



ÅRSRAPPORT 2011



Drammen
havn

Innhold



UTGIVER
Drammen havn

Produsert av Godt Sagt

Grafisk design: Form Farm
Forsideillustrasjon: Arild Sæther
Foto: Godt Sagt og Torbjørn Tandberg

Trykk: Zoom Grafiske

Havnedirektørens side	3
Styrets årsberetning 2011	4
Resultat- og balanseregnskap	6
Havnekassens økonomiske forhold	8
Containertrafikk	10
Maritim storstue	12
Logistikknettverk	14
Tschudi Lines	16
Draka Norsk Kabel	17
Kart over havna	18
Kontaktinformasjon	20



Et år med rekordvekst

2011 ble et rekordår for Drammen havn. Litt over 700 000 tonn varer gikk i løpet av fjoråret ut eller inn over havna. Aldri før har vi håndtert så store volum over våre kaier.

ØKNINGEN ER KOMMET i alle typer varer og viser at dialogen vi har hatt med vareeiere og transportører for å synliggjøre hva vi kan tilby av kostnadseffektiv og miljøvennlig transport, gir resultater.

Vi er naturligvis glade for at stadig flere virksomheter benytter våre tjenester. Relativt god plass, lite kø og effektive omlastningsmuligheter mellom båt, bil og jernbane er noen av våre konkurransefortrinn.

Jeg tror også at noe av årsaken er fleksibiliteten vi vektlegger i møte med kundene. For logistikkbransjen er som en bekk – den vil alltid lete etter enkleste vei fra produsent til kunde. Vi tilrettelegger ut i fra et helhetsperspektiv og forstår vår rolle som ett av flere ledd i en varekjede som må være mest mulig friksjonsfri.

Jeg er derfor også svært glad for at våre ansatte har vært villige til å være med å vise stå på-vilje og smidighet, slik at vi kan tilby så skreddersydde laste-, losse- og lagringstilbud som mulig til lokale, regionale og nasjonale kunder.

Siden sjøveien alltid er åpen, tåler den godt å sammenlignes med landeveien – både økonomisk og stadig oftere også tidsmessig. Og det er før vi har begynt å regne på miljøgevinsten – som er betydelig når man velger båt fremfor bil.

Men det er en kjensgjerning at sjøtransporten må bli billigere enn vei dersom det skal bli enda mer interessant for næringslivet å bytte ut lastebilene. Per i dag har sjøen også et mye tyngre avgiftsregime enn landeveien, og det er langt mellom sentrale politikere som ønsker å ta et helhetsgrep med tanke på å endre dette.

Drammen havn vil fortsatt, også i året som kommer, være synlig og aktiv for å vise hva vi kan bidra med av miljøvennlige og kostnadseffektive transportløsninger for fremtiden.

Einar Olsen
Havnedirektør

Drammen havnestyre

Styrets årsberetning

2011

SELSKAPET

Selskapet er et interkommunalt selskap, og eies av kommunene Drammen, Lier, Røyken, Hurum og Svelvik. Bedriften har sin administrasjon i Drammen. Selskapet eier 100 prosent av Drammen havn – Lierterminalen A/S. Regnskapene for Drammensregionens Interkommunale Havnevesen og Drammen havn – Lierterminalen A/S er konsolidert i vedlegg.

Selskapets formål er å drive havnevirkshet og ivareta eierkommunenes oppgaver og plikter i henhold til Havnelovens bestemmelser.

VIKRSOMHETEN

Hele kommunenes sjøområde hadde 1 639 skipsanløp som fordeler seg på 447 ved offentlig kai, 839 på private og 353 i Ytre sjøområde som også er private kaier. Godsmengden i kommunenes sjøområde var totalt 2 945 673 tonn. Her er fordelingen 712 989 tonn på offentlig kai, 1 270 121 tonn på private og 962 564 tonn i Ytre sjøområde.

Dette tilsvarer en økning fra 2010 til 2011 på 12,8 prosent for hele kommunenes sjøområde, målt i tonn.

Antall importerte biler over kai i år 2011 var 74 181 stk. som gir en oppgang på 20,4 prosent eller 12 552 biler. Antall containere (TEU) ble i 2011 på 18 368 stk. som er 4 939 stk. mer enn i 2010, dvs. en økning på 36,8 prosent.

Årets første måneder bød på mye kulde og is i fjorden, mens årets siste måneder ble milde. Kystverket tok ansvaret for isbrytingen i 2011 etter at Thor III grunnstøtte i midten av januar, og ble satt ut av drift til det gjensto kun

to uker av sesongen. Reparasjonen av Thor III ble gjennomført i februar/mars på Drammen Yard. Samtidig med reparasjonen av skadene etter grunnstøtingen ble det gjennomført 5-års klasing av fartøyet i samråd med klasseselskapet (DNV). Kystverket tar ansvar for hovedled og viktige biled jf. ny havne- og farvannslov, og vil dekke kostnadene Drammen havn har hatt ifm. isbrytingen 2011.

Selskapet driver ingen virksomhet som forurenser det ytre miljø.

INVESTINGER/PROSJEKTER

Asfaltering – Holmen

I 2011 ble det asfaltert 10 mål av et totalt 40 mål gruset område. Det er skrevet leieavtale med kunden på leie av dette området.

Ombygging av Skur 2/Velferden

Ombyggingen av Skur 2/Velferden til kontorer for OceanSaver, startet opp i september og ble ferdigstilt april 2012. Det var PoB Entreprenør AS som vant anbudsrunderen.

Da Mesta i sommer flyttet ut av Skur 3 på Tønges og ut på Holmen, inngikk vi en leieavtale med OceanSaver om etableringen av sin test-site for ballastvannrensingstyre der.

Tømmerskjerming – Risgarden

Det har i 2011 blitt jobbet med en estetisk plan for Drammen havn, og Holmen spesielt. Det er kommet frem mange interessante forslag. Ett av disse er å sette opp en tømmerskjerming på strekningen Oljekaia – Risgarden, ca 500 m. Høyden på tømmerstokkene er fra 4 til 9 m.

og vil dekke innsynet inn på området opptil 11 m. Det ble i 2011 satt av 7,0 MNOK til dette arbeidet. For å ikke få merkostnader pga. utfordringer med arbeid vinterstid, så ble oppstartstidspunktet utsatt til 2012. Budsjettmidlene overføres av den grunn til 2012.

