

Slutrapport AP1 Förstudie Anlöpsprocessen

Uppdragsledare: Maria Filipsson

2021-01-11



Innehåll

Presentationens innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund, syfte, mål	4
Genomförande	5
Resultat	6-12
Analys och nästa steg	13-18



Slutrapport AP1

Innehåll

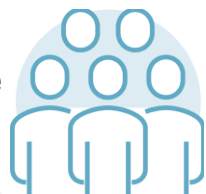
1	INLEDNING	4
1.1	Bakgrund	4
1.2	Syfte och mål	4
1.3	Avgränsningar	4
1.4	Leveranser	5
1.5	Definition av anlöpsprocessen	5
2	GENOMFÖRANDE	5
2.1	Deltagare Sjöfartsverket	5
2.2	Externa branschaktörer	5
2.3	Tidsramar	6
2.4	Faser, aktiviteter och metodik	6
3	RESULTAT OCH ANALYS	7
3.1	Leverans 1: Identifiering och tillgång till befintligt material	7
3.1.1	Analys befintligt material	8
3.2	Leverans 2: Sammanhållande processbeskrivning	8
3.2.1	Förutsättningar för processbeskrivningen	9
3.2.2	Aktörer, informationskällor och regelverk	9
3.2.3	Detaljerad anlöpsprocess – 3 exempelanlöp	11
3.2.4	Kostnader för ett anlöp	13
3.2.5	Analys Processbeskrivning	13
3.3	Leverans 3: Informationsflödesanalys	14
3.3.1	Fartygsanmälan till hamn och myndigheter	14
3.3.2	Lotsning	15
3.3.3	Lossa och lasta	15
3.3.4	Betala fakturor	15
3.3.5	Analys informationsflöden	15
3.4	Leverans 4: Sammanställa utvecklingsbehov	16
3.4.1	Prioriterade nyttor	17
3.4.2	Sammanställning utvecklingsbehov	17
3.4.3	Digitaliseringstrappa	21
3.4.4	Analys utvecklingsbehov	21
3.5	Leverans 5: Verifiering av anlöpsprocessen med aktörer	22
4	SLUTSATS OCH REKOMMENDATIONER	22
5	FÖRSLAG FORTSÄTTNING, SJÖFARTSVERKET'S EGET UTVECKLINGSARBETE	24
6	RESULTATBILAGOR	25

AP1 – Förstudie Anlöpsprocessen i korthet

Branschens engagemang

30

Externa deltagare
på workshops



Förankrad anlöpsprocess

Övergripande process som
godkänts av branschen



18

Framtagna
utvecklingsbehov



Bakgrund och metodik

- Stort antal aktörer behöver samarbeta, informationsdela och gemensamt planera
- Komplex process där oväntade avbrott eller förändringar får stora (ekonomiska) konsekvenser
- Sjöfartsverket projektledare, med branschaktörer som aktiva deltagare

Resultat

- Förankrad beskrivning av anlöpsprocessen
- Gemensam förståelse för olika aktörers prioriteringar
- 18 framtagna utvecklingsbehov
- Beskrivning av 3 detaljerade anlöp; Isbrytning (Gävle), Kryssning (Sthlm), Bogsering & Lots (GBG)

Förslag på nästa steg

- Fortsatt branschgemensamt arbete
- Anlöpsprocess och utvecklingsbehov bör användas som utgångspunkt i framtida arbete
- Utbyte av relevant information vid rätt tid är den röda tråden för en effektiv anlöpsprocess

