

Next stop Kina

Globaliseringen er en realitet. Råvarer indkøbes i vest, lønarbejde i øst og færdigvarer flyttes på kryds og tværs af kontinenter.

Her på midtersiderne får udvalgte branchefolk mulighed for at komme med deres bud på udviklingen.

Tekstilbranchen har i de seneste årtier flyttet en stor del af produktionen til mindre løntunge lande i f.eks. Østeuropa. Men branchen har vist, at arbejdspladser kan fastholdes og tilmed skabes i Danmark på trods af udflytningen, og samtidig kan det lade sig gøre at øge eksporten betydeligt.

Fra slutningen af 1980'erne til slutningen af 1990'erne har tekstilbranchen fordoblet sin eksport og præsterer i dag en eksportomsætning på godt 22 mia. kr. Det gør tekstilbranchen til landets fjerdestørste eksporterhverv. På den baggrund har ÅRHUS HAVN stillet fem spørgsmål til formanden for Dansk Textil & Beklædning, Niels Ole Vestergaard-Poulsen.

I tekstilbranchen har I for længst flyttet hovedparten af de traditionelle produktionsarbejdspladser til udlandet, mens I til gengæld har skabt nye arbejdspladser i Danmark – til f.eks. designere, teknikere, indkøbere, sælgere, logistikfolk og økonomifolk. Hvad er dit råd til de brancher, der lige nu står over for udflytning af dele af produktionen?

“Hvis vi ikke havde haft vores tekstiluddannelser i Danmark, havde branchen ikke kunnet fastholde det antal arbejdspladser, som

vi har gjort. Selv om vi flyttede produktionen ud, fortsatte vi her i landet med at uddanne alle kategorier af medarbejdere, og dermed har vi holdt vores viden og knowhow opdateret. Hvis det ikke var sket, havde det været nødvendigt at outsource hele produktionen. Men nu har vi i stedet fastholdt en lang række funktioner og dermed et pænt antal arbejdspladser i Danmark. Derfor er et af mine råd at fokusere på uddannelse.

Men det er også vigtigt for en virksomhed, der vil flytte produktion til udlandet, at forberede sig godt. Og noget af det vigtigste er kommunikationen mellem den danske virksomhed og samarbejdspartneren i udlandet – både den personlige kontakt men også den skriftlige kommunikation, tegninger og hvad man ellers sender frem og tilbage. Mange tekstilvirksomheder har undervejs valgt at udstationere arbejdskraft for at sikre kommunikationen og dermed kvaliteten.”

Mange tekstilvirksomheder sender metervarer og halvfabrikata ud i verden, og senere kommer de retur som færdigvarer. En stor del af disse færdigvarer eksporteres derefter til udlandet, og kan dermed have krydset både landegrænser og kontinenter flere gange. Hvor vigtig er logistik og transport i jeres branche?

“I modeverdenen arbejder nogle virksomheder med helt op til 8-10 kollektioner om året. Og det forholder sig sådan, at jo tættere på leveringsdatoen man kan afgive ordren, jo bedre chance har man for at ramme rigtigt i forhold til moden. Derfor er korte leveringstider og dermed så korte transporttider som muligt helt afgørende for den del af vores branche.



Foto: Eigil Thomsen

Ud over at være formand for Dansk Textil & Beklædning er Niels Ole Vestergaard-Poulsen bestyrelsesformand og medejer af tekstilvirksomheden Belika Strikvarefabrik A/S i Ikast.

I Danmark er vi privilegeret med de korte afstande, vi har til Polen og til de baltiske lande, hvor vi nu har 10-15 års erfaring. Det har givet vores speditorer en fantastisk indsigt i forholdene, og de er virkelig gearret til at flytte gods mellem de østeuropæiske lande og Danmark.”

De 10 nye EU-lande, hvoraf de fleste er østeuropæiske, er spået en markant udvikling i økonomi og levestandard de kommende år. Hvad forventer du af samhandelen med de pågældende lande de næste 10 år?

“I tekstil og beklædningsbranchen er vi lige som nomader. Vi vandrer rundt i verden til de produktionssteder, hvor vi finder konkurrencedygtige priser – og hvor man kan klare

sig med hensyn til kvalitet, leveringstid og service.

I 1950’erne begyndte vi at producere i Grækenland, i 1960’erne og 1970’erne flyttede vi mod Portugal og i 1980’erne, da Portugal blev for dyr, kom mulighederne i Østeuropa. Men vi vil også gerne sælge varer til Østeuropa, og på sigt kan de nye EU-lande blive et stort marked for dansk mode. Købekraften er stærkt stigende, og der findes i de lande en større og større gruppe af velhavende mennesker, der gerne køber kvalitetsbeklædning. Nogle danske virksomheder er allerede etableret i et eller flere af landene, men de fleste tekstilvirksomheder har endnu til gode at bearbejde disse lande seriøst og grundigt i forhold til at sælge varer til dem.

Jeg forudser, at de varer, vi skal sælge i Østeuropa, vil komme omkring Danmark, inden de sendes videre til kunden – også selv om de er produceret i Østeuropa. Det er sjældent, at alle produkter i en kollektion fremstilles i samme land. Derfor vil det som regel være en fordel at stykke ordren sammen på et lager i Danmark, så man kan sende en samlet ordre til kunden. Og derfor vil der fortsat være et stort behov for logistik og transport over grænserne.”

Langt størstedelen af verdenshandelen flyttes med skib. Hvad betyder det for din branche at have adgang til konkurrencedygtig søtransport?

“I mange år har der eksisteret et kvotesystem, der har sat nogle begrænsninger for importen af tekstilvarer fra f.eks. Kina. Men det kvotesystem faldt bort ved årsskiftet, og det er min vurdering, at en meget stor del af tekstilproduktionen nu vil blive flyttet fra Østeuropa til Kina. Konkurrencemæssigt er søtransport naturligvis den mest interessante, og der vil givet komme flere tekstilvarer med skib til Danmark. Men transporttiden fra fabrik i Kina til lager i Danmark er en faktor, som skal iagttages.

I dag er der danske virksomheder, som har valgt konsekvent at flyve alle deres tekstilvarer hjem fra Kina. De kalkulerer simpelthen luftfragten ind i prisen på varerne – så kan de få varerne hjem på få dage i stedet for 4-5 uger, som det tager med skib. Og det er værd at bemærke, at der arbejdes med alternativer – f.eks. faste flyvninger med tekstilvarer ud af Kina. Hvis sejltiden derimod kunne forkortes, ville det være meget interessant.”

Den politiske holdning i EU er, at den eksisterende trængsel på vejnettet i Nord-europa gør det nødvendigt at flytte gods fra landtransport til søtransport. Kan din virksomhed/branche medvirke til det?

“Som sagt er leveringstiden en vigtig faktor i vores branche. De lastbiler, der kommer fra de baltiske lande og fra Polen, sejler et stykke af vejen, og derfor har jeg svært ved at se, at vi kan flytte ret meget mere til søtransport.

Men for den del af produktionen, der i fremtiden vil blive fremstillet i Fjernøsten, er det klart, at søtransport vil blive den mest fremherskende transportform.”

Rådgivning og revision

– også til transport- og speditjonsvirksomheder

Værkmestergade 25 · Postboks 330 · 8100 Århus C
Tlf. 86 76 46 00 · Fax 86 19 26 77


www.kpmg.dk