



Danmark som nordeuropæisk hub

Logistik og distribution spiller en stadig større rolle i vores globaliserede verden. Det gods, der skal flyttes fra A til B, transporteres på kryds og tværs af landegrænser. I helikopterperspektiv tegner der sig et fintmasket net med knudepunkter af forskellig størrelse.

Tid og omkostninger er de parametre, der afgør, hvor knudepunkterne opstår – og hvor de med fordel kan udvikles til hubs, hvorfra gods spredes med forskellige transportformer som f.eks. skibe, lastbiler, tog og fly.

I Danmark er vi en del af det europæiske transportnetværk, og vi har allerede tradition for at løse logistiske opgaver, der strækker sig langt ud over vores landegrænser. I

forvejen flytter danske logistik- og distributionsvirksomheder store mængder gods, der både har oprindelse og destination uden for Danmark. Bl.a. til gavn for dansk erhvervsliv, fordi transportpriserne derved bliver konkurrencedygtige.

Med det udgangspunkt, at vi også her i landet kan blive endnu bedre, har ÅRHUS HAVN stillet en række spørgsmål til adm. direktør Erik Østergaard, DTL, Dansk Transport og Logistik, for at få belyst de fremtidige muligheder. DTL er en organisation, der bl.a. har til formål at varetage det danske transport- og logistik erhvervs erhvervspolitiske og erhvervsøkonomiske interesser.

Hvordan vil du beskrive Danmarks rolle i det europæiske transportnetværk?

"Danmark ligger geografisk centralt for transporterne både i nord-syd-retningen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent og i øst-vest-retningen mellem Østersøområdet og det nordvestlige Europa. Vi har derfor den helt grundlæggende geografiske forudsætning for at videreudvikle Danmark som nordeuropæisk hub for både vej-, bane-, sø- og lufttransport. Danmark har stolte traditioner som internationalt og endda globalt orienteret transportnation."

Hvad kan der gøres for at udbygge den rolle?

"Selv om vi er en stolt transportnation, står det dog klart, at der skal arbejdes hårdt for at fastholde vores position. Der er nemlig plads til forbedringer flere steder i transportsystemet. Senest har Railion meldt ud, at de nuværende politiske rammebetingelser for

godsbanedrift i Danmark kun i begrænset form vil levne mulighed for meget andet end ren transittransport på bane gennem Danmark.

For landevejstransporten står det også klart, at der er brug for en mere offensiv og erhvervsvenlig transportpolitik, hvis vi skal fastholde et stærkt dansk vognmandserhverv.

Ud over at styrke de enkelte transportformers effektivitet herunder gennem bedre rammebetingelser, er det meget væsentligt, at der lægges en samlet godstransportstrategi for Danmark, og med fokus på at udnytte alle aktørernes styrker i et samspil om at få del i det fortsat kraftigt voksende europæiske godsmarked."

Beregninger viser, at transporten vil være vokset med 60 pct. i år 2013, og uden ændringer vil dele af det europæiske vejnet være lammet om få år. Løsningen synes at være intermodalitet – dvs. en kombination af flere transportformer, når en vare skal flyttes fra A til B. Hvordan sikrer vi øget intermodalitet?

"Der er ingen tvivl om at intermodalitet – altså et bedre samarbejde mellem transportformerne – vil være et afgørende element i en bedre kapacitetsudnyttelse af det samlede transportsystem. Ingen transportkæde er stærkere end det svageste led – og det omfatter i denne sammenhæng også knudepunkterne, hvor godset skifter fra en transport form til en anden.

Når man f.eks. har hørt forslag om, at lastbiler skulle pålægges en "vareafgift" for at



"Det er væsentligt, at der er gode adgangsforbindelser for flest mulige transportformer til og i et knudepunkt, udtaler direktør Erik Østergaard fra Dansk Transport og Logistik.

køre til og fra en havn, så forringes havnens attraktivitet i den grad, og godset vil i stedet køre med lastbil hele vejen til destinationen.

Forbedret intermodalitet opnås ikke ved at lægge byrder på dele af transportsystemet, men ved at øge effektiviteten i de enkelte transportformer og især i knudepunkter.

Et væsentligt element, jeg vil nævne, er gode adgangsforbindelser for flest mulige transportformer til og i et knudepunkt. En konkurrencedygtig havn må have effektive forbindelser både fra vandsiden og landsiden.

Et andet væsentligt element, som generelt kan øge knudepunkternes attraktivitet

er modulvogntog. Ved på det overordnede vejnet at tillade længere lastbiler på 25,25 meter mod i dag 18,75 meter. Med en forøgelse af totalvægten fra 48 ton til 60 ton vil vejtransporter mellem godsknudepunkter herunder de intermodale blive effektiviseret, og dermed bliver den samlede intermodale transportkæde mere attraktiv."

De forskellige transportformer skal mødes i et eller flere knudepunkter. Hvilke kriterier ser du som væsentlige i forhold til beslutningen om, hvor sådanne knudepunkter placeres?

"For at et intermodalt knudepunkt for alvor skal kunne være konkurrencedygtigt, skal der for det første være gods tilstede i mængder, der svarer til de transportformer og størrelser af transportmidler, som betjener knudepunktet.

For det andet skal infrastrukturen have en tilstrækkelig kapacitet, sammenhæng og kvalitet – herunder med skyldig hensyntagen til miljø og trafikikkerhed.

I vurderingen af knudepunkter er det vigtigt at skelne mellem formålene med det

enkelte knudepunkt. Er det at betjene et lokalsamfund med forbrugsvarer. Er det at være specialist i bestemte godstyper, eller er det at være markedsførende hub for Nordeuropa?"

Til Århus havn er der allerede i dag tilgang af gods fra både oceangående skibe, feederskibe, færger, lastbiler, tog og luftfragt. Hvordan ser du Århus havns muligheder for at spille en endnu større rolle i det europæiske transportnetværk?

"Med Mærskes valg om at satse på Århus havn og med den vedtagne forbedring af vejforbindelsen til og fra havnen tegner det godt for de kommende år. Men det er svært at se Århus havn som en dominerende konkurrent til de store europæiske oceanhavne.

Omvendt er mængderne og væksten så høj, at Århus havn vil kunne få sin del – ikke mindst gennem en bedre kvalitet, da de store oceanhavne efterhånden er ved at løbe ind i kapacitetsproblemer, ikke mindst i forhold til landsiden."

- vi forlænger søvejen til og fra Deres dør.....



**Dania
Trucking AS**

Østhavnsvej 33
Postboks 258 · 8100 Århus C
Tlf. 89 31 65 00 · Fax. 89 31 65 65
E-mail: aardania@maersk.com

