktet godset til og fra terminalen på kaia.



Figur 4: Kart over bedrifter på Sunndalsøra

Figur 4 viser en oversikt over bedrifter på Sunndalsøra som mulig kan benytte seg av roro-kaia. Bildet viser bedriftene Langset Mek, Melkild Bilverksted, Hydro Aluminium, Ottem transport, Hycast, Franzefoss, Storvik og Byggmakker. Storvik og Langset Mek er begge bedrifter som leverer sine varer og tjenester til Hydro og Hycast.

| Bedrifter | Aktuell for roro-kaia (kryss) |
|-----------------------|-------------------------------|
| Ottem | x |
| Hycast | x |
| Franzefoss | x |
| Langset Mek | x |
| Storvik AS | x |
| Bilfinger | |
| Byggmaker | x |
| Bygger'n | x |
| TESS Sunndal | x |
| Elkjøp Sunndalsøra | x |
| Kiwi Sunndalsøra | |
| Extra Sunndalsøra | |
| Jysk | x |
| Bunnpris Sunndalsøra | |
| Sunndal Bil AS | |
| Rema 1000 Sunndalsøra | |
| Sunndal Bilservice AS | x |
| Tørset bil AS | x |
| Melkild Bilverksted | |
| Bratseth | |

Tabell 2: Oversikt over hvilke bedrifter på Sunndalsøra som kan være aktuelle for roro-kaia

I tabellen over ser man en oversikt over ulike bedrifter på Sunndalsøra hvor det er satt et kryss bak de som kan være aktuelle i bruken av den nye roro-kaia. Kryssene er satt med tanke på hvilke varer, tjenester og produkter bedriftene frakter og mottar.

Franzefoss er en bedrift som driver med gjenvinning og sorterer næringsavfall, samt at de også driver med containerutleie på Sunndalsøra, Oppdal og Tingvoll (Franzefoss, 2020). Dette er en bedrift som potensielt kan benytte seg av kaia med containerutleie og de kan levere sine varer og tjenester til utleie ved den nye containerplassen.

Langset er et selskap som leverer prosjektløsninger til olje- og gassindustrien, maritim virksomhet, prosessering og havbruk. Hovedkvarteret er lokalisert i Molde og har i Sunndalsøra et verksted som går under navnet Langset Mek. Langset Mek leverer tjenester til blant annet Hydro hvor de tilbyr plate og rørarbeid, montering og maskinering. Langset leverer i dag stort sett varer og tjenester rundt om i Norge og har flere leveranser for Hydro. Med en roro-kai vil Langset kunne frakte sine tjenester effektivt med båt til og fra Høyanger, Husnes og Håvik (Langset , 2019).

Storvik har kontorlokasjoner på Island og i Kristiansund i tillegg til Sunndalsøra. De har partnere og klienter over hele verden noe som gjør de svært global i et internasjonalt marked. Storvik har de siste årene satset på olje- og gassindustrien hvor de leverer tjenester til det internasjonale markedet. I tillegg har Storvik satset på installasjon og vedlikehold i forbindelse med vannkraft. Dette gjør at bedriften vil kunne benytte seg godt av den nye roro-kaia for å effektivisere transporten de benytter seg av i dag (Storvik AS , 2020).

Bygger'n og Byggmaker er begge bedrifter som leverer varer og tjenester til ulike byggeprosjekt til privatkunder og bedrifter. Disse bedriftene kan benytte seg av kaia i form av leveranser av materialet eller andre prosjekter som krever stort volum, dette kan være leveranser av tak, byggematerialer, vinduer og kjøkken. Dette er tjenester som krever et større volum og dermed kan det være svært gunstig og benytte seg av sjøtransport.

TESS Sunndal og Elkjøp Sunndal er begge bedrifter som hører til på industriområde på Sunndalsøra. TESS er en bedrift som er leverandør av drift- og vedlikeholds produkter og har mange leveranser til både Hycast og Hydro. De har hovedkontor i Lier og har også virksomheter i utlandet som koordineres av TESS International, dette gjelder selskapene i Danmark, Skottland, Spania, USA, Brasil og Singapore (TESS, 2020). Elkjøp er leverandør av elektronikk, hvitevarer og kjøkken. Begge disse bedriftene er potensielle kandidater til å benytte kaia da de har mye leveranser av varer. TESS kan benytte seg av kaia for å motta varer fra deres utenlands virksomheter som gjør det enkelt og frakte til og fra utlandet da kaia gir en mulighet til å nå det internasjonale markedet enklere. Det samme gjelder for Elkjøp som kan motta hvitevarer fra sine leverandører i utlandet på en enkel måte og man unngår å bruke veitransport hvor man kan risikere og skade lasten.

Jysk Sunndal er en bedrift som leverer møbler og interiør. Jysk gruppen har flere butikker over hele landet og har virksomheter i 52 ulike land. Dette gjør bedriften svært global. De vil med roro-kaia kunne motta sine varer med båt og det vil gjøre at Jysk Sunndal får mer tilgjengelighet (JYSK 2019).

Sunndal Bilservice AS er et firma som siden 2003 har vært en dekkimportør. De tilbyr også utleie av minibusser, flyttebiler, dekkhotell og bilpleie (Sunndal Bilservice AS, 2017). Bedriften driver hovedsakelig med dekkservice og importerer store mengder dekk noe som gjør at de kan benytte seg av kaia i sin import.

Tørset Bil AS ble opprettet i 1989 og er i dag forhandler av bilene Suzuki og Isuzu. Bedriften selger også brukt biler og er i tillegg et godkjent verksted (Tørset Bil AS, 2021). Bedriften selger nye biler og kan i sin import benytte seg av roro-kaia og båt istedenfor å benytte seg av veitransport og godstransport med tog. Dette unngår også at bilene blir skadet underveis i transporten samt at man dermed benytter minimalt med intermodal transport ettersom at bilene kommer fra Japan. Det er også en miljøgevinst å benytte seg av båttransport over lengre strekninger kontra veitransport.