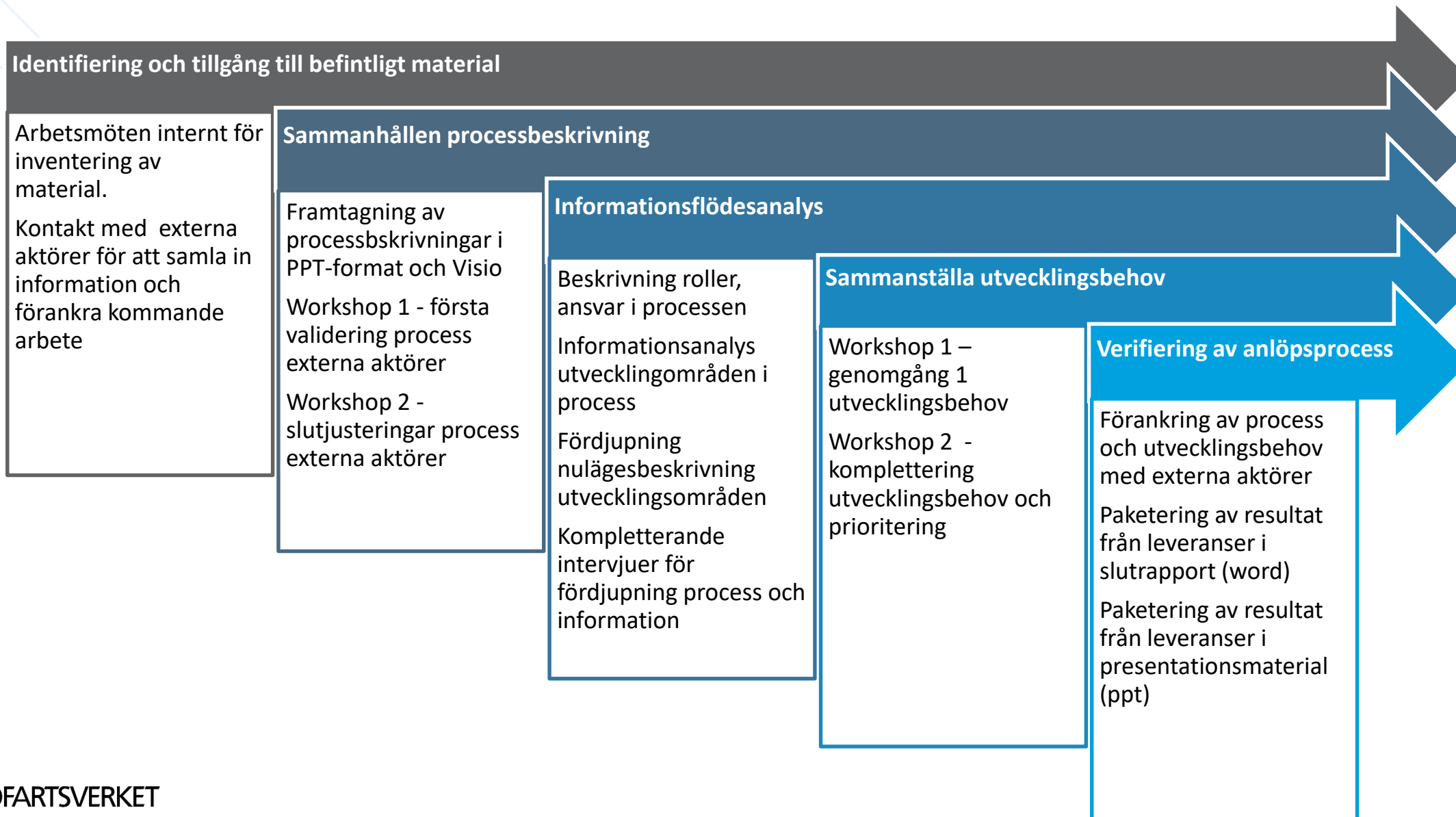
Bakgrund, mål och leveranser

- Arbetspaket 1 ingår tillsammans med tre andra arbetspaket i projektet "Branschgemensamt digitalt anlop – fas 1"
- Arbetet tar sin utgångspunkt i flera befintliga arbeten på området
- **Projekt mål:** Ta fram en översiktlig beskrivning av dagens anlöpsprocess till svenska hamnar. Processen ska vara förankrad hos intressenter och utvecklingsbehov i densamma tydliggjorda.
- **Effekt mål:** Nå en ökad kunskap om anlöpsprocessen hos aktörer i processen som möjliggör fortsatt arbete inom Digitalt Anlop och branschprogrammet Effektivare anlop genom digitalisering.

Leveranser AP1

1. Identifiering och konsolidering av befintligt material som beskriver anlöpsprocessen
2. Sammanhållen processbeskrivning av nuläget
3. Informationsflödesanalys av vilka data som används, när och av vem.
4. Sammanställning av utvecklingsbehov i processen
5. Verifiering av anlöpsprocess med branschaktörer

Arbetspaketets genomförande



Resultat

- Schematisk anlöpsprocess
- Övergripande anlöpsprocess, förankrad med branschaktörer
- Utvecklingsbehov



Schematisk Anlöpsprocess



Avgång
hamn 0



Fartyget är på väg mot
destinationshamn
(internationellt/ svenskt
vatten)