Skur 1/Maritim storstue:

Ombyggingen av Skur 1/Maritim storstue ble ferdigstilt av OBAS Øst mars/april og bygget ble offisielt åpnet ifm. byens 200-årsjubileum, søndag 19. juni. Åpningen ble foretatt av ordføreren i Drammen, Tore Opdal Hansen. Maritim storstue skal ivareta Drammens historie som sjøfarts- og havneby og være et møtested i havnen. Det ble drilloppvisning med Strømsgodset Musikkorps, sang fra Drammen Mannskor, besøk fra Norsk Veteransklubb, defilering av Drammen Seilforening og et flott kåseri av Jo Sellæg som de mange fremmøtte fikk ta del i. Budsjettet for ombyggingen var på 9,0 MNOK. Totalt kom investeringen på 10,0 MNOK.

Drammen Sjømannsforening har inngått en 30-års avtale for disponering av Skur 1/Maritim storstue, og har ved innflytting bidratt mye til utstillingen i bygget. Sjømannsforeningen har i 2011 tatt initiativ til å holde søndagsåpent for publikum både ifm. sommer og 4. kvartal som har blitt godt mottatt av publikum.

Administrasjonen har fått mange henvendelser fra firma, lag, foreninger og privatpersoner som ønsker å leie det flotte nyrestaurerte bygget.



Lo-Pinod

Drammen havn er med i EU-prosjektet Lo-Pinod (Logistics Optimisation for Ports Intermodality, Network, Opportunities, Development). Dette prosjektet sorterer under Interreg IVB – North Sea Region Programme.

Det er totalt 17 havner med i prosjektet, herav er det Bodø og Drammen fra Norge. Drammen havn sitt budsjett er på 700.000,- euro hvor vi kan få tilbakebetalt 50 prosent = 350.000,- euro i prosjektperioden (01.04.2010 – 30.09.2013).

Drammen havn er delaktige i tre programmer:

- *Utvikling av intermodale knutepunkt*
- *Maritim kulturarv (preservation through transformation)*
- *Short Sea Shipping, flytting av varestrømmer fra vei til sjø og jernbane*

Drammen havn gjennomførte et arbeidsmøte i Drammen den 29. og 30. juni med Oostende, Bodø og Hanstholm havn, og vi deltok i et partnership meeting i Sheerness den 20. og 21. september. Her var agendaen Maritime Heritage, og vi ga en utfyllende presentasjon av vårt arbeid med Skur 1/Maritim storstue samt estetisk plan i Drammen havn.

Vi har nylig rapportert inn vår kostnads- og aktivitetsrapport nummer to, totalt 314.461,- euro pr. 30.09.2011.

Øvrige prosjekt og budsjettmidler: Prosjektene "Kjøp av Statoilbygget" og "Utfylling Holmen" er ikke realisert i 2011 og budsjettmidlene overføres til 2012.

ORGANISASJON

Selskapet hadde ved utgangen av regnskapsåret 16 ansatte hvorav 5 kvinner.

Den daglige drift er underlagt havnedirektør Einar Olsen.

Styret består av 3 kvinner og 3 menn.

Styret har i 2011 holdt 6 styremøter.

Ingen av styremedlemmene har eierinteresser i selskapet.

Det har ikke inntruffet alvorlige ulykker som har medført lengre sykefravær blant de ansatte i Drammen havn.

I henhold til gjeldende lover og forskrifter fører selskapet oversikt over totalt sykefravær blant selskapets ansatte. I 2011 var det totale sykefraværet på 5,50 prosent som fordelte seg på 4,35 prosent langtidsfravær og 1,15 prosent korttidsfravær. Totalt sett er dette en nedgang på 3,17 prosent-poeng fra 2010.

FREMTIDEN

Styret utarbeidet sammen med administrasjonen en ny strategisk plan for Drammen havn i 2006. Denne er vedtatt av eierne og danner grunnlag for det videre arbeidet. Rullering av planen startet opp i 2011 og planlegges ferdig i løpet av 2013. Visjonen er:

"Drammen havn skal bli den beste intermodale havnen i sørøst-Norge samtidig som den ivaretar sin rolle som samfunnsbygger i eierkommunene. Drammen havn skal ikke være størst, men best".

Det blir derfor viktig å flytte godsterminalen for bane fra Nybyen til Holmen og sikre direkte

adkomst til overordnet vei- og banenett via ny broforbindelse, samt å utvikle terminalfasilitetene videre. Det er også et ønske å utvikle buffersoner mellom havnevirksomhet og boligbebyggelse.

ØKONOMI

Etter styrets oppfatning gir det fremlagte resultatregnskapet og balansen en fyllestgjørende informasjon om driften og stillingen ved årsskiftet. Det har heller ikke inntrådt forhold etter årsskiftet som har betydning for bedømmelsen av årsregnskapet for 2011. Forutsetning om fortsatt drift er lagt til grunn ved utarbeidelsen av årsregnskapet.

Etter styrets vurdering har Drammen havn en god finansiell posisjon.

Regnskapet for Drammen havn er for 2011 utarbeidet i henhold til regnskapslovens bestemmelser.

Egenkapitalen utgjør 76 prosent av totalkapitalen som er ca. det samme som i 2010.

Driftsresultatet viser et overskudd på 10 703 255,- NOK, mens årets resultat viser et overskudd på 10 304 727,- NOK som overføres kapitalkonto.

