



## Uddannelse afgør transporterhvervets fremtid

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 samt godsunderlaget 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 vi stillet en række spørgsmål til direktør Martin Aabak fra Danske Speditører for at få belyst de fremtidige muligheder.

### *Hvordan vil du beskrive Danmarks rolle i det europæiske transportnetværk?*

”Danmarks transport- og logistikindustri er langt større end både befolkningstallet og vores økonomi indikerer, ligesom vores aktiviteter ikke udelukkende er knyttet til udveksling af varer til og fra det europæiske kontinent. Derfor foretrækker jeg at se på Danmarks rolle i det globale transportnetværk.

Inden for spedition er vores styrke lig med vores knowhow om værdiskabelse i logistik- og transportkæden – dvs. den viden, der gør, at vi er i stand til at tilbyde transportkøberne optimal spedition. Og den knowhow kan anvendes hvor som helst i verden. Jeg vil faktisk gå så langt som til at påstå, at vi i spedititionsbranchen er videnleverandører – jeg plejer at definere spedititionsbranchen som transporterhvervets software, mens containerne, lastbilerne, skibene og flyene er hardwaren. Som videnleverandør spiller spedititionshvervet en fremtrædende rolle – også internationalt. Vi kan ikke dokumentere det – endnu, men vores fornemmelse er, at vi er rigtig godt med bl.a. på grund af et relativt højt uddannelsesniveaue.”



*"Speditionsbranchen er videnleverandører, og vi spiller en fremtrædende rolle også internationalt" siger Martin Aabak, som er direktør i foreningen Danske Speditører.*

### **Hvad kan der gøres for at udbygge den rolle?**

"Dansk søfart er kendetegnet ved at have en stor mængde transportere, som går uden om Danmark. Jeg mener, at speditionserhvervet på mange måder har tilsvarende kvaliteter som søfarten og derfor tilsvarende muligheder for at skabe omsætning på spedition, der ikke nødvendigvis kommer ind over Danmark. Vi ser allerede i dag eksempler på en sådan udvikling, men potentialet er meget større.

Ellers er der to væsentlige faktorer, der afgør, om vi kommer til at udbygge vores rolle i det globale transportnetværk. Den ene er uddannelse og den anden er produktudvikling. I forvejen har vi et højt uddannelsesnivea, men det er vigtigt, at vi får koblet uddannelsessystemet sammen med vores knowhow, så der kommer nye kandidater ud med nye ideer til nye produkter, således at vi kan få tænkt endnu mere værdi ind i logistikkæden.

Allerede i dag er der mange eksempler på, at transporterhvervet går meget tidligt ind i produktionsprocessen og på den måde er med til at optimere fremstillingen og fremkomsten af et produkt. Men der findes helt sikkert mange flere muligheder, end dem vi kender i dag."

***Beregninger viser, at transporten vil være vokset med 60 procent 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?***

"Jeg mener faktisk ikke, at man kan sikre en øget intermodalitet med nogle konkrete handlinger. Derimod mener jeg, at markedet alene vil afgøre, hvornår og hvor meget intermodalitet slår igennem. Det skyldes bl.a., at der ikke er politisk vilje til at afholde

nye massive infrastrukturinvesteringer, og derfor er der kun markedet til at regulere intermodaliteten. Men når det er sagt, er jeg ikke i tvivl om, at der vil blive fjernet noget gods fra landevejene efterhånden som de bliver mere og mere ufremkommelige. Bl.a. forsinkelser vil betyde, at transportkøberne stille og roligt vil begynde at efterspørge alternativer. Godset vil søge over på jernbane og til søtransport, men før det sker, vil det i hvert fald for jernbanens vedkommende kræve en række forbedringer i forhold til de nuværende muligheder. I øjeblikket arbejdes der seriøst med planer om en jernbaneforbindelse mellem Kina og Europa – og det har både noget at gøre med tilgængelighed, fragtrater og med det pres, der er på kapaciteten – og dermed et eksempel på, at man begynder at tænke alternativt, når der opstår behov i markedet.”

**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?**

”De væsentligste kriterier er infrastruktur – veje, jernbane, havne. Knudepunkterne dannes, når de fysiske rammer er optimale, fordi

det samtidig skaber aktivitet og dermed et marked. Men det er også afgørende for dannelse af knudepunkter, at de kan indgå i de internationale godskorridorer, og at der skal være særlige muligheder for at skabe noget merværdi til transportkøberne. F.eks. kan billige oplagringsmuligheder i Letland, hvor momsens kun er 18 procent være det, der får godsstrømmene til at flyde nye veje.”

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

”Århus havn er spændende, fordi man rundt om i Europa har en vis mangel på containerkapacitet, og samtidig er vækstraterne for international containertransporter kraftigt voksende. Derudover koncentrerer transportkøberne på færre og færre hænder – og det påvirker selvfølgelig den måde, havnene skal operere på. Nogle havne vil miste deres internationale betydning, mens andre vil få mulighed for at hente en stor del af væksten. Østersøen er et rigtig spændende område og i forhold til det, ligger Århus havn godt placeret.”



## HÅNTERING AF RESTPRODUKTER.....

Med et bredt containerprogram og en stor vognpark har H.J.Hansen løsninger til din virksomheds restprodukter - lokalt og internationalt. Vi kan også tilbyde kvalificeret miljørådgivning og dokumentation til brug over for myndigheder samt i miljøstyring og grønne regnskaber.

**Ring og hør nærmere!**



**H.J.HANSEN**  
*Udvikling gennem generationer*

H.J.Hansen Genvindingsindustri A/S | Manilavej 2 | 8100 Århus | Tlf. 8693 4050 | www.hjhansen.dk | Åbningstider: Man-torsdag 7.15 - 15.30 | Fredag 7.15 - 15.00