Fartyget kommer in
i trafikområde



Fartyget lägger till i
hamn och godset
omlastas



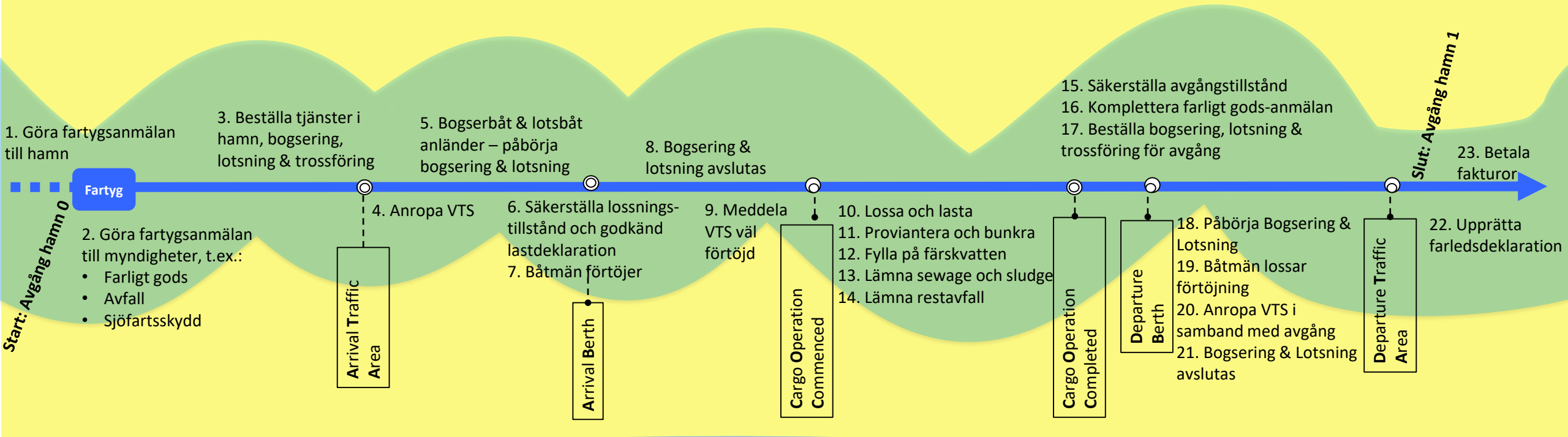
Fartyget
lämnar
trafikområde



Avgång
hamn 1

Anlöpsprocessen översikt

Överenskommen 2020-12-04

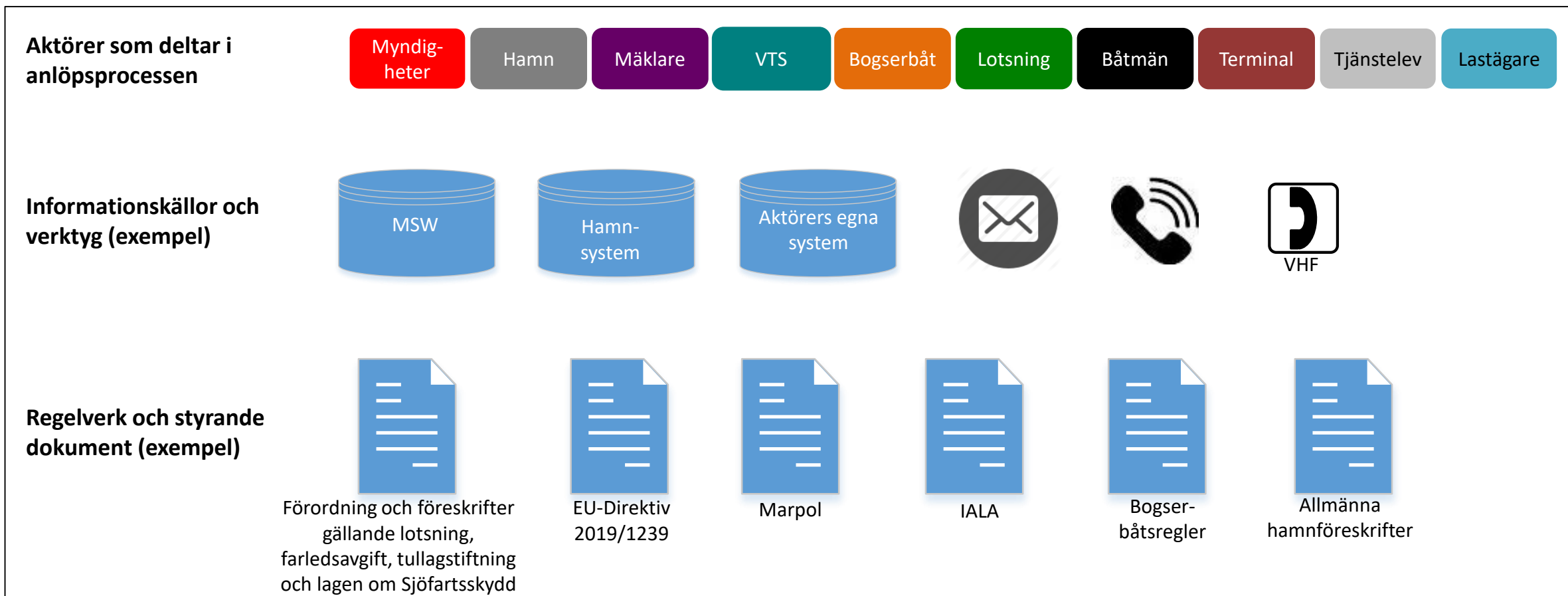


Förutsättningar

1. Affärsuppgörelse finns mellan rederi och lastägare, terminal/hamn/agent grovplanerar anlöpet
2. Konsekvenser av ändringar i ETA visas inte. ETA uppdateras av aktör som får kännedom om nya förutsättningar.
3. Anmälan och beställning av tjänster kan ske både tidigare och senare, beroende på typ av anlop och ankommande hamn
4. Aktörens interna planering beaktas ej