Drammen, den 31.12.11
19.03.12


Johan Baumann
Leder


Masud Gharahkhani


Heidi Grundvig


Einar Olsen
Havnedirektør


Søren Falch Zapffe


Hege Gunnerud


Berit Narverud

Resultat- og balanseregnskap

2011

RESULTATREGNSKAP - DRAMMEN HAVN

Tall i NOK

Navn	2011	2010
DRIFTSINNTEKTER		
Kranleier	3 339 498	2 861 315
Andre salgsinntekter	3 839 221	4 424 936
Adm.inntekter	720 000	600 000
Leieinntekter - areal	12 723 041	10 236 221
Leieinntekter - lager	11 388 765	11 304 748
ISPS gebyr - Fartøy	2 983 057	2 734 669
Varevederlag + ISPS gebyr	17 363 088	13 514 826
Sum driftsinntekter	52 356 670	45 676 715
DRIFTSKOSTNADER		
Lønn, feriepenger, honorar	7 925 935	7 797 943
Arbeidsgiveravgift	3 108 481	3 248 600
Endring pensjonsforpl.	805 961	356 325
Andre personalkostnader	308 847	436 484
Andre driftskostnader	22 718 094	21 089 378
Tap på fordringer	750 000	756 875
Tap ved slag av driftsmidler	68 431	0
Avskrivninger	9 079 588	9 613 474
Sum driftskostnader	41 653 414	43 299 078
DRIFTSRESULTAT	10 703 255	2 377 637
FINANSINNTEKTER/-KOSTNADER		
Finanskostnader	3 979 713	3 705 580
Utbytte aksjer	93 474	300 000
Renteinntekter	3 487 712	3 393 447
SUM FINANS	398 528	12 133
RESULTAT	10 304 727	2 365 504

Navn	2011	2010
EIENDELER		
Anleggsmidler - varige driftsmidler	0	0
Transportmidler	20 357 386	24 491 403
Maskiner, verktøy, inventar o.l	2 094 966	2 252 416
Bygn. og bygningsmessige anlegg	46 546 438	37 920 950
Batteriøya	3 000 000	3 000 000
Tomter/kaier/jernbanespor	200 160 052	199 668 168
Aktiverte utfyllinger	17 732 282	18 255 290
Sum varige driftsmidler	289 891 125	285 588 227
Anleggsmidler - finansielle	0	0
Lån - Lierterminalen AS	35 500 000	37 500 000
Aksjer	20 905 000	20 905 000
Sum finansielle anleggsmidler	56 405 000	58 405 000
SUM ANLEGGSMIDLER	346 296 125	343 993 227
OMLØPSMIDLER		
Fordringer	0	0
Kundefordringer	8 621 636	9 338 778
Andre fordringer	55 755	109 931
Sum fordringer	8 565 881	9 448 709
Kasse	584	8 557
Bankinnskudd	26 432 372	21 141 652
	26 432 956	21 150 209
SUM OMLØPSMIDLER	34 998 837	30 598 918
SUM EIENDELER	381 294 962	374 592 145
GJELD OG EGENKAPITAL		
Opptjent egenkapital	0	0
Kapitalkonto	235 840 922	225 536 195
Årets overskudd	0	0
Frie fond	57 500 148	57 500 148
SUM EGENKAPITAL	293 341 070	283 036 344
GJELD		
Langsiktig gjeld	0	0
Lån Kommunalbanken	76 499 980	79 333 320
Underdekning pensjonsforpliktelser	4 032 868	4 838 829
Sum langsiktig gjeld	80 532 848	84 172 149
Kortsiktig gjeld	0	0
Leverandørgjeld	5 153 363	5 680 645
Skyldig offentlige avgifter	894 743	370 126
Neste års avdrag - kommunalbanken	0	0
Annen kortsiktig gjeld	1 372 938	1 332 881
Sum kortsiktig gjeld	7 421 044	7 383 652
SUM GJELD	87 953 892	91 555 801
SUM EGENKAPITAL OG GJELD	381 294 962	374 592 145

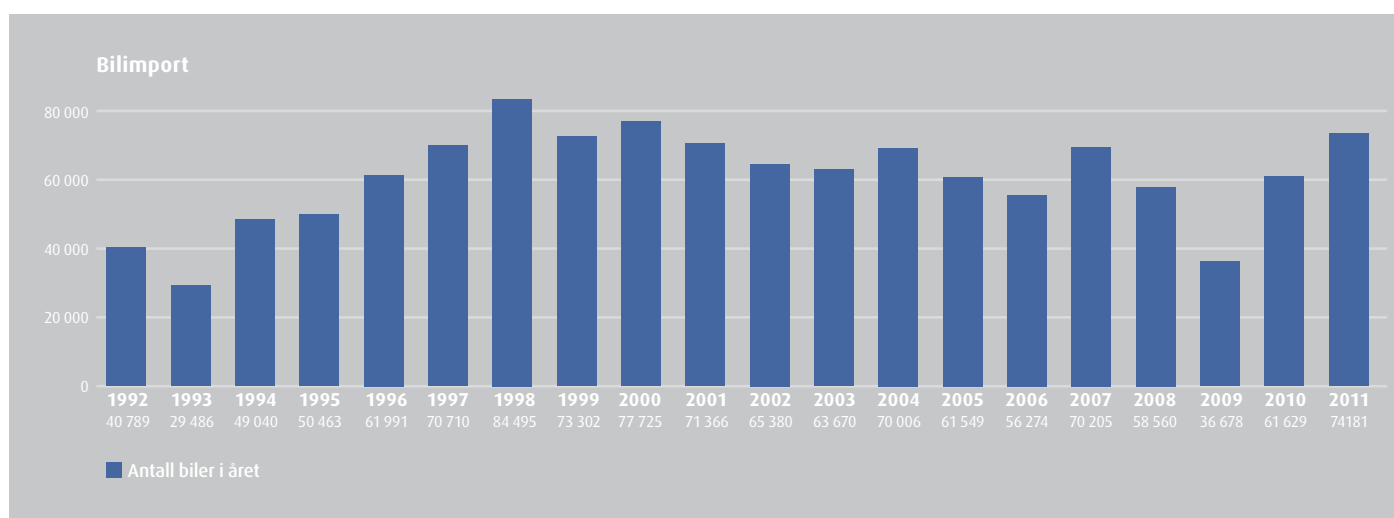
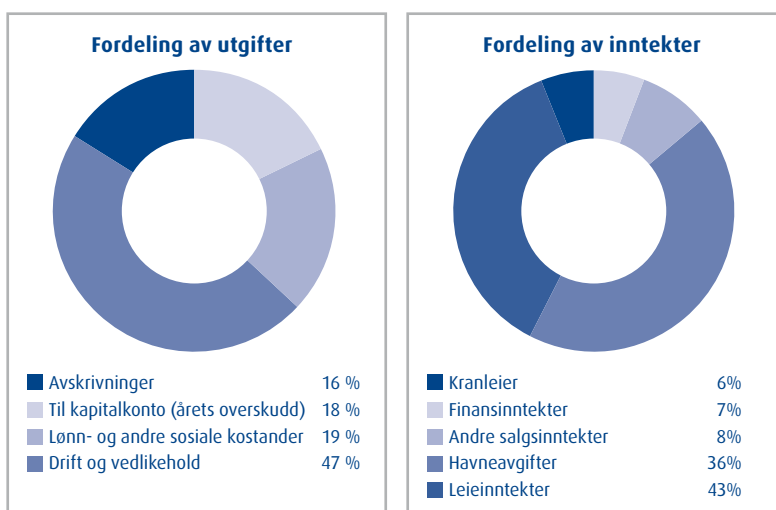
Havnekassens økonomiske forhold

