

No 97

Maritime Magazine

www.maritimemag.com

ÉTÉ • SUMMER 2020

M25
MAGAZINE

**Canadian ports position
for post-COVID-19 rebound**

**Les ports canadiens préparent
la relance de l'après-COVID-19**

**Unexplored opportunities beckon
for Canada in Trans-Pacific trade**

**Des possibilités inexplorées
pour le Canada dans le commerce
transpacifique**

8,95 \$





Colin Laughlan

Un projet de recherche de portée mondiale sur le transport maritime écologique

Le voilier **French Kiss** de David Gillen est peut-être à l'origine d'un projet international visant à faire de l'industrie maritime mondiale un secteur écologiquement durable. Le Pr Gillen est spécialiste de la logistique opérationnelle et directeur du centre des études sur les transports de l'École de commerce Sauder, à l'Université de la Colombie-Britannique. Pendant sa carrière de 45 ans dans l'enseignement et la recherche, il a passé bien des étés à bord de son précieux Jeanneau de 46 pieds, au large des côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique ou sur les Grands Lacs. «La transition vers le maritime s'est faite tout naturellement pour moi», dit-il en parlant du Green Shipping Project (GSP), initiative internationale qu'il a lancée il y a trois ans avec ses collègues Jane Lister, Henrik Sornn-Friese et Peter Hall. Le Conseil de recherches en sciences humaines du Canada soutient financièrement le projet.

An innovative global green shipping research-partnering project

David Gillen's sailboat **French Kiss** may be the reason behind an international project aiming to transition the global maritime industry to an environmentally sustainable sector. During his 45-year teaching and research career, Dr. Gillen, who is Professor of Operational Logistics and Director of the Centre for Transportation Studies at UBC's Sauder School of Business, has spent many summers sailing his beloved 46-foot Jeanneau on Canada's Atlantic and Pacific coasts and Great Lakes. "It was a natural transition for me to maritime," he mused, referring to the international Green Shipping Project (GSP) he launched three years ago with colleagues Jane Lister, Henrik Sornn-Friese and Peter Hall, and funding from Canada's Social Sciences and Humanities Research Council.



©UBC

UBC's David Gillen, Principal Investigator of the Green Shipping Project.

David Gillen, de l'UBC, chercheur principal dans le projet sur le transport maritime écologique.



©UBC

Jane Lister, Research Associate at UBC.

Jane Lister, associée de recherche à l'UBC.



©CBS

Dr. Henrik Sornn-Friese of the Copenhagen Business School promotes the green perspective as a major business model.

Le Pr Henrik Sornn-Friese, de l'École de commerce de Copenhague, fait la promotion de la perspective écologique comme modèle d'entreprise.



©SFU

Peter Hall, Professor of Urban Studies at Simon Fraser University.

Peter Hall, professeur d'études urbaines à l'Université Simon Fraser.

Today the GSP has grown to a collaboration of 18 universities and 19 government, industry, and NGO partners spanning North America, Europe, and Asia, all contributing from their own areas of expertise.

"We've attracted some pretty gifted researchers" said Dr. Gillen, who is also the project's Principal Investigator. "We really want to understand how the maritime sector can be moved to undertake broader environmental initiatives." To that end, he believes the best approach is to align the economic and environmental expectations with real opportunities and management challenges within the industry. However, recognizing that much of the industry focuses on its individual parts, such as vessels or ports, the GSP takes a holistic approach: "Our thinking is always in terms of supply chain initiatives – the supply chain does not stop at a land border or shore – it's origin to destination."

He stresses that the project's non-academic partners also play important roles. "The industry partners and the NGOs offer advice on what needs to be investigated, and act as checks and balances on what we're doing. The government partners are interested from a policy perspective. It's highly collaborative," he said.

From the outset, the GSP was envisioned as global, starting with research partnering among the University of British Columbia and Simon Fraser University (SFU) in Canada, Copenhagen Business School (CBS) in Denmark, and Kuhne Logistics University (KLU) in Hamburg, Germany. "These are our collaborative management partners who have a say in the direction we are

Le GSP a pris de l'ampleur. Y collaborent aujourd'hui 18 universités, 19 gouvernements, l'industrie et des ONG d'Amérique du Nord, d'Europe et d'Asie. Chacun y contribue selon ses propres domaines d'expertise.

«Nous avons attiré des chercheurs très doués», dit le Pr Gillen, qui est le chercheur principal du projet. «Nous voulons réellement comprendre comment le secteur maritime peut être mobilisé en faveur de grandes initiatives écologiques.» Il croit que la meilleure approche consiste à concilier les attentes économiques et écologiques avec les possibilités qui se présentent à l'industrie ainsi que les défis de gestion qu'elle doit relever. Reconnaissant toutefois que l'industrie se concentre surtout sur ses éléments individuels, comme les navires ou les ports, le GSP adopte une approche holistique: «Notre raisonnement s'inscrit toujours dans l'optique d'initiatives visant la chaîne d'approvisionnement. Or, la chaîne d'approvisionnement n'arrête pas à une frontière terrestre ou à un rivage, mais va d'un point d'origine à un point de destination.»

