

Spørsmål til intervju ASCO Norge, Tananger base

Til bacheloroppgaven, Logistikkledelse BTH-1704

Takk for at du vil stille til intervju

Formålet med intervjuet er å innhente intern informasjon om problemstillingen

Før oppgaven vil bli ferdigstilt og levert blir dataene om personvern behandlet i NSD.

Det er satt av 1 time til intervjuet etter avtale på forhånd.

- 1) Hvordan foregår en generell prosess fra et skip ankommer deres havn, til det forlater den ferdig lastet til kunde? (Selve forløpet; lasting, lossing, lastehåndteringsprosesser, forflytning av containere, evt. vedlikehold skip, drivstoff)
 - a. Gjennomgang presentasjon
 - b. Vedlikehold meldes inn til ASCO, men assisterer kun ved behov for kran osv.

- 2) Hvilke tidsprosesser foreligger knyttet til havnelogistikken deres?
 - a. Administrativ tid, laste/losseprosess, fortøyning og løskasting, liggetid.

- 3) Hvordan fungerer planlegging og kommunikasjon med fartøyene som ankommer havnen deres?
→ Hva planlegges evt.?
 - a. Type last og plassering om bord, bulk/fuel/vann og mengde last/type operasjon (mobilisering osv) – de ytterste kaier kun tørrbulk
 - b. Planlegger også på vegne av andre aktører inne på området
→ Hvordan tilrettelegger dere?
 - c. Anløpstidspunkt og scope (størrelse på oppdrag, ressursbehov) avgjør ressursbehov og vi tilpasser oss

- 4) Hvor mange avganger har dere ca. per uke?
 - a. Varierer veldig gjennom året, basert på kundeaktivitet/vær osv. 40-50. 350.00 tonn, 240.00 tonn last

- 5) Hvilke kostnader har dere knyttet til fartøyene som ligger til kai hos dere?
- For selve anløpet, deles kostnader. Noe skal til rederi direkte og noe skal til ASCO kunder
 - For operasjon, er det leie av bygg og anlegg (faste kost) personell, drivstoff/strøm, utstyr og forbruksmateriale
- 6) Hvordan påvirkes selskapet ved forsinket levering av varer (fra eksterne leverandører) som medfører lengre liggetid for fartøy?
- Alle våre kunder har leveringsbetingelser til leverandører. Dette er vi med på å forme, basert på en mest mulig effektiv vareflyt. Ved forsinkelser (som er veldig vanlig, flere ganger daglig, påvirkes vareflyt forskjellig, alt etter hvor mye og hvor tett opp mot seiling det er snakk om.
→ må flytte på båter, mister tid, personellkostnader, dårlig utnyttelsesgrad, økte kostnader – ville hatt allokeringstid (5 timer)
- 7) Finnes det noen klare flaskehalsen som man i dag vet om og som kan forbedres i henhold til denne problemstillingen – gjerne utdyp.
- For eksempel kapasitetsutnyttelse, ineffektive lasthåndteringsprosesser, tidsprosesser, teknisk utstyr, kommunikasjon fartøy/havn, samarbeid, leveringsproblemer, ineffektiv arbeidskraft osv.
- Informasjonsflyten er ikke transparent nok (manuelt/papir) - utfordringen med det, er at flere trenger informasjonen, men den når få om gangen og kan forårsake feil i planlegging, som f.eks. resurssetting, prioriteringer osv.
 - På kapasitetsutnyttelse er komplisert. Dette mest grunnet at vi ikke er å anse som en produksjonslinje. Leverandører leverer basert på deres behov og kunder bestiller/ankommer basert på deres behov. Vi justerer oss etter begge. Basen er satt opp for å kunne ta store topper (samtidig), men vil da ikke ha god kapasitetsutnyttelse i lave aktivitetsperioder. Noe kan justeres med korttidsinnleie, men faste kostnader på areal, bygg, personell og maskinpark kan være lang oppsigelsestid eller kontraktsvarighet og løper månedlig uansett.
 - Lasthåndteringen, den praktiske utførelsen, er forholdsvis effektiv, men dokumentasjonen og informasjonen rundt håndteringer til de som trenger det,

er veldig manuell (personavhengig) og krevende.