2011

Totale inntekter ble	kr	55 937 856
- Totale utgifter	kr	45 633 127
Overskudd	kr	10 304 729

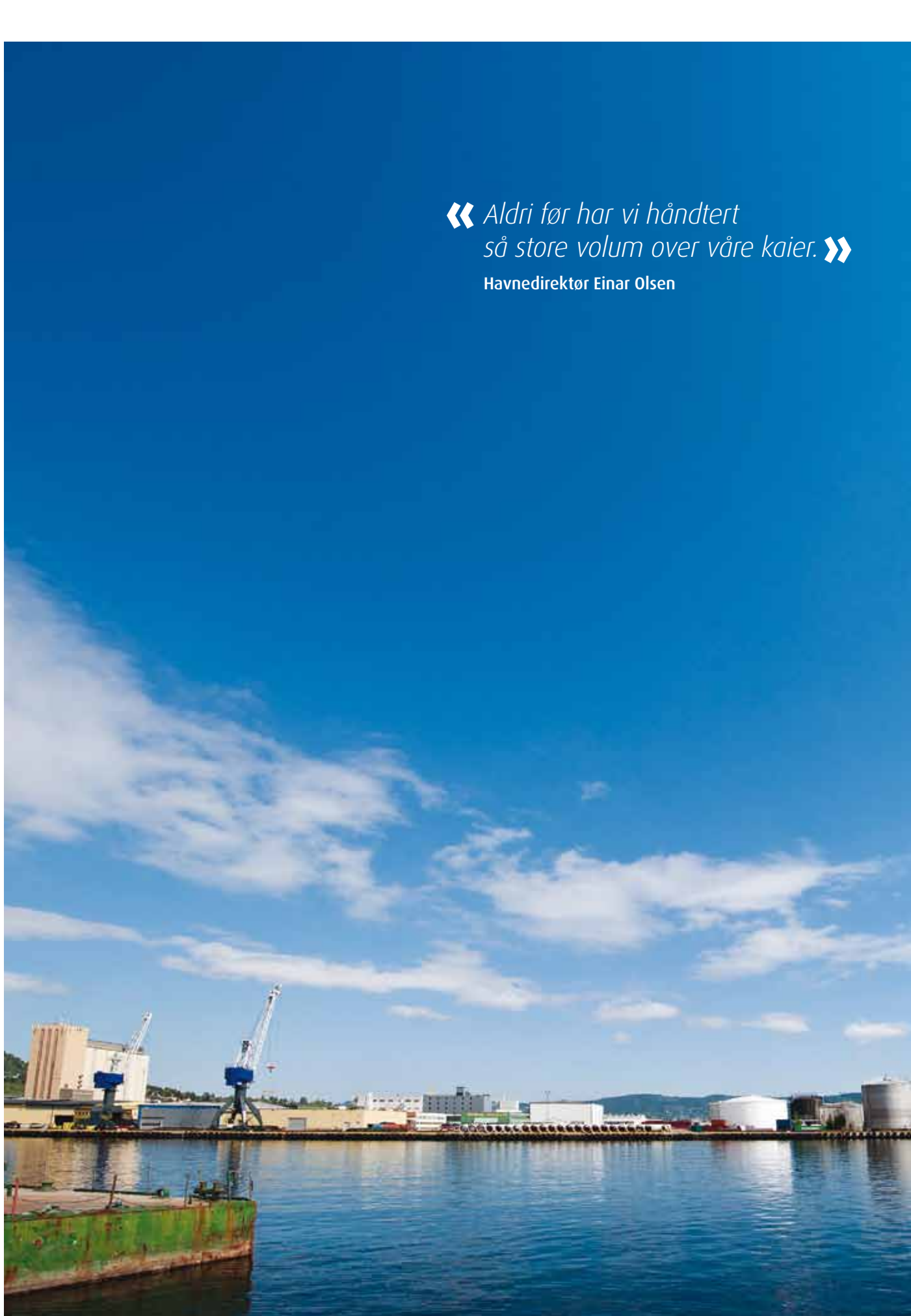
AV DE TOTALE UTGIFTER UTGJØR:		
Lønn- og andre sosiale kostander	kr	10 537 302
Drift og vedlikehold	kr	26 016 237
Avskrivninger	kr	9 079 588
Til kapitalkonto (årets overskudd)	kr	10 304 729
	kr	55 937 856

AV DE TOTALE INNTEKTER UTGJØR:		
Kranleier	kr	3 339 498
Andre salgsinntekter	kr	4 559 221
Leieinntekter	kr	24 111 806
Havneavgifter	kr	20 346 145
Finansinntekter	kr	3 581 186
	kr	55 937 856



« Aldri før har vi håndtert
så store volum over våre kaier. »

Havnedirektør Einar Olsen





1

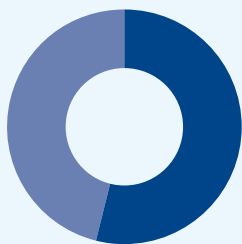


2

Stor økning i containertrafikk

Containertrafikken over Drammen havn er i god utvikling. I løpet av 2011 ble 18 400 containere lastet og losset på havna. Det er en økning på nærmere 40 prosent (36,8%).

Containerstatistikk i TEU



Utenriks 2011

Inngående	9827	54%	■
Utgående	8541	46%	■
Totalt	18368	100%	

– **SJØVEIEN GÅR NESTEN** like raskt som landeveien, reklamerer assisterende havnedirektør Ivar Vannebo. Responsen fra næringslivet har vært god på tilbudet som har vært operativt fra høsten 2007.

Drammen er en av sju havner som containerbåten betjener i løpet av en uke.

– Båten går fra Rotterdam på lørdager og ankommer sent søndag kveld. Vi starter lossingen umiddelbart og kan levere containerne i Oslo før arbeidsdagen der inne begynner, sier han. De tomme containerne fraktes så tilbake til Drammen, lastes om bord igjen og båten kan gå fra kai i løpet av formiddagen.