I tillegg til bedriftene som er nevnt ovenfor er også Melkild Bilverksted en potensiell bedrift som kan benytte seg av den kommende roro-kaia. Det er en bedrift som tilbyr service på biler og benytter seg av mange bildeler i sin hverdag. De får i dag fraktet mye av sine varer over langtransport. Spesielle bildeler kan være vanskelig å få tak i og i tillegg fraktes på tungvinte måter. Dermed er de også en bedrift som kan ha god nytte av roro-kaia for å bedre sine transportløsninger. Det kan også bidra til ekspandering av bedriften med kjøp og salg av biler som kan fraktes over sjø.

Det er ikke bare bedrifter på Sunndalsøra som kan ha god nytte av kaia. I Surnadal ligger Pipelife som er Norges største produsent av rørsystemer i plast. Bedriften kan bruke kaia til å frakte sine rørdeler da dette ofte er gods med stor størrelse vil det kunne være lønnsomt å benytte seg av den nærliggende kaia i stede for å frakte til Trondheim eller Ålesund.

I tillegg til disse bedriftene er det også flere matbutikker som i dag får leveranser med langtransport. Dette er potensielle bedrifter som kan benytte seg av kaia, men det vil bli en utfordring i henhold til mattilsynets regelverk med frakt av mat da det er krav om at det skal være svært hygienisk. Det er også ulike temperaturkrav man må forholde seg til med frakt av mat ombord i båt (Mattilsynet, 2016). Det vil også bli en utfordring med tanke på den intermodale transportløsningen som man er avhengig av når man transporter varer over sjø.

6.2 Forskningsspørsmål 2

For å se hvilke muligheter og trusler roro-kaia vil gi bedriftene Hycast og Ottem er det flere faktorer man må se på. Her kommer SWOT-analysen inn for å kartlegge hvordan bedriftene ligger an i dag samt den intermodale transporten man må benytte seg av når man skal bruke sjøtransport fremfor veitransport.

En roro-kai gjør at man får flere stabile avganger og man kan nå ut til flere destinasjoner. Dette vil gjøre fraktmetoden mer effektiv. I tillegg til at kaia utvides vil båter som ligger i havn ha mindre ledetid da de slipper å vente for å bli lastet og losset. Om det kommer to båter til kaia som eksisterer i dag vil det ikke være plass til en tredje. Denne båten må da vente på å få komme i havn. Dette skaper kostander og unødvendig ventetid og ledetid for bedrifter som benytter seg av båtfrakt (Sea-Cargo, 2021).

Sjøveien har mye kapasitet som ikke er benyttet og skipene har mulighet til å frakte mer gods på skipene enn det de benytter seg av. Sjøveien har også en økt effektivisering og forbedring innenfor sikker transportform. Sjøtransporten er i dag mer bærekraftig enn veitransport.

En roro-kai vil kunne bidra til å øke effektiviseringen, men når man benytter seg av båtfrakt er man avhengig av intermodal transport. Det er man ikke nødvendigvis avhengig av ved veitransport, dette gjør at flere bruker veitransport når de frakter godset sitt. Sjøtransport er effektivt når det gjelder frakt av store containere eller tung last. For Hydro er sjøtransport ideelt da de frakter aluminiumsbolter på flere tonn samt at sjøtransporten koster mindre enn veitransporten, men den tar lengre tid. I dag går ca. 90% av all godsmengde til og fra utlandet via sjøveien, og omtrent halvparten av all innenriks godstransport går på sjø (Riksrevisjonen, 2018).

Roro-kaia vil gjøre ledetiden og liggetiden på skipene mindre. Hydro Aluminium Sunndal har i dag faste leveranser av aluminium ved hjelp av skip liggende til kai. Det som vil effektivisere frakten for Hydro er at man kan kjøre godset direkte på og av skipet uten å måtte bruke kran. Dette gjør at logistikken blir enklere og bemanningen om å handtere godset minker. For Hydro Sunndal vil ikke en roro-kai endre antall avganger da de fortsatt produserer samme mengde aluminium, men ledetiden og liggetiden for skipene vil minke (Hydro 2019). Hycast, Ottem, Storvik og Langset Mek er bedrifter som vil kunne benytte seg av den ferdigstilte kaia for å fylle skipene da de har en enorm lastekapasitet. Ro-ro kaia vil også være et knutepunkt for flere bedrifter i kommunen og nabokommunene. I Sunndal finner man bedriften Pipelife som i dag frakter store rørdeler og benytter seg av mye råmateriale. For de vil en roro-kai bidra til økt effektivisering rundt fraktmetoden de benytter seg av i dag. Flere bedrifter benytter seg av kaia liggende i Molde, Trondheim og Ålesund. Med en nærliggende roro-kai vil flere bedrifter i kommunen og nabokommunene revurdere sine fraktmetoder og effektivisere den med den lokale roro-kaia.

6.2.1 Hycast og Ottem

For å kartlegge de ulike styrkene og svakheten, mulighetene og truslene til bedriftene Hycast og Ottem har oppgaven hentet inn generell informasjon om de ulike bedriftene. Hycast og Ottem er som nevnt tidligere sterke bedrifter etablert på Sunndalsøra gjennom en årrekke. De er godt kjent med den lokale infrastrukturen og kjenner til bedriftene i kommunen svært godt. Begge bedriftene har etablert en trygg og god kundebase og samarbeider med flere bedrifter på Sunndalsøra for levering av sine produkter. Blant annet har både Hycast og Ottem leveranser til og fra Langset, Storvik og Hydro.

Både Hycast og Ottem yter finansielle ressurser, fysiske ressurser og menneskelige ressurser. Siden begge bedriftene er såpass etablerte i kommunen bidrar også til et godt rykte i nærmiljøet. Å benytte seg av sjøtransport er en pålitelig fraktmetode som har mindre ulykker enn på veien samt at det å benytte båter som fraktmetode gjør at man får plass til mer last.