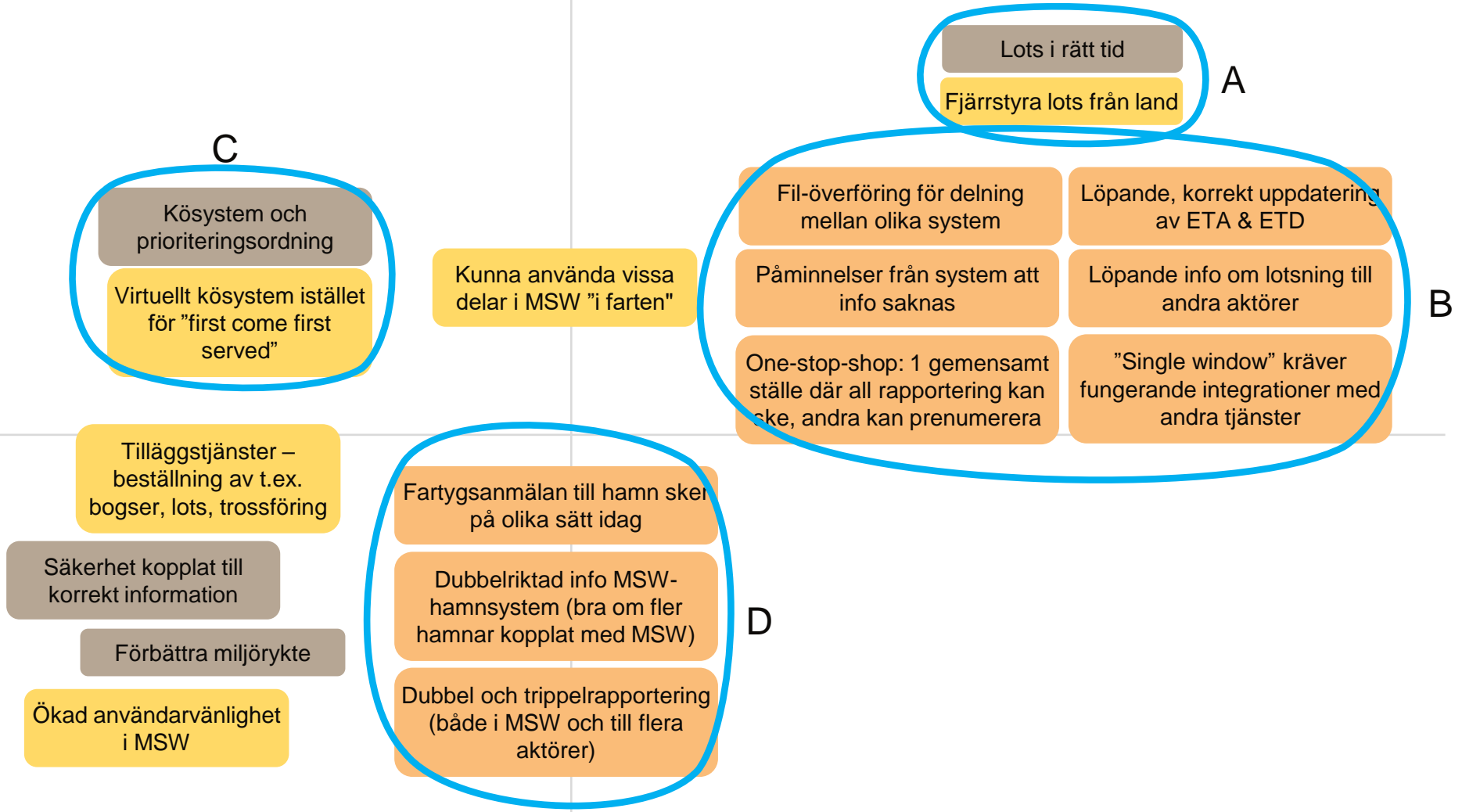
I ett anlöp samspelar många olika aktörer, informationskällor och regelverk, vilket gör det till en komplex process.

Samarbete är en framgångsfaktor för att utveckla anlöpsprocessen, skapa effektivitet och stärka Sjöfarten som transportslag.



Utvecklingsbehov

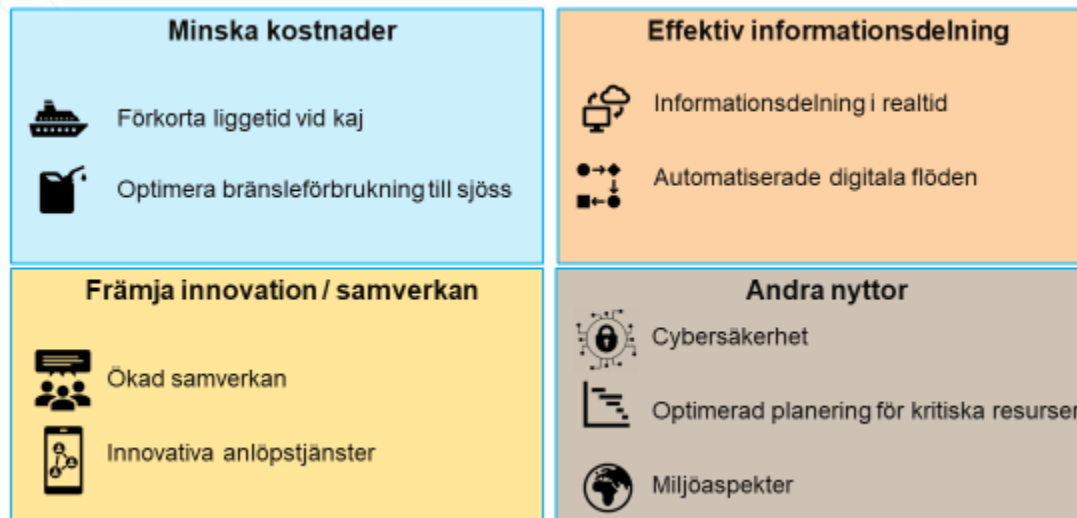
Åtgärd leder till mer gods på sjön →
Ökad konkurrenskraft i branschen



