

Transport- og Logistikkdagen Bergen 08. september 2026

Ole Sævild / Sea-Cargo

Skip, Flagg og Havn



Beredskap og beredskapslogistikk

Del 2

Store investeringer i forsvarssektoren og endret trusselbilde gir nye krav til logistikk.

Hvor godt er vi rustet?

Vi ser på muligheter og trusler.

*Logistikknæringens plass og rolle i landets beredskap i krisesituasjoner **nasjonalt** og internasjonalt.*

*I hvor stor grad er logistikknæringen en del av nasjonens **beredskap** i tilfelle krig, terror eller naturkatastrofer?*

Verdensordenen vi bygde forsyningskjedene på, finnes ikke lenger

Allianser, aksemakter og en krig som ikke lar seg avgrense



Iran in Ukraine: The Costs of Supporting Putin's War

Moderne krig føres mot infrastrukturen

Energi, drivstoff og transport er blitt selve slagmarken



Ukraine crippled 3 giant Russian oil ports over 2 days - Moscow lost 40% of oil export capacity

Moderne krig føres mot infrastrukturen

Energi, drivstoff og transport er blitt selve slagmarken

42,7 %

av Russlands raffineringkapasitet slått ut av droner

Ukrainas generalstab, juli 2026

194

droneangrep mot russiske raffineringer første halvår 2026

FT / Rochan Consulting

Til 2027

Moskva-raffinering ute av drift – dekket 60 % av regionens drivstoff

United24 / bransjekilder

- Strøm, kraftverk, raffineringer og havner treffes først – ikke fronten.
- Kyiv har hatt perioder uten strøm, vann og varme etter angrep mot kraftsystemet.
- Når energien forsvinner, stopper transporten – og forsyningen med den.



Energi er ikke en kostnadspost – det er en sårbarhet.

Uten energi bryter all transport og logistikk sammen



Hydrogen, ammoniakk osv. vil ØKE sårbarhet i en beredskapssituasjon... Det enkle er ofte det beste...

Konklusjon: logistikk må bruke mindre energi



Slik har vi gjort det i Sea-Cargo

- Rullende last – færre omlastinger, mindre håndtering.
- Store volum per seiling gir lav energibruk per tonn transportert.
- Faste ruter og logistikkpunkt



Hydrogen, ammoniakk osv. vil ØKE sårbarhet i en beredskapssituasjon... Det enkle er ofte det beste...

Vi kunne fått enorme summer til å bygge om for Hydrogen, men ikke for å utnytte «fornybar energi» les; vind



3 rotorsails, 24x4m

1600m2 solar panels

NOx scrubber

Batteries

Optimized propellar

Power man. system

Freq.converter system

Machinery control upgrades

Covered
weatherdeck

Hva med den norske beredskapen ?

Ukraina, Rødehavet, Midtøsten — det avgjørende er ikke hva du eier, men om du får det fram i tide.