– *Hvordan håndteres forsinkelser?*

– Været og trafikken i Rotterdam kan noen ganger by på problemer, men vareeierne ser at sjøveien likevel er meget pålitelig, sier Vannebo. Overgangen fra vei til sjø handler nok litt om å endre gamle vaner – og i noen tilfelle planlegge enda litt bedre med tanke på leveranseruter og timing.

Lagring på havna

Som ett av de største godsknutepunkt i landet, tilbyr også havna sine kunder lagring av

godset på havneområdet til bedriftene ønsker varene levert. Vareeieren kan da bestille containeren levert på sin dør på nøyaktig tidspunkt.

– Da må de ikke ta i mot alle varene på en gang, men kan bestille containeren når de er klare til å ta i mot den. Mange setter pris på den fleksibiliteten som ligger i dette fordi det gjør det enklere for dem å planlegge drift, sier Vannebo.

Havna har jobbet målrettet for å avdekke behovene i transport- og logistikkmarkedet.

– Flexibilitet er et av de viktigste ønskene fra bransjen – og det strekker vi oss langt for å innfri, sier Vannebo.

Stor valgfrihet

Hvitevareleverandøren Miele har benyttet containerlinjen i Drammen siden starten. Selskapet, som får inn mellom tre og fem containere i uken, leier også lager til varene sine på Holmen.

– Nærhet mellom kai og lager er bra både for fleksibiliteten og hastigheten på inngangen av varene våre. Havna er et godt distribusjonsknutepunkt både med tanke på fasiliteter og på videre forsendelse ut til resten av landet, sier logistikkjef Thor Hermansen.

Kort avstand til store samlastere som Bring, DHL og Tollpost er også en fordel for Miele.

– Fra Drammen har vi stor valgfrihet med tanke på distribusjonskanaler og -frekvenser. I løpet av 2012 kommer vi til å leie mellom 5000 og 6000 kvadratmeter lager på Holmen.

Mindre forhold gir også litt mindre press.

– Vi har brukt Drammen i mer enn ti år og synes vi får bra oppfølging og gode betingelser her, sier han.

Kurant levering

Jensen Møbler i Svelvik får noen av komponentene til sin møbelproduksjon fra Asia levert på Drammen havn når containerbåten legger til kai.

– Enkelte deler til sengene og madrassene vi lager her kommer fra Østen, sier fabrikkjef Svein Grepperud. – Vi er ingen stor containerkunde, men det har vært naturlig å bruke Drammen havn på grunn av den korte avstanden og enkle logistikken.

Bedriften i Svelvik har brukt containerlinja siden 2008. Jensen Møbler får containeren kjørt ut til seg samme dag som båten kommer til Drammen.

– Fremføringstiden på sjø kan være litt lenger, og noen ganger kan været gi forsinkelser, men i hovedsak er vår erfaring at containerleveranser sjøveien er veldig kurant, sier Grepperud.

1 Drammen havn
2 hadde en økning i
containertrafikk på
nesten 40 % i 2011.

3 Søndag kveld
ankommer con-
tainerbåten fra
Rotterdam.



3

Europeiske havner ser til Drammen

Samarbeidsprosjektet LO-PINOD skal gjøre regionale havner mer tilgjengelige, bærekraftige og konkurransedyktige. Drammen havn er en av 16 aktører som er med i prosjektet.

Prosjektet er delt inn i flere samarbeidsområder, og ett av områdene fokuserer på hvordan havn og lokalsamfunn kan integreres bedre. Bevaring av lokal historie og kulturarv, og tilgjengeliggjøre dette for innbyggerne, er et viktig virkemiddel i så måte. Renoveringen av Skur 1 blir trukket frem som et godt eksempel på hvordan preservering av Drammens sjøfartshistorie er lagt til rette på en moderne måte. Det er stor interesse blant de andre samarbeidsaktørene til å lære av arbeidet Drammen havn har gjort.

LO-PINOD er en del av "The North Sea Region Programme" som har som mål å gjøre Nordsjøregionen til et bedre sted å jobbe, bo og investere i. Drammen havn er aktivt med i tre delprosjekter.



Institute for Sustainability



European Regional
Development Fund
Investing in your future



- 1** Skur 1/Maritim storstue var havnas gave til byen i forbindelse med at Drammen fylte 200 år i 2011.
- 2** Skur 1 ble åpnet i forbindelse med feiringen. Assisterende havnedirektør Ivar Vannebo (t.h.) og representanter for Drammen Mannskor.
- 3** Mange av Drammens innbyggere tok del i åpningen av Skur 1.



1



Storstue i gave til byen

ÉN AV DE VIKTIGSTE hendelsene for Drammen havn i 2011 var overrekkelsen av Skur 1 – Maritimorstue i gave til byen i forbindelse med Drammens 200 års-jubileum. Skur 1 er blitt et moderne og maritimt samlingspunkt som formidler Drammens havne- og sjøfartshistorie.

Storstua har allerede hatt mange besøkende. – Vi ønsker å vise byens maritime tilknytning i fortid, nåtid og fremtid. I tillegg til all spennende sjøfartshistorie Drammen kan by på, vil vi vise hvilken betydning havna og havnerelatert næringsvirksomhet har i dag, sier havnedirektør Einar Olsen.

Tilgjengeliggjøre et kulturminne

Skur 1, som opprinnelig er fra 1926, er det eldste lager-skuret på havna. Lageret var et kaldt lager hvor det ble lagret blant annet tørrbukk, stein, sement og sukker. Mer enn 600 kvadratmeter er nå totalrenovert til enorstue fylt med sjøfartshistorie.

– Det er mange verneverdige bygninger på havna, og oppussingen av Skur 1 har bidratt til å bevare et kulturminne, sier Olsen. – Vi er opptatt av at flest mulig skal få innblikk i hva havna betyr for byen og regionen. Derfor vil vi videreutvikle utstillingene i Maritimorstue, og legge til rette for at folk kan få tilgang til havna, sier han.

Maritimorstue er åpen for publikum og leies også ut til private og bedrifter. Drammen Sjømannsforening har kontor og holder sine medlemsmøter iorstua, og

kan også guide gjester gjennom utstillingen hvis det er ønskelig. Drammen havn vil bruke orstua til et møte- og representasjonslokale og det samme vil havnas eiere.