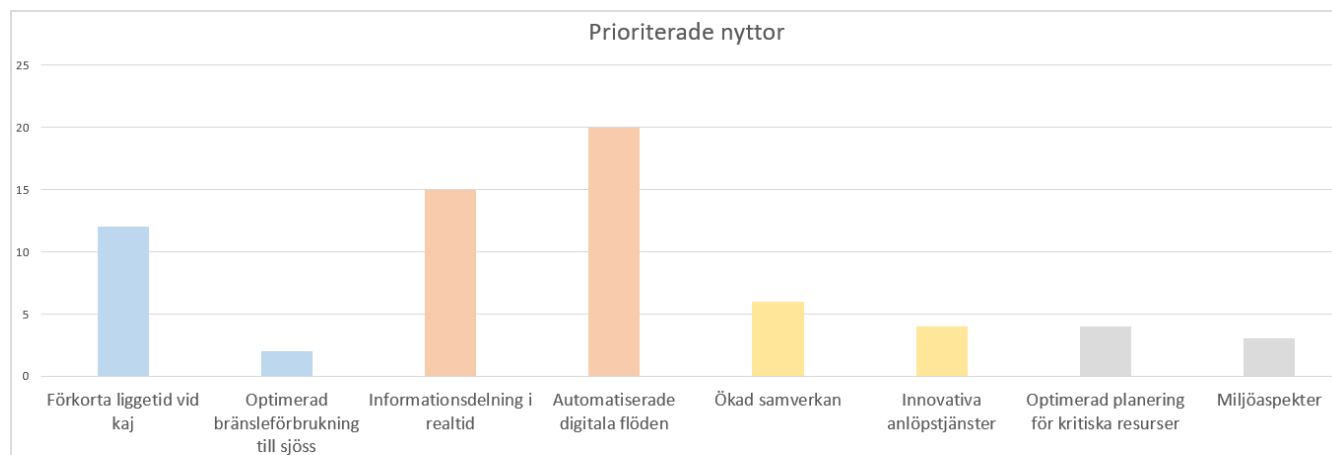
Utvecklingsbehov - Kommentarer

Grupp	Rubrik	Koppling processen	Beskrivning av åtgärdsbehov	Nytta/ önskad åtgärd
A	Tillgång till lots	Beställning av tjänster/lots. Påbörja lotsning, både in och ut ur hamn	<ul style="list-style-type: none"> • Ur en transportköpares synvinkel är pålitligheten i processen viktig, lots i rätt tid är en viktig faktor. • Kostnader för lotsning till och från Väneren och Mälaren kan uppgå till lika mycket eller mer som kostnaderna för lossning & lastning. 	<ul style="list-style-type: none"> • Säkrare anlöpstider • Lägre kostnader • Stärkt pålitlighet för transportslaget
B	Effektiv informationsdelning	Framför allt i början av process, samt ännu tidigare	<ul style="list-style-type: none"> • Förbättrad informationshantering är början till informationsdelning i realtid -> effektivare anlöp • Angående påminnelser från system – olika hamnar kräver olika information, kan underlätta för agent om MSW ger påminnelser om info saknas. • Turlista/planering för isbrytning skulle behöva tydliggöras • Synka rapportering av farligt gods 	<ul style="list-style-type: none"> • Aktörer har samstämmig bild och uppdaterad info om anlöpet • Effektivare arbetssätt
C	Tydligt och tillförlitligt kösystem	Fartygsanmälan till hamn	<ul style="list-style-type: none"> • Möjliggöra "slow steaming" och "just in time" • "Virtuell köbricka" istället för "first come first served" 	<ul style="list-style-type: none"> • Lägre kostnader • Mindre bunker • Lägre miljöpåverkan
D	Enhetliga förutsättningar och arbetssätt	Fartygsanmälan till hamn och myndigheter	<ul style="list-style-type: none"> • Varierande formulär och blanketter ställer främst till det för agenter, men försvårar även för standardisering och i förlängningen automatisk informationsdelning • Att vissa hamnar har koppling till/ prenumeration från MSW medan andra saknar orsakar brister i effektivitet och kvalitet i processen • Samarbetet mellan myndigheter (SjöV, Tullverket, Transportstyrelsen och Kustbevakningen) kring MSW behöver utvecklas 	<ul style="list-style-type: none"> • Effektivare enhetligt arbetssätt • Minskad arbetstid
	Övriga		<ul style="list-style-type: none"> • Att arbeta "i farten" ex. genom app underlättar uppdateringar av ETA och ETD och statusändring på lotsbeställning. • Förbättrat miljörykte kan uppnås genom andra effektiviseringar, se gruppering A & C • Tilläggstjänster – beställning av t.ex. bogser, lots, trossföring • Angående användarvänlighet i MSW – idag läggs ex. last och kaj in på flera ställen. • En högre användarvänlighet av MSW betyder bl.a. möjlighet att tanka ner data till enskilda verksamhetssystem 	<ul style="list-style-type: none"> • Effektivare arbetssätt • Stärkt konkurrenskraft för transportslaget • Ökad datakvalitet genom minskad dubbelrapportering

Summering nyttor och utvecklingsbehov



- Godsägare – fokus kostnader, liggetid vid kaj och bränsleförbrukning
- Hamnarna – informationsdelning i realtid och automatiserade digitala flöden
- Agenter likt hamnarna, med tillägg om ökad samverkan