Norsk skipsfartsberedskap er en unik ressurs

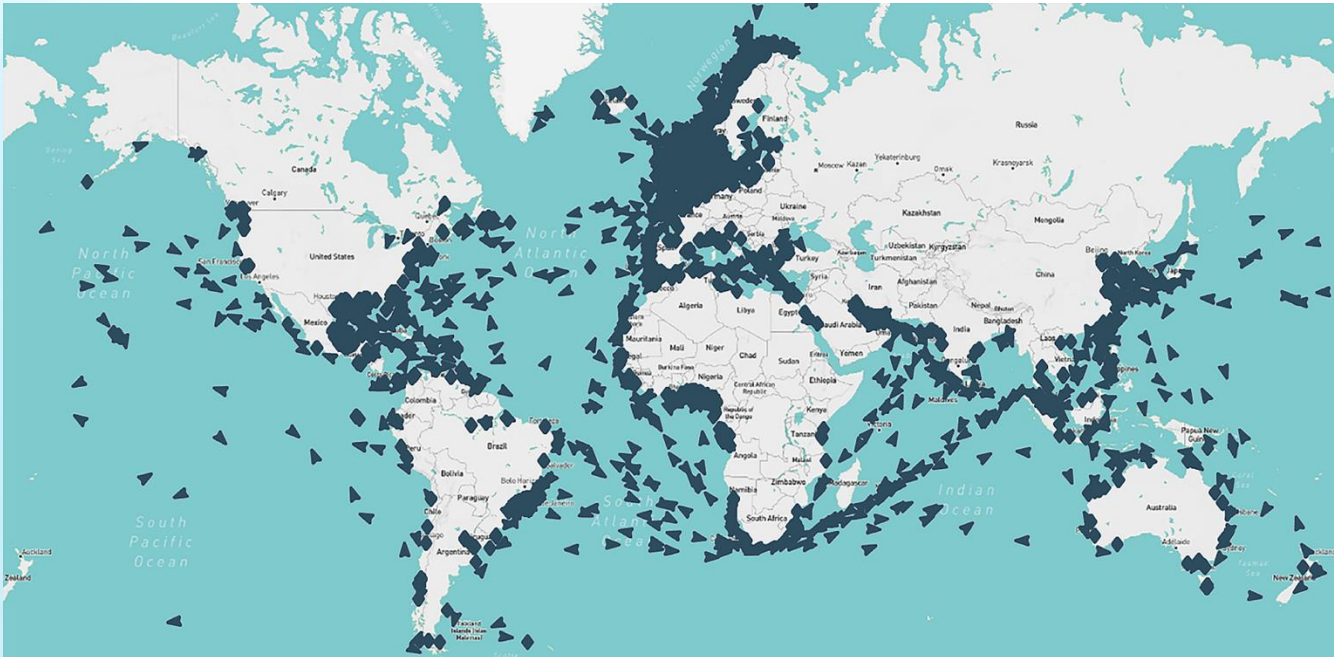


30 år med naivitet kan ikke repareres med en rekvisisjonshjelm. Beredskap må sikres i fredstid.

Hva med den norske beredskapen ?

Ukraina, Rødehavet, Midtøsten — det avgjørende er ikke hva du eier, men om du får det fram i tide.

Norsk skipsfartsberedskap er en unik ressurs



"Forsvarskommisjonen legger vekt på at utviklingen av Forsvaret i større utstrekning enn på mange år må vektlegge Norges maritime karakter og vår rolle i et NATO utvidet med Sverige og Finland"

30 år med naivitet kan ikke repareres med en rekvisisjonshjemmel. Beredskap må sikres i fredstid.

Logistikk. Logistikk. Logistikk.

Ukraina, Rødehavet, Midtøsten — det avgjørende er ikke hva du eier, men om du får det fram i tide.

Allierte sikrer seg tonnasje nå, hva gjør vi ?

- Storbritannia: fire RoRo-skip på kontrakt med forsvaret, skal utvides til seks. Britisk flagg og ca. 150 britiske sjøfolk, hvorav 97 % har reservistestatus.
- Danmark/Tyskland: ARK-avtalen – ca. 2 500 banemeter per skip, sikret gjennom langsiktig charter av kommersielle RoRo-skip.
- Avtalene er fornyet og utvidet de siste årene – kapasiteten bindes opp nå, ikke når krisen kommer.

Felles nevner: langsiktige kommersielle avtaler – inngått i fredstid, under eget flagg.

Norge

800 av 1 800

skip kan rekvireres

«Ingen» langsiktig avtaler om sjøtransportkapasitet.

Hjemmelen gjelder kun norsk flagg – og nærskipslåten faller utenfor.

30 år med naivitet kan ikke repareres med en rekvisisjonshjemmel. Beredskap må sikres i fredstid.

Verdens største rederier – målt i antall skip

Antall skip i drift, 2026.



Kilder: Alphaliner / Container News (2026); Nortraship-tall fra norsk krigshistorie.

Nortraship hadde flere skip enn verdens største rederi har i dag.

1939–1945

Flagget var makten

1 000+

fartøy under norsk flagg.

Nortraship ble verdens største rederi – over natten.

- Rekvisisjon virket fordi tonnasjen var norsk. Ett flagg, én hjemmel, hele flåten.
- Handelsflåten var Norges tyngste bidrag til alliansen – ikke marinen.
- Men skip uten havner er ingen kapasitet. Kaier, terminaler og omlastingsevne er selve inngangen til flåten.
- Sjømakt = handelsflåte + marine + havner.

Mahan hadde rett – alle tre må stå.

Alfred Thayer Mahan (1840–1914)

Forutsetningen for hele modellen var **norsk flagg.**





NÆRSKIPSFART



~ 240 skip



Seiler mellom Norge og Europa



VINDFARTØY



~ 30 skip



Opererer i hele verden



UNDERSKIPSRENNØRER



~ 50 skip



Opererer i hele verden

Norge har en av verdens mest komplette maritime klynger !

OFFSHORE SERVICE



~ 370 skip



Opererer i hele verden



RIGGER



~ 50 rigger



Opererer i hele verden



DEEP SEA



~ 650 skip



Seiler mellom kontinentene



I dag

Flagget er skrumpet

Norskkontrollert utenriksflåte

1 800 skip (kapasiteten er der..)