6.3 Hycast

For å kartlegge de interne og eksterne forholdene i Hycast har jeg hentet inn generell informasjon om bedriften. Hycast er en bedrift som er godt etablert på Sunndalsøra gjennom en årrekke med leveranser av støperi deler og prosjekter. Hycast har daglige leveringer til Norge og utlandet og har dermed en god vekst på markedet. Hycast har etablert en trygg og god kundebase og blitt kjent med den lokale infrastrukturen.

I fjor solgte Hycast reservedelspakker for 94 499 000,-, dette er utenom Service og Prosjekt som også er forsendelser det sendes mye til. Gjennomsnittlig utstedt faktura for reservedeler er 147 stk i måneden. Tallet i figuren under viser antall utstedt faktura i SAP:

| | |
|-----------|----------------|
| Januar | 224,00 |
| Februar | 157,00 |
| Mars | 180,00 |
| April | 147,00 |
| Mai | 185,00 |
| Juni | 168,00 |
| Juli | 165,00 |
| August | 115,00 |
| September | 198,00 |
| Oktober | 170,00 |
| November | 140,00 |
| Desember | 129,00 |
| | 1978,00 |

Figur 5: Antall utstedt faktura i SAP (Hycast)

Trekker man fra antall fakturaer utstedt til Service og Prosjekt som er 216 stk. pr måned blir det da 1762 fakturaer på reservedeler/pakker som tilsvarer 147 pr. måned. Dette gir en indikasjon på hvor mye Hycast frakter i måneden da dette er fakturaer som blir fakturert til kunder. Det er mye deler som skal fraktes og Hycast leverer til disse landene i Europa: Tyskland, Norge, Frankrike, Østerrike, Tsjekkia, Sverige, Polen, Slovenia, Slovakia, Italia, Spania, Luxembourg, England og Belgia. Utenfor Europa frakter de til disse landene: Qatar, Island, Russland, Indonesia, Kina, Canada, USA, United Arab Emirates og Brasil (Hycast, 2021).

Hycast AS hadde i 2019 driftsinntekter på kr. 278 572 000,- og et årsresultat på kr. 4 854 000,-. Figuren under viser andre tall som resultat før skatt, driftsresultat og sum eiendeler (Brønnøysundregistrene , 2020).

| | 2019 |
|---------------------|---------|
| Sum driftsinntekter | 278 572 |
| Driftsresultat | 10 712 |
| Resultat før skatt | 8 888 |
| Årsresultat | 4 854 |
| Sum eiendeler | 232 441 |
| Valutakode | NOK |

Kilde: Brønnøysundregistrene

Figur 6: Regnskap for Hycast i år 2019

Styrker bedriften har er at den har et godt omdømme, en etablert og trygg kundebase samt at den har blitt kjent med den lokale infrastrukturen. Bedriften er stor på det internasjonale markedet og tiltrekker seg en kundebase over hele verden samt at bedriften yter god service og holder seg stabil på markedet. Hycast yter god teknologi og kunnskap blant ansatte som er en god menneskelig ressurs.

Svakheter bedriften kan ha er at teknologien går fort fram og det kan bli vanskelig å henge med på hva som gjelder i markedet til enhver tid. Andre svakheter er å til enhver tid holde seg oppdatert på teknologisk nyteknung og kunne ha god kunnskapsdeling innad i bedriften. Hycast er en bedrift som stoler på at aluminiumsmarkedet går oppover. Dette kan være en svakhet dersom markedet endrer seg, behovet for aluminium minker og etterspørselen synker. En annen svakhet bedriften har er transportmetoden deres.

Bedriften har mange muligheter på markedet. Ny og utviklet teknologi bidrar til økende etterspørsel på markedet. Å bedre transportformen vil bidra til økt effektivisering innad i bedriften og sørge for økt økonomisk fordel. Automatisering som er en fysisk ressurs, vil være en potensiell mulighet for å bidra til økt effektivisering.

Trusler bedriften kan møte på er den økte konkurransen på markedet fra internasjonale aktører og leverandører. Mangelen på kvalifiserte ansatte kan også bli en trussel for bedriften.

Hycast har i dag daglige leveranser ut i Europa og frakter alt fra små pakker til flere paller i store kolli. For å sikre seg at leveransene kommer fram i tide er de avhengig av gode transportmetoder og sproringsmuligheter. Godset Hycast frakter blir sendt ut i Europa og de operer med selskaper som Bring og DHL. Leveranser med flere kolli blir hentet opp av ulike budfirma som transporter godset til havner i både i Trondheim og Ålesund. Godset fraktes så videre til Rotterdam som er et knutepunkt hvor godset igjen blir fraktet videre til eksempelvis Kina. Med roro-kaia som i dag kommer på Sunndalsøra vil Hycast kunne ha muligheten til å frakte kolliet direkte til en nærliggende kai som vil gi mindre ledetid for godset. En utfordring Hycast har med dette er den intermodale transporten samt at deres kunder må gjøres kjent med en ny type fraktmetode de kan benytte seg av. For flere kunder er det ønsket å benytte seg av en spesifikk fraktmetode med tanke på kostnader og effektivitet. Ved å integrere den nye roro-kaia i deres valg av fraktmetoder vil kunder kunne ønske seg denne typen frakt. For Hycast vil det være lønnsomt å benytte seg av kaia ved transport av større gods og flere paller. Sikkerheten rundt gods som blir fraktet over sjø er meget god og man risikerer mindre skade på godset samt at det er mindre risikabelt å frakte gods over sjø (Intervju, Hycast og Ottem).

6.4 T. Ottem Transport AS

Ottem er en bedrift som frakter og transporterer ulike typer tjenester uavhengig av om markedet endrer seg eller ikke.