Den kulturelle skolesekken

Frå høsten 2012 blir et besøk til Skur 1 en del av Den kulturelle skolesekken i Drammen kommune. I løpet av ett skoleår vil 750 6.-klassinger besøke orstua samt få se en del av aktivitetene som pågår på havna. Drammen havn har inngått en treårig avtale med Drammen kommune som sørger for et interessant tilbud for 6. trinn.

– Vi ønsker at innbyggerne i Drammen skal ha et forhold til havna, og dette er en fin mulighet til å tilgjengeliggjøre havna og synliggjøre havnevirksomheten på. Skoleelevene vil ta med seg noe av kunnskapen hjem, og bli gode ambassadører for havna. Noe av det vi ønsker de skal sitte igjen med av kunnskap, er at havna har vært viktig for bygrunnlaget, havnas betydning for næringslivet og en region i vekst samt at sjøtransport er miljøvennlig, sier assisterende havnedirektør Ivar Vannebo.

Unikt logistikknettverk i Buskerud

– **VI ØNSKER Å LEGGE TIL** rette for mer kostnadseffektiv og miljøvennlig logistikk av varer for næringslivet. Samarbeid mellom ulike aktører er avgjørende for å få optimaliserte logistikk-løsninger, sier havnedirektør Einar Olsen, som har vært én av initiativtakerne til logistikknettverket.

Nettverket er et bransjenettverk hvor mer enn 50 logistikk- og transportbedrifter i Buskerud er medlem. Kompetanseheving og idéutveksling står høyt på agendaen gjennom jevnlig medlemsmøter hos de deltakende bedriftene. Nettverket har som mål å være det ledende kompetansesenteret innen logistikk i Norge, og er foreløpig helt unikt.

Gir bransjen et løft

– Vi har et ønske om å bygge opp fagområdet logistikk og gjøre Buskerud til ledende innen dette området. Regionen har mange bedrifter som har virksomhet innen logistikk, og det er naturlig at vi forsøker å løfte denne bransjen ved å lære av hverandre, sier Trond I. Østgaard, direktør ved Handelshøyskolen BI i Drammen

og representant i logistikknettverkets styringsgruppe.

Han legger til at et logistikknettverk som dette er en viktig arena for å sørge for at akademiske programmer og kurs får et relevant faglig innhold. I denne sammenhengen er medlemmenes kunnskap og erfaring helt avgjørende. BI Drammen ønsker å være med på å fremme forskning og kompetanseutvikling som bidrar til å løfte viktige logistikkbedrifter i Buskerud.

Drammen havn kan være en støttespiller for mange av medlemmene i logistikknettverket når det gjelder å tilrettelegge for miljøvennlig transport.



- 1** Drammen havn tilrettelegger for effektiv logistikk for næringslivet, blant annet ved hjelp av jernbanespor helt ned på havna.
- 2** God logistikk for bilimport på havna.
- 3** Bring Logistics har lager- og logistikk-senter på Drammen havn Lierterminalen.



1

Mye å hente i nettverk

MylNa Sport er ett av medlemmene i logistikknettverket i Buskerud. Firmaet, som selger treningsutstyr til Norge, Sverige og Danmark, har hentet flere gode råd fra andre deltakerbedrifter.

– Blant annet i forbindelse med bygging av nytt lager har vi fått besøke andre i nettverket og sett hvilke løsninger de har valgt, sier logistikkansvarlig Leif Arne Berget.

Nyttig

Det var Nordic Fitness og Sport Supply som fusjonerte til MylNa Sport sommeren 2010. Selskapet, som holder til i Mjøndalen, har mellom ti og tolv millioner i logistikk-kostnader per år, inkludert lagerleie.

– Det er også én av grunnene til at selskapet ønsker å etablere eget lager – for å få ned disse kostnadene totalt sett, forklarer Berget. – Erfaringsutvekslingen i nettverket, både på intern- og eksternt logistikk, har vært nyttige for oss i denne forbindelsen.

Og når det nye lageret er klart våren 2013, ønsker vi å invitere dem til oss for å vise hvordan det er blitt, smiler han.

Studentoppgave

Gjennom logistikknettverket har MylNa Sport også etablert kontakt med en gruppe studenter fra BI som nå lager sin bacheloroppgave om logistikkproblestillinger knyttet til driften.

– Dette er interessant! Temaet er hvordan sikre effektiv transport fra Asia til Norge for MylNa Sport AS med fokus på pris og volumutnyttelse. Dette blir trolig nyttig innspill for oss – som vi også har fått tilgang på gjennom logistikknettverket, sier han.

Leif Arne Berget er eier og ansatt i Back Up Shipping Service på Lierstranda og er i den forbindelse også styremedlem i logistikknettverket Buskerud. I intervjuet over uttaler han seg på vegne av MylNa Sport AS der han er utleid som logistikkansvarlig.



2



3

– Forstår at det haster

– Vi trenger en havn som er fleksibel og litt kommersiell i tankegangen, sier Morten Pettersen i Tschudi Lines North Sea.

den første havna rundt Oslofjorden som kunne imøtekomme våre ønsker på dette området.

Flere anløp

Tschudi startet containertrafikken i 2007 med rundt 100 containere per anløp. I fjor var det nærmere 250. For å håndtere økningen har rederiet satt inn en større båt.

– Økningen er gledelig. Det går vanvittig mye last med bil fra kontinentet og hit – og vi vil vise at båt går like fort og er en mye grønnere måte å transportere varer på. På sikt vil det være viktig for oss med flere anløp.

– Hvorfor er næringslivet skeptisk til frakt av gods på sjø?

– Det trengs litt mer planlegging rundt leverings- og lastedager. Vi mener det er overkommelig og at tilbudet vårt ivaretar kundens behov for å styre varetilgangen.

– Skal en bedrift ha to containere med på vår båt, kommer begge til Drammen samme dag. De kan enten leveres umiddelbart eller lagres på kaia til det passer kunden å få dem på døra. Etter hvert er det flere som har oppdaget og bruker denne muligheten, avslutter Pettersen.

REDERIET DRIVER DØR-TIL-DØR

transport og en linje som, med utgangspunkt i Rotterdam, er innom seks havner rundt Skagerrak på en uke.