Under norsk flagg – dette kan staten rekvirere

800 skip

resten er utenfor rekkevidde

Nærskipsflåten – skipene som seiler på norskekysten hver uke – er i praksis flagget ut. Norske særbestemmelser gjør norsk flagg ubrukelig i denne farten.

Paradokset

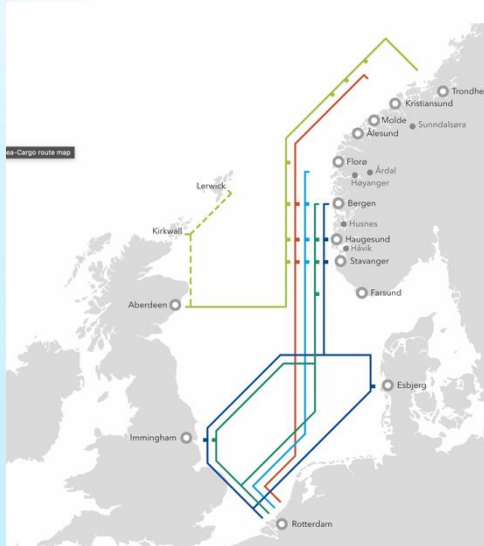
De mest moderne og miljøvennlige skipene våre er norske – bygget, eid og driftet fra Norge.

Men de fører ikke norsk flagg. Derfor finnes de ikke i statens verktøykasse.

Nortraship 1940 hadde 1 000 skip å ta av. Hva har vi?

Eksempel: nærskipsfart over Nordsjøen

Kapasiteten finnes allerede



- SEA-CARGO, NCL, WILSON, FJORDLINE OSV..
- Daglige avganger i alle retninger allerede i drift.
- Kan forlenges nordover, f.eks. til Narvik.
- Sivil produksjon opprettholdes samtidig.
- **Tilgjengelig i morgen – kommersielt.**

Rekvirert er dette systemet verdt null.

Skipene fører ikke norsk flagg –
og et oppdelt system slutter å levere.

Staten trenger ikke eie skipene. Den trenger avtalen – og et flagg som virker.

Hva må til

Legg til rette for norsk flagg

1

Fjern særbestemmelsene

Norske regler som presser nærskipfarten ut av norsk register svekker beredskapen. Flagget må være konkurransedyktig i den farten som betyr mest for Norge.

2

Kjøp beredskap i fredstid

Langsiktige, kommersielle avtaler om sjøtransportkapasitet – slik britene, danskene, tyskerne og amerikanerne gjør. Rekvisisjon er siste utvei, ikke plan A.

3

Bygg kompetansen

Forsvaret må kunne befraktning og skipsoperasjoner. Rederiene må øve med Forsvaret. Reservistordning og hospitering begge veier.

Om det verste skulle skje, er det for sent å begynne å flagge hjem.

Bergen Havn

Hvor står vi i dag etter 10-20 år med kaos?

Hvor står vi i dag

01.01.2028 er det slutt...!!!



Hva står på spill i Bg Havn

Kapasitet, areal, beredskap som tapes

- Fra logistikkpunkt, til Monopol?



Hva burde skjedd

Dialog med næringen

Sea-Cargo som største gods-transportør har ikke hatt:

- 1 samtale med det politiske Bergen
- 1 samtale med Bergen Havn

Politekerne på Haugalandet har vi vist at det er mulig. Bergen viser hva som skjer når havn taper mot byutvikling.

Skip, Flagg og Havn.. legg bort politiske diskusjoner..

Karmsund Havn, Husøy



HUSØY:

Hva som skjer når man legger forholdene til rette for logistikk og forretningsutvikling, og det på tvers av kommunegrensene..

= Industriutvikling (arb plasser)

Husøy passerte både Stavanger og Bergen i 2025 – over 58 000 containere.