Ottem hadde i 2019 driftsinntekter på kr. 97 065 000,- og et resultat før skatt på kr. 1 208 000,-. Summen av antall eiendeler de har var kr. 35 317 000. Disse eiendelene kommer innenfor lokaler, vogntog og andre maskiner. I figuren under ser man tall som viser driftsinntektene, driftsresultatene, resultat før skatt, årsresultat og sum eiendeler, alle tall er vist i hele 1000 (Brønnøysundregistrene, 2020).

| | 2019 |
|---------------------|--------|
| Sum driftsinntekter | 97 065 |
| Driftsresultat | 115 |
| Resultat før skatt | 1 208 |
| Årsresultat | 1 329 |
| Sum eiendeler | 35 317 |
| Valutakode | NOK |

Kilde: Brønnøysundregistrene

Figur 7: Regnskap for Ottem i år 2019

Ottem har i likhet med Hycast en sterkt etablert kundebase i kommunen og utenfor kommunen. De transporter gods hver dag og har gode økonomiske utsikter. Dette er styrker for bedriften. Ottem har også mange ulike tilbud når det gjelder transport og representerer finansielle og fysiske ressurser.

En svakhet for Ottem vil være den drastiske økningen på veinettet. Forbrukere handler mer og har behov for mer frakt og transport av varer, påliteligheten til levering til rett tid vil dermed minke. Å frakte gods langs vei er også en risiko i forhold til trafikkuhell og køer. Samtidig vil bruk av sjøtransport knyttes til usikkerhet og risikoen ved håndteringen av godset. Ved bruk av sjøtransport er man også avhengig av en multimodal transportform. Gods som fraktes langs vei vil som regel plukkes opp fra A og fraktes til Å. Ved sjøtransport må man benytte seg av flere transportmetoder for å frakte godset til båten og fra båten.

For Ottem er mulighetene store for å ekspandere til flere markeder ved hjelp av sjøtransport. Dette vil bidra til at flere kan benytte seg av tilbudet deres og bedriften har muligheten til å ekspandere internasjonalt. Dette vil videre bidra til økonomiske fordeler for bedriften.

Truslene for bedriften vil være og ha tilgang på kompetanse i bedriften. Økt konkurranse i forhold til flere aktører på markedet vil også være en trussel for bedriften.

Ottem er et fraktselskap som lever av å gi kundene sine optimale transportløsninger. Med en roro-kai vil Ottem kunne utvide sine transportløsninger og tilby et bredt spekter av transportløsninger for sine kunder. For Sunndal vil Ottem være et knutepunkt av en bedrift som kan tilby frakt til og fra roro-kaia. Dette kan være en optimal løsning for Hycast som kan benytte seg av Ottem når de ønsker å frakte gods til og fra roro-kaia. Ottem får også muligheten til å gi en dør-til-dør-løsning til sine kunder som da slipper å tenke på den intermodale transporten og opphenting av sitt gods. utfordringen her vil være å få på plass en containerplass slik at de kan oppbevare ulike typer gods på plassen. Samt at innkjøringsfasen kan gi utfordringer med det å bli vant til å benytte seg av sjøtransport kontra veitransport som er det de hovedsakelig benytter seg av i dag.

En roro-kai vil bringe med seg mye positivt til et lite lokalsamfunn samtidig som det kan gi utfordringer for bedrifter å benytte seg av denne typen transport. Det kan være vanskelig å skulle bryte ut av det som har vært den daglige måten å håndtere gods på og å integrere nye prosedyrer for frakt ved bruk av roro-kaia.

Når vi sammenligner Hycast og Ottem har bedriftene mange likheter. Oppgaven skal nå vise et resultat av sammenligningen mellom disse bedriftene og SWOT-analysen.

6.5 SWOT

For å se hvilken innvirkning roro-kaia vil ha på bedriftene Hycast og Ottem er det flere faktorer som spiller inn og SWOT-analysen vil bidra til å kartlegge styrkene, svakhetene, mulighetene og truslene disse to bedriftene kan møte på.

Styrker

Først tar oppgaven for seg styrker som omhandler de interne faktorene.

Bedriftene har den styrken at de er godt etablerte i kommunen som bidrar til å gi lojalitet og trygghet hos kunden. De har god kompetanse innenfor det de driver med og yter sitt beste. Mens Ottem driver et fraktselskap er Hycast en bedrift som benytter seg av fraktselskap. Ved at disse to bedriftene benytter seg av kaia vil godset sikres mer da kravene til sikkerhet er strengere enn den veibaserte transporten. Dette fører til mindre ulykker og mindre skader på godset, samt lavere kostnader.

Svakheter

Oppgaven tar så for seg svakheter som omhandler de interne svakhetene.

De svakhetene bedriftene har i dag er at de har såpass godt etablerte ordninger. Hycast har gode fraktmetoder som de benytter seg av i dag og det kan bidra til at kundene ikke vil velge å benytte seg av den nye roro-kaia som kommer. Ottem har også denne utfordringen ved å skulle integrere en potensiell ny transportrute i sitt system. Sjøtransporten har også den utfordringen ved at den ikke er like fleksibel som det veitransporten er. Om en vare haster vil ikke båten gå kun for den ene varen. Båtene har faste avganger man må forholde seg til, dette kan være utfordrende for både Hycast og Ottem som kan få hasteleveranser. Det blir dermed en utfordring i forhold til just-in-time prinsippet som mange kunder operer etter. Den intermodale transporten blir også en utfordring i forhold til at kunder ønsker en dør-til-dør- løsning. Ved sjøtransport må kunder belage seg på at frakten kan ta lengre tid ettersom den må bli kjørt til havna, fraktet over sjø og dermed plukkes opp av en tredjeperson. Intermodal transport er også en utfordring i forhold til at godset håndteres flere ganger og dermed kan risikere å bli skadet.

Detter er utfordringer for både Hycast og Ottem da de ønsker å tilby kunden raskest mulig leveranse og tryggeste transportform i håndteringen av godset og varene.

Muligheter

Muligheter representerer de eksterne faktorene.