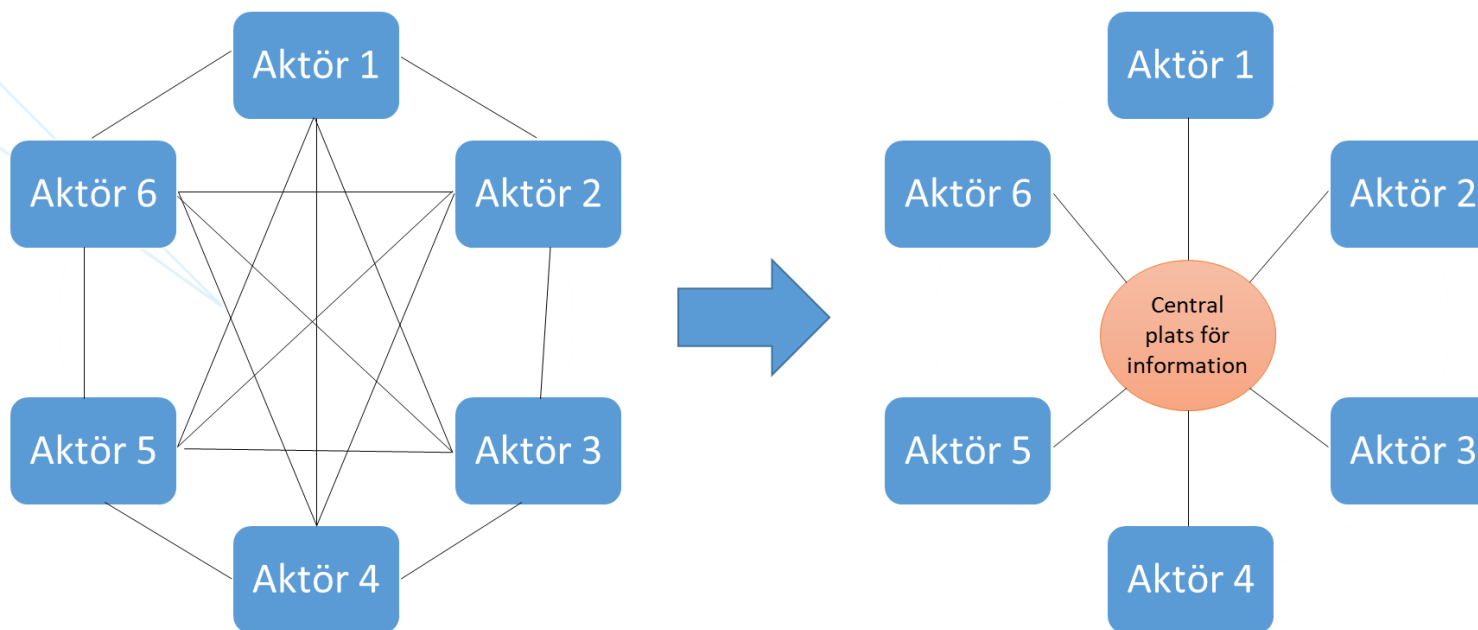


Analys och nästa steg

- Vikten av informationsdelning
- Anlöpsprocessens digitala resa
- Nästa steg



Direktkontakt med alla kontra central informationsdelning



"Hela branschen ringer ihjäl sig!"

Principiell skiss som visar informationsflöde där informationen går direkt mellan aktörer (vänster), jämfört med ett alternativ där all information samlas på en central plats för information.

Ju fler aktörer som är inblandade, desto större är anledningen att ha en central plats för information som delas med andra, eftersom antal kontaktytor ökar exponentiellt för varje ny aktör.

Anlöpprocessens digitala resa

Hamnar, agenter, rederier arbetar på olika sätt, hanterar och delar olika typer av information



Ostrukturerat

- Många system för samma saker
- Parallella strukturer
- Olika arbetssätt
- Tidskrävande

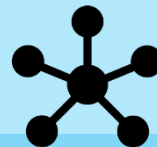
Branschaktörerna skapar tjänster som möjliggör utbyte för vissa aktörer i delar av anlöpprocessen



Struktur

- 1 system per användningsområde
- Gemensamt arbetssätt
- Ordning och reda
- Förutsättning för utbyte av information mellan tjänster, system, appar

Central plats för utbyte av information, med gemensamma begrepp och definitioner



Informationsdelning

- Information kan överföras genom gemensamma regler för språk, applikationer och teknisk miljö
- Gemensam begrepps- och informationsmodell