– Som selvstendig privat aktør må vi finne rasjonelle transportløsninger for våre kunder. De vi velger å samarbeide med, kan ikke ha regler eller rutiner som gjør det vanskelig for oss å drive, slår han fast.

Ser helhet

I Drammen havn har Tschudi Lines funnet en samarbeidspartner som Pettersen mener ser helheten i logistikkpuslespillet.

– Omlastingsmulighetene og dekningsområdet på jernbane var også viktige da vi valgte å etablere oss her. Det handler også om forutsigbar-

het på pris; her betaler vi per container enten de veier ett eller femten tonn.

Imøtekommer behov

Pettersen utdyper behovet for fleksibilitet, spesielt når det gjelder lossing- og lagringsmuligheter.

– I Drammen blir båten losset med en gang den kommer til kai søndag kveld. Jobben gjøres raskt og på et tidspunkt som passer godt med tanke på videre transport og levering av varer ut til kundene.

I Norge anløper Tschudis båt Moss, Larvik og Drammen på halvannet døgn, og har dermed lite å gå på tidsmessig.

– Det er avgjørende for oss å få til en effektiv tilrettelegging rundt lasting og lossing. Drammen er faktisk

« Vi synes Drammen har forstått service- og tilrettelegging-funksjonen godt. »



1 Morten Pettersen i Tschudi Lines er fornøyd med fleksibiliteten i Drammen havn.

2 Ca 250 containere kommer til havna per anløp.



FAKTA - TSCHUDI LINES:

- Tschudi Logistics etablerte eget agentkontor i Drammen i februar 2011
- Kontoret har fem ansatte som håndterer anløpene i Drammen, Moss og Larvik
- Linjen driver båten frem og tilbake mellom havnene, mens agentene lokalt tar seg av fortolling, levering og utkjøring



1



2



3

Høyt teknologisk kabelvirksomhet på havna

TILKNYTNING TIL DRAMMEN HAVN, gode logistikkmuligheter og tilgang på dypvannskai på Holmen har vært avgjørende for Draka Norsk Kabels satsning på sjøkabel.

– Å bygge opp her i Drammen var den raskeste måten å komme inn i markedet på, forteller administrerende direktør i Draka Norsk Kabel, Hans Henrik Bruusgaard.

Da Draka-konsernet bestemte seg for å satse på sjøkabel, var det ikke gitt at dette skulle skje i Drammen. Etter en evaluering ble konklusjonen allikevel at alt lå til rette for denne investeringen i Drammen, og i 2009 sto et nytt produksjonsanlegg for sjøkabel ferdig på Holmen. Til tross for finanskrise og uten en eneste kontrakt på dette tidspunktet, har Draka nå en stor ordresreserve og har sikret full fabrikk i lang tid fremover.

Komplett logistikk

Draka Norsk Kabel flyttet sin fabrikk til Holmen på begynnelsen av 1960-tallet. Det som startet med produksjon av elektriske kabler, har utviklet seg til en høyt teknologisk

kompetansevirksomhet. Spesifikasjonene har endret seg, og Draka er i dag en spesialisert kabelfabrikk.

– Fra vår fabrikk her på Holmen kan vi kveile sjøkablene direkte via transportbanen på eiendommen og over til leggefartøyet. Sjøkablene er så store og tunge at dette er den mest effektive måten å gjøre det på, forklarer Bruusgaard. De har kveilet sjøkabler så lange som 40 kilometer over havna. Nærhet til jernbane er også en fordel for Draka, da de er avhengige av halvfabrikata fra søsterfabrikk i Sverige. Dette fraktes med jernbane.

Hjørnesteinsbedrift

Draka har vært en hjørnesteinsbedrift i Drammen i snart 100 år.

– Bedriften har greid seg gjennom mange krevende omstillingsprosesser, og driver lønnsom og spennende virksomhet i Drammen den dag i dag, sier Bruusgaard. I tillegg til produksjon av sjøkabler, produserer Draka avanserte kabelløsninger til olje- og gassinstallasjoner over hele verden. Disse kablene lagres og

sendes fra Holmen. I tillegg har Draka et logistikkenter på Loesmoen i Øvre Eiker som forsyner det norske hjemmemarkedet med alle typer kabler.

I fjor ble Draka kjøpt opp av italienske Prysmian, som er verdens største leverandør av systemer og kabler innen energiforsyning og telekommunikasjon. Det gir Draka flere muligheter fremover, da de kan hente kompetanse og støtte fra konsernet. – Våre nye eiere gir oss større bredde i produktporteføljen med flere produkter og systemer, og det fører til at vi kan betjene det norske markedet bedre. I tillegg får vi tilgang på internasjonale forskningsmiljøer, sier Bruusgaard.

Bruusgaard legger også vekt på at det er et kompetansemiljø i Drammensregionen som passer for Draka. Tilgang på kompetanse og ressurser innen elektroteknikk, mekanikk, olje og gass, subsea og energiutvikling er viktig for dem.

– Vi merker at Drammen er blitt et attraktivt sted å bo. Byens positive utvikling fører til at den tiltrekker seg attraktive arbeidstakere.