Sjøtransporten og roro-kaia har mange muligheter for både Hycast og Ottem. Ottem som er et transportfirma kan tilby en vareleveringstjeneste for de lokale og regionale bedriftene på Sunndalsøra og i fylket, dette kan innebære at Ottem henter og frakter varene til roro-kaia. Dette vil gjøre bedriften svært fleksibel og attraktiv for kunder i nærmiljøet samt i hele fylket. Ottem vil da kunne ha muligheten til å ekspandere sin bedrift. Dette er en mulighet Hycast også kan benytte seg av og som vil gi ringvirkninger for hele kommunen. Bedrifter kan da se mulighetene i det å frakte godset via sjøtransport og å benytte seg av Ottem som transportfirma. Å frakte store godsmengder via sjø er svært lønnsomt ovenfor å velge veitransport da det er betraktelig mye dyrere. Flere bedrifter fokuserer i dag på at de skal være miljøvennlige og da er det også viktig for Hycast og Ottem at de også skal bruke miljøvennlig transport. Sjøtransporten slipper ut mindre CO₂ enn veitransporten og dette vil være viktig for å kunne nå FN's bærekraftsmål nr.13 om å stoppe klimaendringene (FN-sambandet, 2021).

Trusler

Til slutt tar oppgaven for seg trusler som er eksterne faktorer.

Truslene som Hycast og Ottem kan møte på er at kundene ikke vil benytte seg av roro-kaia. Dette kan ha med den intermodale transporten å gjøre da varer som sendes innenlands som regel sendes over korte avstander og dermed er det ikke lønnsomt å benytte seg av sjøtransport. I startfasen av roro-kaia vil det ta lengre tid og integrere nye rutiner og gjøre det mulig for andre å benytte seg av kaia. Dette kan gjøre at kundene til Hycast og Ottem ikke ønsker å benytte seg av roro-kaia og kan se på det som en tungvint metode. Samtidig som det å velge miljøvennlig transport er viktig, er det ikke alltid at kunden er villig til å betale mer for miljøvennlig transport kontra vanlig transport.

For å sikre at Hycast og Ottem kan benytte seg av kaia vil det være gunstig og raskest mulig sikre en effektiv og god havnedrift for å holde prisene nede. Samtidig er det viktig og fremme næringsutviklingen og bidra til at flere kan benytte kaia og fremme sjøtransporten blant eksisterende bedrifter og etablert næringsliv.

Sammenligner vi resultatene fra denne analysen er det klart at alle disse faktorene spiller inn i vurderingen av det som kan bli en utfordring i forhold til det å få etablert kaia. Objektene som stilte til intervju, var også kritiske til om kaia ville medføre mer effektivisering da begge bedrifter i dag har gode etablerte fraktordninger. Hycast var kritisk til om sine kunder ville se mulighetene i å benytte seg av den lokale kaia, da de har flest kunder i og utenfor Europa. Ottem var mer positivt innstilt ettersom det var aktuelt å etablere en containerplass slik at de enkelt kan frakte gods til og fra kaia. Ottem ser også mulighetene i det og kunne benytte kaia til å nå ut til et større marked. Hycast påpekte også at dersom det blir aktuelt å benytte seg av kaia må de uansett benytte seg av veitransport for å frakte sitt gods bort til kaia.

Her er det muligheter for å effektivisere transporten dersom Ottem samarbeider med Hycast og får en oversikt over planlagte avganger slik at de enkelt kan komme og hente godset og frakte det til kaia. Utfordringene bli dersom det kommer inn hasteleveranser, da blir det vanskelig å skulle benytte seg av sjøtransporten. For å besvare forskningsspørsmålet om hvilke muligheter og trusler kaia kan ha for Hycast og Ottem er det mange ulike standpunkt å ta hensyn til. Mulighetene er mange dersom den nye kaia får en etablert containerplass slik at det blir mulig å lagre gods der. Ottem har også den muligheten at de kan etablere en ny transportrute slik at de kan hente opp gods hos ulike bedrifter i kommunen og regionene for å så frakte det til kaia. Truslene for den nye kaia vil være i etableringsfasen og hvordan godset skal håndteres på den nye containerplassen. For Hycast vil det være trusler i form av at hasteleveranser av gods som ikke kan gå over sjø. Sjøtransporten har faste avganger man må forholde seg til og det blir derfor viktig for både Hycast og Ottem å integrere gode transportløsninger som samsvarer med båtens avganger.

Når kaia har blitt etablert og det har kommet inn faste rutiner samt faste avganger for båtene vil det bli enklere å benytte seg av kaia for alle parter, men før det kan det by på utfordringer i den form av at det blir vanskelig å skulle gi kundene sine en optimal løsning. Samtidig vil det også bli en utfordring med tanke på den intermodale transporten. Kunder ønsker ofte en lettvinnt løsning som gir dem muligheten til å kunne avgjøre hvilken transportform de ønsker å benytte seg av. Det er flere muligheter og trusler i forbindelse med kaia som kan by på utfordringer, men også gi gode enklere løsninger for bedriftene.

7.0 Diskusjon

Målet for Bacheloroppgaven var å redegjøre hvilke aktører og bedrifter som kan benytte seg av roro-kaia ved Hydro Sunndal og hvordan transport mønsteret påvirkes med tanke på den intermodale transporten. Oppgaven har analysert data gjennom en SWOT-analyse og intervju av objekter i de valgte bedriftene. I dette kapitlet vil oppgaven diskutere de funnene som ble presentert i kapitlet ovenfor opp mot forskningsspørsmålene.

7.1 Forskningsspørsmål 1

I det første forskningsspørsmålet ble det spurt om hvilke bedrifter på Sunndalsøra som kan ha nytte av roro-kaia. Her var det viktig å kartlegge hvilke bedrifter som potensielt kunne benytte seg av kaia og det ble i figur 4 og tabell 2 presentert et kart og en tabell med kryss bak over de ulike bedriftene som kan benytte seg av den. Det ble også viktig å kartlegge hvilke bedrifter som i dag frakter store mengder varer ut i Europa og resten av verden. Den intermodale transporten man har bruk for ved sjøtransport er mest lønnsom om man frakter store gods over lengre distanser. Dette for å unngå at godset blir unødvendig mye håndtert og for å unngå skade på godset.