Le Pr Gillen insiste sur le fait que les partenaires non universitaires ont aussi des rôles importants à jouer. «Les partenaires de l'industrie et les ONG offrent des conseils sur ce qui exige des ressources, et ils apportent un regard lucide sur ce que nous faisons, dit-il. Les partenaires gouvernementaux sont intéressés par l'aspect politiques publiques. Tout est très collaboratif.»

Le GSP était d'emblée considéré comme étant de portée mondiale, commençant par un partenariat de recherche entre l'Université de la Colombie-Britannique et l'Université Simon Fraser au Canada, l'École de commerce de Copenhague (CBS) au Danemark et l'Université de logistique Kühne (KLU) de Hambourg, en Allemagne. «Ce sont nos partenaires de gestion

collaborative qui ont leur mot à dire dans nos orientations», dit le Pr Gillen. Un petit échantillonnage des travaux de chacun d'eux témoigne de l'éventail des projets en cours, répartis dans cinq domaines de recherche: commerce et logistique; ports écologiques; innovation; parties prenantes; chaînes de valeur.

Le Pr Peter Hall, professeur d'études urbaines à Simon Fraser, explique que sa participation découle de ses travaux sur les villes portuaires: «Un des sujets sur lesquels je travaille est le factage de conteneurs à courte distance à partir de terminaux maritimes, en examinant les importantes répercussions du côté terrestre. Il y a toutes sortes de dimensions du camionnage portuaire qu'il est difficile de régir – les camions se rendant à un port fédéral situé dans un milieu métropolitain et municipal. Dans des pays comme le Danemark, les liens sont plus étroits entre le gouvernement et l'industrie.»

Au Danemark, selon le Pr Henrik Sornn-Friese, professeur agrégé de stratégie et innovation et directeur du centre CBS Maritime, «les nouveaux modèles d'entreprise et la chaîne d'approvisionnement sont nos deux plus grands domaines, mais nous examinons aussi le droit maritime et les questions de financement des navires». Au Danemark, en Norvège, en Allemagne et en France, dit-il, «la perspective écologique devient le principal modèle d'entreprise».

Dans un de ses projets actuels, le Pr Sornn-Friese travaille à un modèle d'économie circulaire qui utiliserait des chantiers navals d'Europe du Nord pour recycler des composants de navires à la fin de leur vie utile.

Le Pr Michele Acciaro, professeur agrégé de logistique maritime et directeur du Centre Hapag-Lloyd à la KLU de Hambourg, étudie au moyen de «modèles et analyses empiriques» la façon dont les tarifs portuaires peuvent servir pour inciter à des comportements favorables à la durabilité environnementale. «Nous voulons mesurer la valeur de la durabilité environnementale pour les entreprises gestionnaires de ports et pour la société, dit-il. Ensuite, il s'agit d'élaborer des formes de tarification portuaire qui soutiennent des pratiques durables dans les transports maritimes.»

Arrivé à mi-chemin dans le voyage prévu de son projet, le Pr Gillen a les yeux tournés vers l'horizon lointain. «Nous aimerions institutionnaliser ces liens que nous créons pour assurer le financement futur – et nous croyons que la transmission de connaissances sera une de nos valeurs de base, affirme-t-il. Ensuite, nous pouvons espérer que l'organisation vouée aux transports maritimes écologiques se développera avec le temps.»

C'est ce que nous devrions tous espérer. 

going,” said Dr. Gillen. A small sampling of the work of each provides a flavour of the broad range of projects currently underway across five areas of research: Trade and Logistics; Green Ports; Innovation; Stakeholders; and Value Chains.

Dr. Peter Hall, Professor of Urban Studies at SFU explained his involvement as arising from his work on port cities. “One of the things I’ve been working on is short-haul drayage of containers from marine terminals, looking at the big impacts on the land side. There are all sorts of dimensions to port trucking that are hard to govern – trucking going to a federal port in a metropolitan and municipal space,” he said, adding that “places like Denmark have deeper connections between government and industry.”

From CBS in Denmark, Dr. Henrik Sornn-Friese, Associate Professor in Strategy and Innovation and Director of CBS Maritime, said: “New business models and supply chain are the two biggest areas we do, but we also look into maritime law and into ship financing issues. In Denmark, Norway, Germany, and France, he said, “the green perspective becomes the main business model.”

In one of his current projects, Dr. Sornn-Friese is developing a circular economy model that would use idled shipyards in northern European ports for recycling components of ships at the end of their life cycles.

Dr. Michele Acciaro, Associate Professor of Maritime Logistics and Director of the Hapag-Lloyd Centre at KLU in Hamburg, is studying by means of “models and empirical analyses” how port tariffs can be used to incentivise environmentally sustainable behaviours. “We want to measure the value that sustainability delivers to port managing companies, and to society; and to develop forms of port pricing that support sustainable shipping,” he said.

Now midway in the project’s scheduled voyage, Dr. Gillen is gazing at the arc of visibility on the distant horizon. “We would like to institutionalize these linkages we’re making for future funding – and we think that knowledge transfer will be one of its core values. Then hopefully the Green Shipping organization will grow over time,” he said.

We should all hope for that. 