1 En nesten 40 km lang sjøkabel kveiles over
2 Holmen og om bord i et leggefartøy.
3

4 Sjøkablene kveiles direkte via transportbanen fra Drakas kabelfabrikk.



4

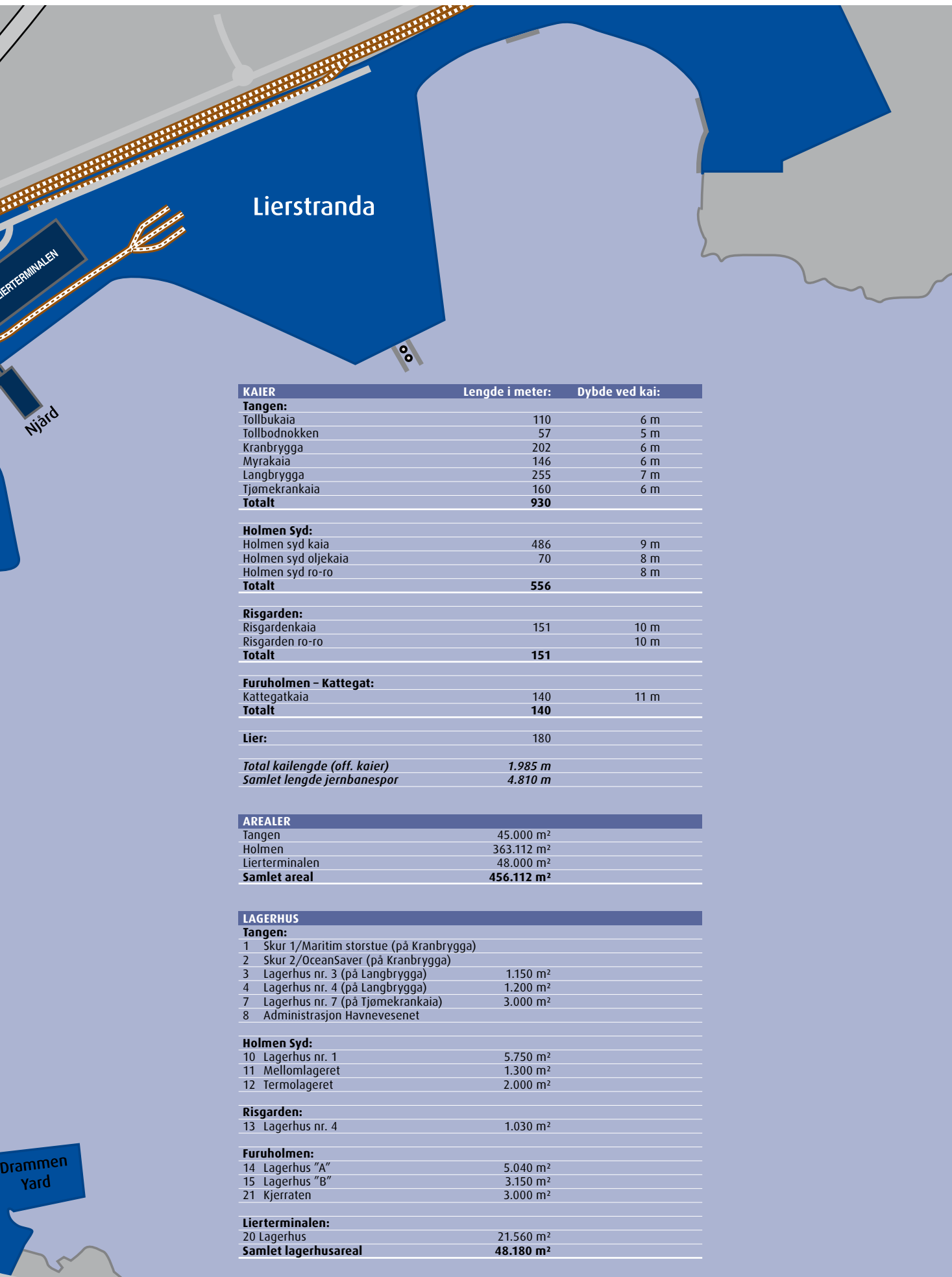
FAKTA - DRAKA NORSK KABEL:

- Etablert: 1913 (Norsk Kabelfabrikk)
- Antall ansatte: 230
- Kontorer: Drammen og Loesmoen
- Omsetning: 1,1 milliarder kroner i 2011
- Eierskap: Prysmian Group
- Bransje: Industri, teknologi og elektro

KRANER

Kran:	Løfteevne:	Kaiplassering:	Havneavsnitt:
Pernille	23 tonn	Holmen Syd	Holmen
Torbjørn	50 tonn	Holmen Syd	Holmen
Odin	100 tonn	Kattegatkaia	Holmen





KAIER	Lengde i meter:	Dybde ved kai:
Tangen:		
Tollbukaia	110	6 m
Tollbodnokken	57	5 m
Kranbrygga	202	6 m
Myrakaia	146	6 m
Langbrygga	255	7 m
Tjømekrankaia	160	6 m
Totalt	930	
Holmen Syd:		
Holmen syd kaia	486	9 m
Holmen syd oljekaia	70	8 m
Holmen syd ro-ro		8 m
Totalt	556	
Risgarden:		
Risgardenkaia	151	10 m
Risgarden ro-ro		10 m
Totalt	151	
Furuholmen – Kattegat:		
Kattegatkaia	140	11 m
Totalt	140	
Lier:	180	
<i>Total kailengde (off. kaier)</i>	<i>1.985 m</i>	
<i>Samlet lengde jernbanespor</i>	<i>4.810 m</i>	

AREALER	
Tangen	45.000 m ²
Holmen	363.112 m ²
Lierterminalen	48.000 m ²
Samlet areal	456.112 m²

LAGERHUS	
Tangen:	
1 Skur 1/Maritim storstue (på Kranbrygga)	
2 Skur 2/OceanSaver (på Kranbrygga)	
3 Lagerhus nr. 3 (på Langbrygga)	1.150 m ²
4 Lagerhus nr. 4 (på Langbrygga)	1.200 m ²
7 Lagerhus nr. 7 (på Tjømekrankaia)	3.000 m ²
8 Administrasjon Havvevesenet	
Holmen Syd:	
10 Lagerhus nr. 1	5.750 m ²
11 Mellomlageret	1.300 m ²
12 Termolageret	2.000 m ²
Risgarden:	
13 Lagerhus nr. 4	1.030 m ²
Furuholmen:	
14 Lagerhus "A"	5.040 m ²
15 Lagerhus "B"	3.150 m ²
21 Kjerraten	3.000 m ²
Lierterminalen:	
20 Lagerhus	21.560 m ²
Samlet lagerhusareal	48.180 m²



**Drammen
havn**

KONTAKTINFORMASJON

Drammen havn

Hans Kiærsgt. 1A
Postboks 636, Strømsø
3003 Drammen, Norge

Tlf: +47 32 20 86 50
Fax: +47 32 20 86 51
E-post: post@drammenhavn.no

www.drammenhavn.no

ADMINISTRASJON

Einar Olsen

Havnedirektor
Mobil: +47 97 34 60 07
E-post: einar.olsen@drammenhavn.no

Ivar A. Vannebo

Ass. havnedirektor
Mobil: +47 91 56 21 85
E-post: ivar.vannebo@drammenhavn.no

Jarle N. Hansen

Teknisk sjef
Mobil: +47 41 45 23 18
E-post: jarle.hansen@drammenhavn.no

Vibeke Skavold

Adm. sjef
Mobil: +47 92 40 82 94
E-post: vibeke.skavold@drammenhavn.no