Det ble viktig å se på bedrifter som i dag frakter varer over hele verden. Bedriftene Langset Mek og Storvik AS er begge sentrale i forhold til transport av varer internasjonalt. Dette er to store bedrifter som arbeider med støperi utstyr og har kunder over store deler av verden. Langset Mek og Storvik AS samarbeider også mye med Hydro og Hycast om leveranser av støperi deler og utleie av arbeidskraft. Dette er med på å knytte alle disse bedriftene sammen. For at kaia skal bli brukt av andre bedrifter blir det viktig for kommunen å få på plass en containerplass slik at det skal bli enkelt for andre bedrifter med opphenting og transport av sitt gods. Tilgangen på den nye roro-kaia skal bli enklere for bedrifter å benytte seg av da man slipper å måtte kjøre gjennom hovedporten på Hydro og ha en sikkerhetserklæring for å entre inngangen.

For andre bedrifter på Sunndalsøra er det ikke så mange som frakter store gods og varer, men det finns flere matvarebutikker som benytter seg av veitransport. Med en kommende roro-kai vil det kunne fraktes mer varer over sjø, men utfordringen med dette er opphenting av godset og retningslinjer i henhold til Mattilsynet og frakt over sjø.

Franzefoss ble også en potensiell bedrift som kan benytte seg av roro-kaia i form av utleie av containere og annen type virksomhet. Byggmaker og Bygger'n ble også plukket ut som bedrifter som potensielt kan benytte seg av kaia i leveranser av store ordre knyttet til byggebransjen. TESS og Elkjøp er også bedrifter som vil ha nytte av kaia da de mottar varer fra flere kunder utalands og har virksomheter knyttet til utlandet, dette vil gjøre bedriftene mere internasjonale og enklere å knytte relasjoner til. Jysk Sunndal er en bedrift som leverer møbler og interiør, de vil kunne benytte seg av kaia ved mottak av store vareleveranser.

Sunndal Bilservice AS som driver en bedrift knyttet til dekk vil være en potensiell aktør i å benytte seg av kaia da de kan få sine dekk levert med skip. Dette gjelder også for Tørset Bil AS som kan få levert sine nybiler med skip og dermed unngå mye unødvendig transport.

De nevnte bedriftene i Tabell 2 er alle bedrifter som holder til i Sunndal Kommune og som er relevante for roro-kaia. I regionene finnes det flere bedrifter som også kan være aktuelle i bruken av kaia. Blant annet har administrerende direktør i Sea-Cargo sagt at den kommende roro-kaia på Sunndalsøra kan utkonkurrere havna i Trondheim (Fossum, 2021). Dette gjør at flere aktører i regionene kan benytte seg av kaia og gjøre den mer attraktiv. Det er viktig å se på mulighetene kaia gir og hvilken innvirkning dette vil ha på næringslivet i Sunndal.

7.2 Forskningsspørsmål 2

Det andre forskningsspørsmålet omhandler hvilke muligheter og trusler roro-kaia vil ha på bedriftene Hycast og Ottem.

Hycast og Ottem er begge bedrifter som er godt etablerte i kommunen og har en god kundebase både nasjonalt og internasjonalt. De har god lojalitet hos kundene sine noe som gir en trygghet, samt at de har god kompetanse innenfor sitt fagfelt. Svakheter disse bedriftene har er at de i dag benytter seg av såpass gode fraktmetoder og ordninger for kundene sine at det kan bli vanskelig å skulle integrere en ny fraktmetode som benytter seg av roro-kaia.

Utfordringer med sjøtransporten er at man da er avhengig av intermodal transport noe som kan gi tungvinte løsninger. Sjøtransporten er heller ikke like fleksibel som det

veittransporten er ved for eksempel hasteleveranser. Mulighetene ved å benytte roro-kaia er mange for Hycast og Ottem. Ottem som i dag driver et transportfirma, kan tilby en tjeneste som henter opp varer og frakter de til kaia. Dette er en ordning flere bedrifter på Sunndalsøra kan benytte seg av, inkludert Hycast. For Hycast vil det være lønnsomt å bruke sjøtransport til sin frakt av store gods mengder da det er mer økonomisk enn å benytte seg av veittransport. Truslene bedriftene vil møte på er at kundene ikke vil benytte seg av intermodal transport og heller foretrekker en dør-til-dør-løsning. Et annet hinder er at det kan ta tid å få på plass gode rutiner som sørger for at det blir enkelt å benytte kaia. Det er mye tid, penger og ressurser som skal legges ned for at kaia skal bli optimal. Det viktige med kaia er å få på plass containerplassen slik at det blir mulig å oppbevare gods, samt terminalen som vil gi tilgang på kaia og båtene.

I resultat delen ble det gjort en SWOT-analyse for å kartlegge de ulike mulighetene, truslene, svakhetene og styrkene bedriftene har i dag. Her kom man frem til at både Hycast og Ottem er bedrifter som i dag driver med optimale løsninger innenfor frakt og transport av sine varer og tjenester. For Hycast vil utfordringen være å vise kundene sine at en nærliggende roro-kai kan brukes og at dette kan være likeså effektivt som å bruke veittransport. For Ottem er det mer potensialet til å overbevise sine kunder til å benytte sjøtransport. Ved å integrere sjøtransport som en av sine fraktmetoder vil kundene kunne velge denne tjenesten og benytte seg av den. Ottem har også den muligheten at de kan tilby sine kunder å benytte seg av dette tilbudet og et mulig samarbeid mellom de ulike bedriftene på Sunndalsøra vil bidra til å ekspandere bedriften. Ottem kan tilby opphenting av gods og levere til ønsket plass. De vil fungere som en dør-til-dør-løsning, med den intermodale transporten integrert. Dette vil igjen da kunne bli et tilbud Hycast kan benytte seg av og tilby sine kunder.

Roro-kaia vil gjøre at Hycast slipper å levere sitt gods til Trondheim eller Ålesund og kan i stede benytte seg av den nærliggende kaia.