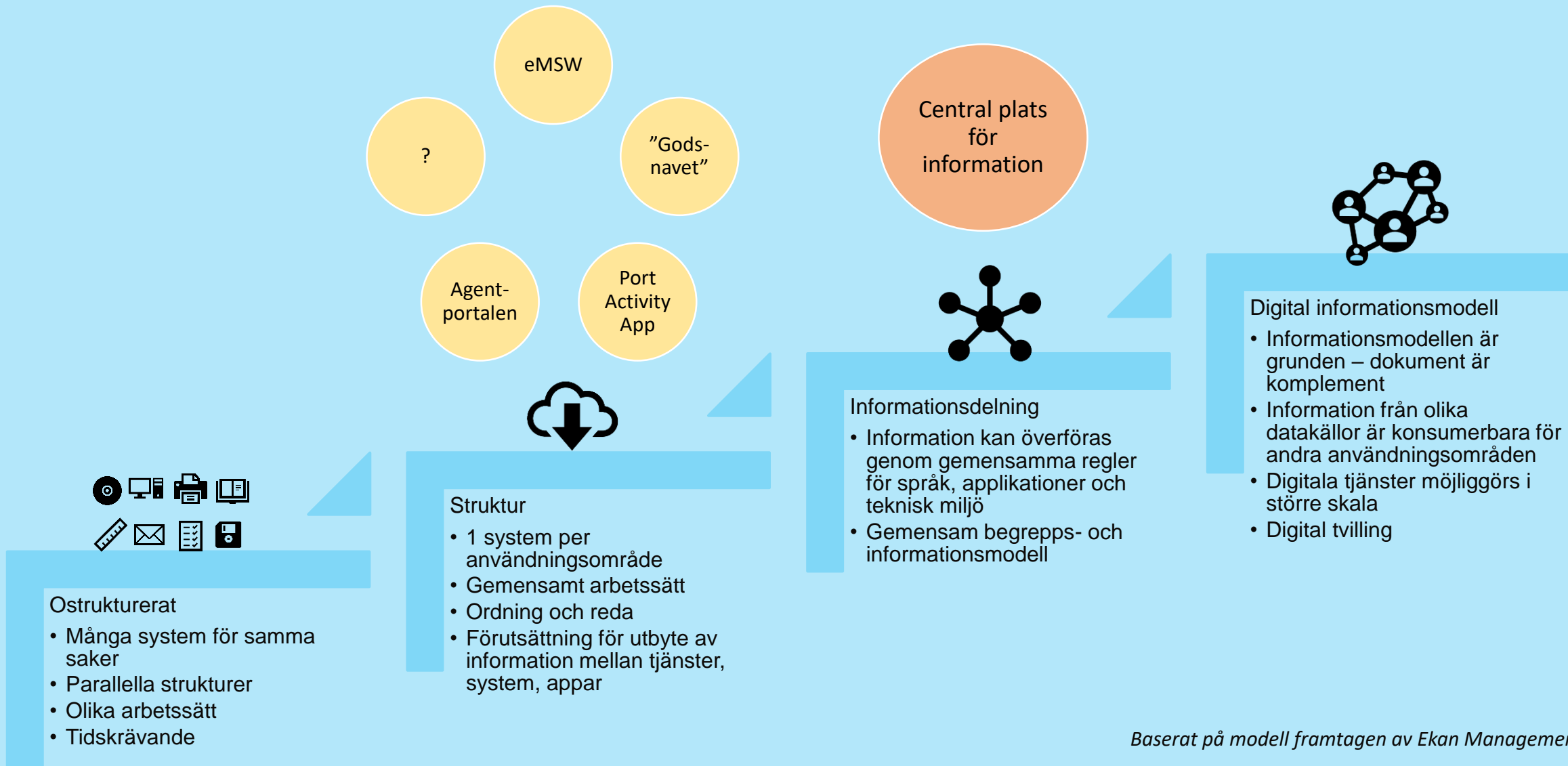
Maskin-Maskin, uppkopplad IoT-utrustning, automation och smarta system driver utvecklingsarbetet framåt



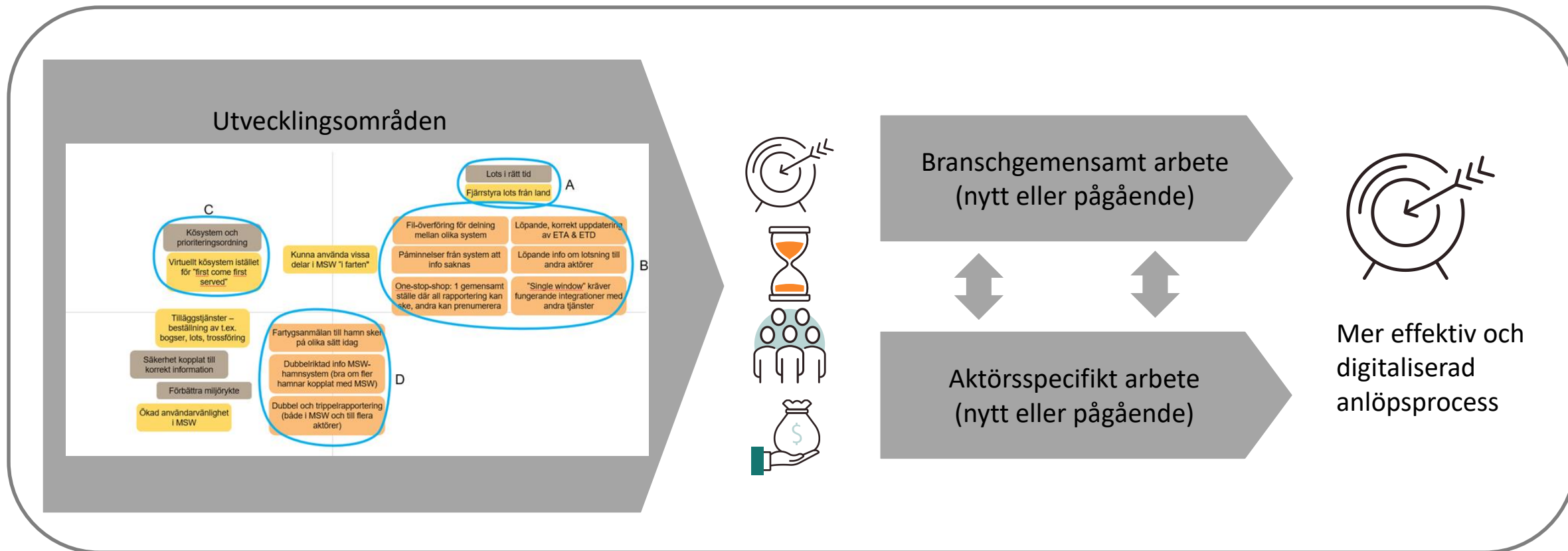
Digital informationsmodell

- Informationsmodellen är grunden – dokument är komplement
- Information från olika datakällor är konsumerbara för andra användningsområden
- Digitala tjänster möjliggörs i större skala
- Digital tvilling