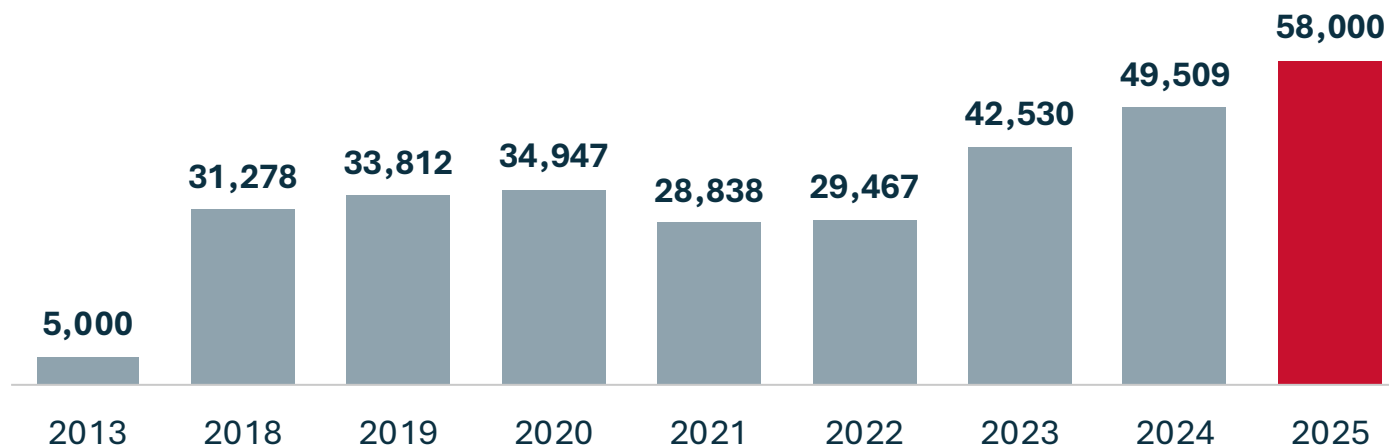
Karmsund Havn, Husøy

Referansecase: containervekst 2013–2025

Containere over kai

TEU · Karmsund Havn · 2013–2025

ca. 11x siden 2013



58 000+

containere i 2025

+16,4 %

containervekst 2024

1,38 mill. tonn

godsomslag 2024 (+11,8 %)

150 000 TEU

ambisjon etter Rogfast

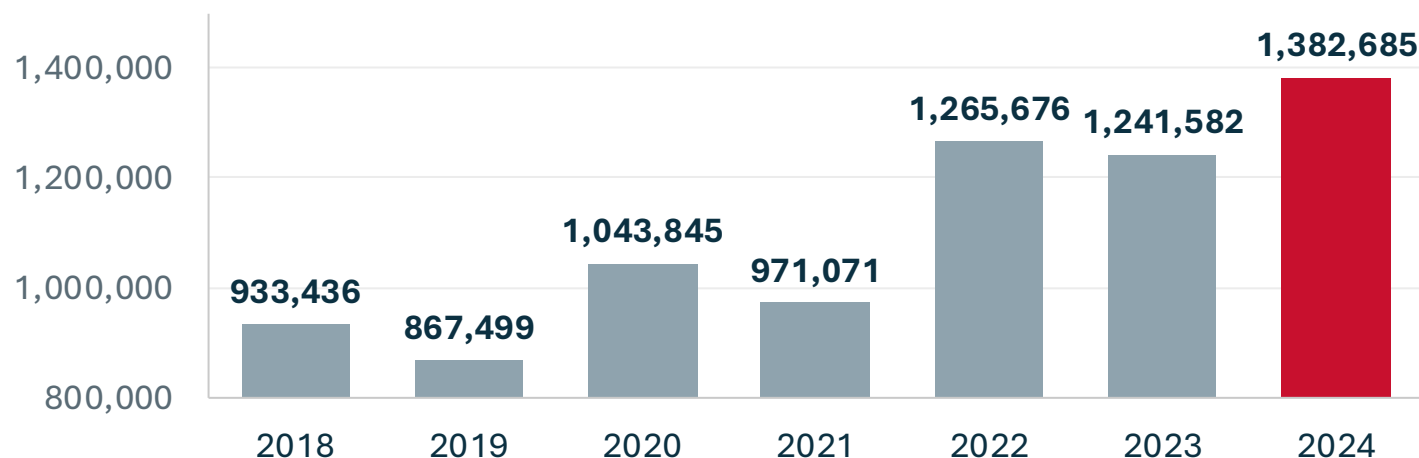
Husøy passerte både Stavanger og Bergen i 2025 – over 58 000 containere.

Husøy: general cargo

Godsomslag over offentlig kai · tonn · 2018–2024

Gods over offentlig kai

Tonn · Husøy · aksen starter på 800 000



1,38 mill. tonn

offentlig kai 2024 (+11,8 %)

+6,6 %

RoRo-vekst 2024

95 688 tonn

grensekontroll big bags 2024

14 082

kranløft 2024 (8 133 i 2023)

Trafikkhavna vokser 48 % – mens industri-/bulkvolumet over privat kai faller 36 %.



SC Connector i Karmsundet
Når går siste skip til Bergen?
Ågotnes er en illusjon.....



Skip, Flagg og Havn

TAKK FOR
OPPMERKSOMHETEN