8.0 Konklusjon

Formålet med oppgaven var å redegjøre hvilke aktører og bedrifter som kan benytte seg av roro-kaia og hvordan deres transport mønster kan endre seg når roro-kaia ved Hydro Sunndal kommer. Oppgaven har sett på innvirkningen den intermodale transporten har for bedrifter med tanke på løsninger som just-in-time og dør-til-dør løsninger.

Problemstillingen for denne oppgaven var «*Hvordan vil den kommende roro-kaia ved Hydro Sunndal påvirke lokale bedrifters transport mønster, med fokus på to bedrifter og den intermodale transporten?* Oppgaven har redegjort for to bedrifter som daglig har leveranser til ulike destinasjoner i Norge og internasjonalt. Oppgaven har også sett på hvilke andre aktører i kommunen som kan være aktuelle for den nye kaia og hvordan de kan bruke sjøtransport som fraktmetode.

Oppgaven dykket inn i reguleringsplanene for kaia og foretok seg hvilken hensikt det ville ha for Hycast og Ottem og benytte seg av kaia med tanke på den intermodale transporten. Hycast og Ottem er godt etablerte bedrifter på Sunndalsøra og benytter seg i dag av optimale transportløsninger. Den intermodale transporten ved sjøtransport kan bli en utfordring da det er betraktelig mye mer logistikk som ligger bak en slik transportløsning enn ved veitransport. Det er mange faktorer som spiller inn om det er lønnsomt å benytte seg av sjøtransport og om det vil være nyttig å integrere sjøtransport som en ny transportform for begge bedriftene.

Under intervju med både Hycast og Ottem ble det sagt at når containerplassen og terminalbygget kommer på plass vil det bli betraktelig mye enklere å benytte seg av sjøtransport. Det vil også bli enklere å benytte denne typen transport ved frakt av større godsmengder. Sjøtransporten er en god løsning på det miljømessige plan og flere ønsker i dag å benytte denne typen frakt. Med kaia vil man få tilgang på et internasjonalt marked som for Ottem vil gi en god mulighet til å ekspandere sin bedrift og kunne drive transportfirma også i Europa.

For andre bedrifter på Sunndalsøra vil også den intermodale transporten ha innvirkning på om man velger akkurat denne typen transportløsningen sjøtransporten tilbyr. Bedrifter som kan benytte seg av kaia er Langset Mek og Storvik AS som begge tilbyr varer og tjenester

til Hydro. Disse kan benytte sjøtransporten i frakten av store kolli og gir gode muligheter for å nå et internasjonalt marked. For matbutikkene vil ikke den kommende roro-kaia være aktuell da det er strenge krav til temperatur og frakt av mat (Mattilsynet, 2020).

Bedriftene Bygger'n og Byggmaker vil være aktuelle i bruken av kaia da de kan frakte store materialer ombord på båt.

Tørset Bil AS og Sunndal Bilservice AS vil også kunne benytte kaia da de kan bruke den til frakt av bildekk og også biler.

Konklusjonen er at når den nye kaia kommer vil det ta tid før den blir optimal å bruke for bedriftene og det vil dermed også bli en utfordring å få kunder til å skulle ønske å benytte denne løsningen kontra annen transport. På den annen side vil den nye kaia bidra til at Sunndalsøra blir et knutepunkt for flere bedrifter rundt om i fylket noe som vil bidra til å gjøre det mer attraktivt å benytte seg av en nærliggende kai. For andre bedrifter på Sunndalsøra vil også de kunne benytte seg kaia etter hvert som det blir gode logistikk løsninger på containerplassen og faste, trygge avganger som man kan forholde seg til. Det man ser ut ifra denne oppgaven er at roro-kaia først og fremst vil være aktuell i forhold til transport av store kolli ut til kunden. Når det kommer til mindre leveranser og hasteoppdrag vil transport langs vei fortsatt være det som vil bli foretrukket da kunden ofte krever at varen kommer fort fram. Den intermodale transporten vil også være avgjørende, hvor man er avhengig av at den fungerer optimalt og gir gode løsninger som både kunde og leverandør er fornøyde med.

9.0 Bibliografi

- Berg-Hansen , L. (2013). *Mer gods på sjø* . Oslo: Fiskeri- og kystdepartementet .
- Brønnøysundregistrene . (2020, Januar 31). *Regnskap for Hycast AS* . Hentet fra Proff :
<https://www.proff.no/selskap/hycast-as/sunndals%C3%B8ra/produsenter/IFTRZYL016D/>
- Brønnøysundregistrene. (2020, Januar 31). *Regnskap for T Ottem Transport AS*. Hentet fra Proff : <https://www.proff.no/selskap/t-ottem-transport-as/sunndals%C3%B8ra/transport/IDZDRAY08ND/>
- Busch, T., Johnsen, E., & Vanebo, J. (2009). Effektivisering. I J. Vanebo, *Økonomistyring i det offentlige* (ss. 57-60). Oslo: Universitetsforlaget.
- Chopra, S., & Meindl, P. (2015). Strategy, Planning and Operation. I S. C. Meindl, *Supply Chain Management* (s. 44). Pearson Education Limited.
- Ekelund, A. (2020, Mars 27). *Hvorfor er markedsanalyse viktig?* . Hentet fra Prognosesenteret : <https://prognosesenteret.no/hvorfor-er-markedsanalyse-viktig/>
- Franzefoss . (2020, September 21). *Om anlegget* . Hentet fra Franzefoss :
<https://www.franzefoss.no/vare-anlegg/sunndalsora>
- Hycast AS. (2020, Januar 21). *Hycast.no*. Hentet fra Who we are :
<https://www.hycast.no/about/who-we-are>
- Hycast, A. v. (2021, Mars 16). Intervju av Hycast ansatt . (H. N. Haugen, Intervjuer)
- Langset . (2019, Oktober 7). *About Langset* . Hentet fra Langset - the team made for you :
https://www.langset.no/index.php?page_id=7453
- Mattilsynet. (2016, Oktober 18). Krav til transport av mat. *Alle transportmidler må følge regelverket*, s. 7.
- Ottem . (2020, Mars 27). *tottem.no*. Hentet fra Ottem Transport : <https://www.tottem.no/t-ottem-transport>
- Porter , M. E. (2018). Teknologi og konkurranseevne. I M. E. Porter, *Konkurransefortrinn* (ss. 190-203). Tano Aschehoug .
- Porter, M. E. (1987). Generelle konkurransestrategier. I M. E. Porter, *Konkurransestrategi* (ss. 65-72). Tano Aschehoug.
- Roos, G., Krogh , G. V., Roos, J., & Boldt-Christmas, L. (2018). SWOT. I G. Roos, G. V. Krogh, J. Roos, & L. Boldt-Christmas, *Strategi- en innføring* (ss. 167-170). Bergen: Fagbokforlaget.
- Rotevatn, S. (2019, Oktober 7). Aftenposten . *Regjeringen vedgår klimamål for 2020*, s. 4.