Anlöpssprocessens digitala resa – informationsdelning



Rekommendationer – branschgemensamt arbete



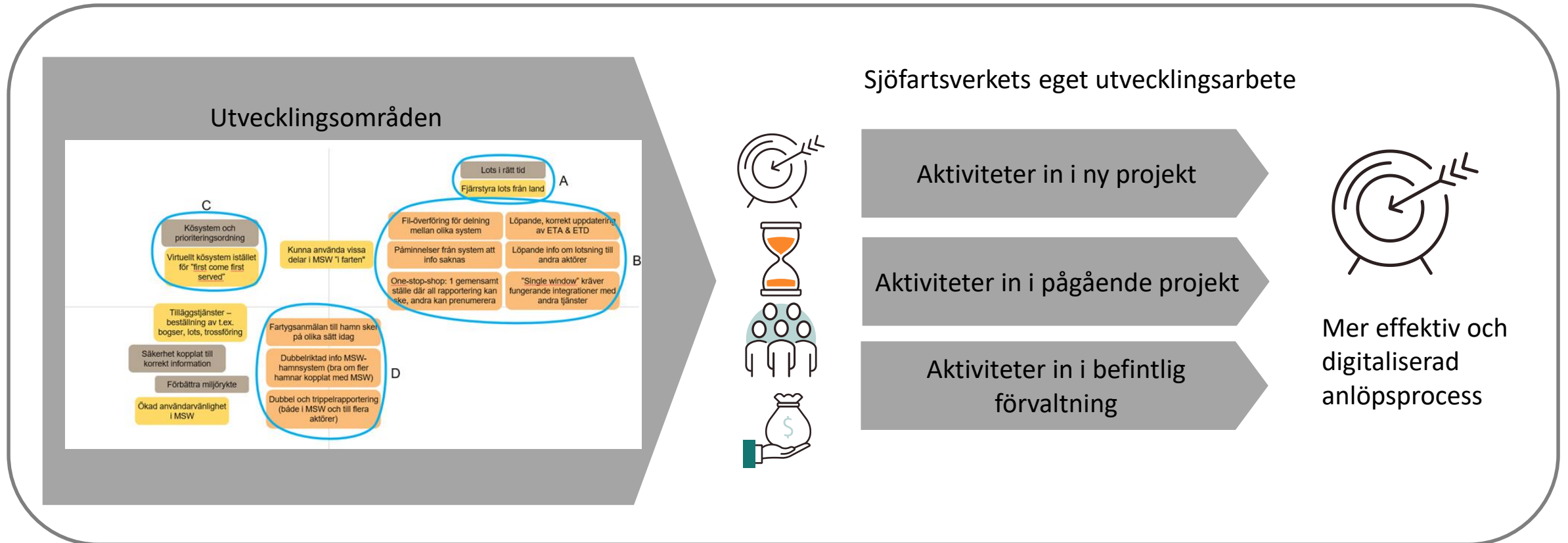
Den gemensamt framtagna anlöpsprocessen och identifierade utvecklingsområden bör användas som utgångspunkt i framtida arbete. För att det ska kunna genomföras är det viktigt att det utpekas en sammanhållande aktör som driver på arbetet.

Rekommendationer – branschgemensamt arbete

- **Utse en sammanhållande part** för effektivisering av anlöpsprocessen. Rekommendation att branschprogrammet lyfter fråga till branschen, Sjöfartsverket, andra inblandade myndigheter och Departementet: Är Sjöfartsverket rätt part att vara sammanhållande, och bör Sjöfartsverket i så fall få ett ökat mandat att vara sammanhållande part?
- **Genomföra en förstudie avseende informationsdelning** som svarar på frågorna om vilka plattformar som finns och planeras för, om plattformar kan kombineras och vilka aktörer som är inblandade. Förstudien ska resultera i en beskrivning av nuläget avseende informationsdelning samt hur branschen kan ta klivet mot ”en central plats för information”.
- **Väva in insikter och utvecklingsbehov** från detta arbetspaket med annat arbete som redan pågår inom branschprogrammet.



Rekommendationer – Sjöfartsverkets arbete



Vid sidan av det branschgemensamma arbetet, där Sjöfartsverket har en aktiv roll, behöver leveranser från arbetspaketet också tas vidare i det egna interna utvecklingsarbetet.

Rekommendationer – Sjöfartsverkets arbete

Vid sidan av det branschgemensamma arbetet, där Sjöfartsverket har en aktiv roll, kommer leveranser från arbetspaketet också tas vidare i det egna interna utvecklingsarbetet.

Några nyckelområden som Sjöfartsverket behöver jobba vidare med är:

- Utreda hur tillgång till lots i rätt tidpunkt kan utvecklas
- Beskriva och analysera kostnader för anlop, utifrån aktörernas input till AP1
- Ta om hand krav på förbättrad informationsdelning i pågående initiativ där så är möjligt



Tack för arbetet i AP1!

Uppdragsledare, Maria Filipsson