- d. Utstyrsparken er etter hvert gammel. Vi er i en situasjon hvor vi ønsker å gjøre utbyttinger, men teknologien hos leverandører av utstyret ikke er kommet langt nok. Vi jobber med å redusere antall leverandører, for å knytte til oss leverandører med samme mål som oss og med nye typer kontrakter, for å være mer robust og moderne.
 - Mye nedetid på maskiner
 - Effektivitet, ikke stabil drift
 - Forurenses mer
 - Nyere mer filtrering i eksosen
- e. Kommunikasjonen mellom fartøy og havn, er noe spesiell. Havnen i vårt tilfelle, er Stavanger Havn (Port of Stavanger). De skal ha alle mannskapslister, forhåndsinnmeldinger osv. ASCO får sin informasjon via kunder, at fartøy er på vei osv, men har egentlig ikke noe med oppfølging av fartøy og mannskapet osv. Kun lasten som skal om bord og eventuelt bidra ved vedlikeholdsarbeid osv.
- f. Leveringsproblemer, vil f.eks. være været, mangel på kai, kran eller arbeidskraft. Stort sett alltid (sett bort fra været) er det ytre faktorer som til slutt resulterer i at vi "sprekker" på tid. Eksempelvis annen aktivitet på fartøyet som tankvasking (eksterne lastebiler og personell som parkerer i vår lastesone) eller feil/mangler/sent levert utfordringer på lasten.

8) Hvor langt er dere kommet innenfor teknisk effektivitet ved havnen? Hva finnes i dag innenfor automatisering, bruk av roboter, automatiserte kraner etc.?

- a. For havner som driver med standardiserte lastebærere, typisk Rotterdam osv, er automatisering noe mindre komplisert, da det ikke er like mange faktorer som hos oss. Da eksempelvis rør, rammer, uante forskjellige former på containere osv.
- b. Det vi ser på, er løsninger rundt å redusere personell i selve lastesonen (HMS) med hjelp i kamera med gjenkjenningsteknologi og varmesøker.

- c. ILMS vi hjelpe oss med posisjon på last på base og om bord i fartøy, automatiske oppdateringer underveis i prosessen, oversiktsbilde på utnyttelse av personell og maskinpark, transparent informasjonsflyt til de som trenger det og til kunder, energiforbruk og CO2 avtrykk. (+++)
- d. Automatisk lager. (autostore små esker, megalux pallegods. osv)
 - må investere og ha med invester
 - Cross-docking: dronen frakter frem og tilbake til hovedlager: fordele lager og mottak fra hverandre. Være attraktiv, ha konsept som er dekkende
- e. Teknologi for automatisk håndtering av lastemottak og pakking er under utvikling, men ikke tilgjengelig i god nok dekkende grad.
- f. Automatisk hukiing/avhukiing av kointeinere.
- g. Digital teknologi: ønsker å investere i digitalt system
 - IoT muligheter: gjenkjenningsteknologi, kamera leser av skilt, forteller hva som kommer av varer, kamera henger i kranene, skal gjenkjenne bevegelse: kan fortelle hvilken container som henger i kranen: gir anledning til å gi en digital tvilling, innføre sensor i kamera for å ikke ha for mange personer i området med last, gir kranfører hjelp.

9) Hvilke positive egenskaper har havnen deres?

- a. Fleksibilitet i personell grunnet multioperatør prinsipp.

10) Hvordan er dagens terminalkapasitet (areal) og havneinfrastruktur, og hvordan fungerer den i henhold til produktivitet?

- a. Hvis vareflyten hadde fungert som intensjon, er basen "stor nok". Da menes det at basen er ment som en transitt eller langtidslager. I praksis gjør endringer underveis basen til et mellomlager med forsinkelser på varene/avgjørelser, som gir oss kapasitetsutfordringer i høyaktivitetsperioder.
 - Fartøy blir også liggende til kai for lenge, grunnet last som leveres seint. Som igjen gjør at basen må ressurse sette ut over egentlig behov.

11) Hva er gevinstene for ASCO ved å oppnå redusert liggetid for fartøy?

- a. Bedre utnyttet kapasitet, lavere energiforbruk og CO2 avtrykk. Dette gir selskapet bedre og mer robust økonomi.
→ Mye forflytning av kranen – hva kan gjøres her

12) Hva er deres tanker rundt/muligheter for samlastning?

- a. Dette gjøres i stor grad i dag, men mulighetene er uante. Dette styres i hovedsak av kunde som har kontrakt med rederier og samarbeidet med andre kunder.