- Samferdelsdepartementet. (2021, Mars 19). *Sjøtransporten skal bli meir effektiv, trygg og klima- miljøvennlig*. Hentet fra Regjeringa.no :
<https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/ny-side3/id2839368/>
- Sander, K. (2019, September 22). *Markedsanalyse*. Hentet fra E-studie:
<https://estudie.no/markedsanalyse/>
- Song, D. W., & Panayides, P. M. (2015). A guide to contemporary shipping and port management . I *Maritime Logistics* (ss. 46-47). London: KoganPage.
- Storvik AS . (2020, Mars 27). *Storvik AS om oss* . Hentet fra Storvik :
<https://storvik.no/no/om-oss/>
- Sundbye , L. T., & Nisted, I. (2017, Oktober 11). Primære og sekundære datakilder .
Situasjonsanalyse og markedsinformasjon , s. 7.
- Sunndal Bilservice AS . (2017, Mai 13). *Dekk og felger på Sunndalsøra* . Hentet fra Sunndal-bilservice : <http://sunndal-bilservice.no/>
- Sunndal Kommune . (2020). *Detaljeregulering for Fjordparken og oppstillingsareal for kontainere*. Sunndalsøra: Sunndal Kommune.
- Tørset Bil AS. (2021, Januar 7). *Om oss*. Hentet fra Tørset bil AS:
https://www.torset.no/?gclid=Cj0KCQjwyZmEBhCpARIsALizmnJu2NQbuPk-GE5XzCgTEuYZM_4ZeJ4Ebab8e1zwQQ7FKQeZ8sEf-S4aAuL4EALw_wcB
- TESS. (2020, August 15). *TESS om oss*. Hentet fra Tess: <https://tess.no/om-oss>
- Tranøy, K. (2019, Februar 18). *Metode*. Hentet fra Store Norske Leksikon:
<https://snl.no/metode>
- FN-sambandet. (2021, April 19). *FNs bærekraftsmål*. Hentet fra FN:
<https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal>
- Grønt Skipsfartsprogram . (2019). *Hvorfor flytte last fra vei til sjø?* . Regjeringen .
- Hydro. (2021, Februar 17). *Yrkesmessig helse og sikkerhet* . Hentet fra Hydro:
<https://www.hydro.com/no-NO/baerekraft/yrkesmessig-helse-og-sikkerhet/>
- Logistikk og Transport. (2019). *Godstransport over sjø*. Næringslivets Hovedorganisasjon.
- Riksrevisjonen . (2018). *Riksrevisjonens undersøkelse av overføringen av godstransport fra vei til sjø og bane*. 5892 Bergen : Fagbokforlaget AS.
- Wijnolst, N., Wergeland, T., & Levander, K. (2008). Roll-on-Roll-Off. I N. Wijnolst, T. Wergeland, & K. Levander, *Shipping innovation* (ss. 237-247). Ios Pr Inc.

10.0 Vedlegg

10.1 Vedlegg A: Intervjuguide Hycast AS og Ottem Transport

Intervjuguide

- Hva er bedriftens mål i dag?
- Hvilken kompetanse har dere i bedriften for å kunne lykkes og nå de målene dere ønsker?

- Hvilke plasser i Norge eller utlandet frakter dere til?
- Hvilke transportmetoder bruker dere i dag?
 - a. Hvordan arbeider dere med intermodal transport? Hvor mye fraktes med intermodal transport?
 - b. Benytter dere båtfrakt i dag?
 - c. Hvor mye fraktes via båt?

- Hvordan har dere effektivisert fraktmetodene dere bruker i dag?
- Er fraktmetodene dere bruker i dag optimale?
 - a. Hvilke utfordringer ser du med de transportmetoder dere bruker i dag?
 - b. Hvordan kan de bli optimale/forbedres?

- Har dere hørt eller fått tilbud om å være med på utviklingen av kaia i dag?
- Vil dere kunne benytte dere av roro-kaia her på Sunndalsøra?
- Kunne dere benyttet dere bare av båtfrakt da kaia kommer på plass?
- Har dere opplevd utfordringer i forhold til endringer i markedet?
- Har dere opplevd press fra leverandører angående rask frakt og levering?

- Hvilke omstillinger i transportmetoder for bedriften kan kaia medføre
 - a. Muligheter for bedriften?
 - b. Trusler for bedriften?
 - c. Risikoer for bedriften?

- Hvilke styrker har bedriften? Har dere noen konkurransefortrinn som gjør bedriften bedre enn konkurrentens?
- Hvilke svakheter har bedriften?
 - a. Kan fraktmetoden bedres?
- Hvilke muligheter har bedriften? Er det mulig å nå ut til nye markeder?

- Har dere opplevd noen trusler fra nye aktører i markedet?
- Kan de fraktmetodene dere benytter i dag bedres med roro-kaia?
- Hvilke muligheter ser dere i roro-kaia?
- Har dere noen tall eller andre opplysninger på frakten dere bruker i dag som dere tror er relevant for denne oppgaven?