

Tiltræk transit og tilfør værdi

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. Det er 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 seniortransportøkonom Michael Henriques fra TetraPlan A/S for at få belyst de fremtidige muligheder:

Hvordan vil du beskrive Danmarks rolle i det europæiske transportnetværk?

”Danmark har ikke opnået en betydende rolle i kraft af det gods, der går til og fra landet – det udgør måske i underkanten af 100 mio. tons om året. Alligevel er vi interessante



ude i den store verden, fordi transporterhvervet på en række områder er utroligt kompetente og gode til at levere intelligente transportydelse. Søfarten spiller naturligvis en markant rolle, idet de danske rederier sejler betydelige indtægter hjem til Danmark, selv om en stor del af skibene aldrig kommer i nærheden af landet. Desuden har vi også inden for lastbiltransporter en række kompetencer, der gør, at danske virksomheder ofte er involveret i transporter uden for Danmark – f.eks. transitttransporter.

I Danmark er vi gode til at levere anderledes og mere intelligente transportløsninger. Erhvervet har tradition for at tænke længere end blot på at flytte en vare fra A til B. Man kan sige, at vi måske er bedre end mange andre til at integrere logistik og transport i hele værdikæden. Og det er en god evne at have i en globaliseret verden, hvor varerne også fremover vil blive flyttet over længere og længere afstande. Det handler om at udtænke effektive løsninger, der sikrer, at

varerne kommer frem på den rigtige måde, i den rigtige indpakning, til den rigtige tid og selvfølgelig til den rigtige pris.”

Hvad kan der gøres for at udbygge den rolle?

”Der er ingen tvivl om, at transitgods fremover vil blive endnu mere interessant. I dag er det forholdsvis begrænset, hvor meget gods, der går via Danmark. Men ude på havet sejler enorme mængder transitgods forbi Danmark, og hvis vi kan få del i noget af det, vil der være store perspektiver i det.

En del af godset kunne komme ind i en dansk havn, blive omladet og i den proces få tilført en form for forarbejdning og dermed en værdi. Der kan f.eks. ske en opsplitning og/eller en ompakning i et distributionscenter, men der kan også foregå en videreforarbejdning – en samling af halvfabrikata, som sendes videre som færdige produkter til forskellige markeder – måske endda i forskellige udgaver – afhængig af, hvad de pågældende markeder efterspørger.

Med en yderligere indsats på det område kan vi udbygge vores rolle og dermed blive endnu mere interessante som transportleverandører. Jeg mener, der ligger et uudnyttet potentiale – f.eks. for en havn som Århus, som meget vel kunne være centrum for den type aktiviteter. Desuden ser jeg nogle muligheder for, at danske havne og havnerelaterede virksomheder kan drive forretning i udlandet i højere grad, end tilfældet er i dag. Ikke nødvendigvis ved fysisk tilstedeværelse, men måske ved at omsætte knowhow, ideer og kompetencer på de områder, hvor man selv gør det rigtig godt. F.eks. kunne nogle

af virksomhederne på havnen eksportere viden og kompetencer, når det f.eks. handler om effektivitet på havnen.”

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?

”Problemet med intermodale løsninger er, at en transportkøber altid vil vælge en monomodal løsning (kun én transportform), hvis den løsning ikke er dyrere eller evt. tager længere tid. Altså skal der være nogle fordele ved den intermodale løsning for, at kunden vælger den. Når vejtransport står stærkt i Europa, er forklaringen, at det er en let og effektiv måde at flytte gods fra dør til dør. Det vil altid blive mere kompliceret med intermodale transporter – der skal nogle mennesker til at styre processen og enhver omladning koster penge. Derfor skal der være nogle store fordele, som opvejer omkostninger til styring og omladning.

Vi skal blive bedre til at få intermodale transporter til at hænge sammen – kæden skal optimeres. Der skal simpelthen være nogle dygtige folk til at styre kæden, så kunden ikke oplever, om løsningen er intermodal eller monomodal – det kører bare. Samme kvalitet og lidt lavere pris – ellers er der ingen argumenter for at gøre det.

Jeg mener, det er en klassisk speditørpagave, men jeg mener også, at havnene sagtens kunne spille en lidt mere betydende

rolle, som en slags indgang til intermodale transportere. Måske det sted, hvor transportkøberne henvender sig for at afsøge mulighederne?

Når vi vurderer de enkelte transportformer, har der i en årrække været nogle kvalitetsproblemer med jernbanetransporter – hvis vi kigger på Europakortet. Søtransporten derimod har gjort det rigtig godt, men har måske været lidt for anonym. Og på den baggrund har lastbilerne tiltrukket sig stor opmærksomhed og dermed et stort marked.

Hvis vi skal fremme intermodaliteten, skal der skabes noget viden og samles nogle erfaringer, ligesom uddannelsesområdet vil være et godt sted at sætte ind. I dag er det begrænset, hvor meget de enkelte transportuddannelser gør ud af intermodalitet."

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?

"To ting afgør, hvor de knudepunkter vokser frem. Først og fremmest skal der være et marked – et opland med en befolkning og nogle virksomheder. Dernæst skal der foretages en planlægning, som sikrer udvikling af en perfekt infrastruktur, så trafikken til knudepunktet kan afvikles uden at genere det omliggende samfund. Men det er værd at bemærke, at man ikke kan planlægge et knudepunkt, som ikke er underbygget af et marked. Ude i verden er der nogle meget få eksempler på transithavne uden opland og infrastruktur. De fungerer således kun som knudepunkt for søtransport, men det er ikke



Portræt af seniortransportøkonom Michael Henriques, som en af hans gode venner har tegnet.

særlig udbredt – og de er typisk baseret på både containertrafik og olie."

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

"Alene i kraft af sin position som Danmarks største containerhavn, vil Århus havn komme til spille en større rolle, fordi mere og mere gods utvivlsomt vil blive transporteret i containere i fremtiden. Men det er også vigtigt at få gjort havnen så attraktiv for rederierne som overhovedet muligt. Derfor er det bl.a. vigtigt at fremvise den høje effektivitet, som havnen allerede har i dag. Et skib skal ligge kortest mulig tid i havn, og derfor er det vigtigt, at man effektivt og hurtigt kan betjene skibene, så de hurtigst muligt kommer på havet igen. Ligesom det er vigtigt, at de efterspurgte services, som skibene har brug for, er til rådighed. Noget

andet, der kan gøre havnen mere attraktiv, kunne være et samarbejde med f.eks. Göteborg Havn. Det kan betyde, at man i fællesskab kan tilbyde rederierne nogle attraktive partnerløsninger. I forvejen har Århus havn tilgang af både skibe, lastbiler, jernbane og luftfragt. Derfor handler det om at få flere virksomheder på havnen involveret i flere

forskellige transportformer, således at flere virksomheder kan arbejde med forskellige transportløsninger. Måske skal man gå så langt, at havnen – sammen med havnens virksomheder – beslutter at udvikle sit eget kompetencecenter, der udbyder alt fra om-ladning, opsplitning af gods, ompakning, samling og videreforarbejdning.”



SAMSKIP

København	Århus
Tlf. 3927 1213	Tlf. 4698 4698
Fax. 3927 1210	Fax. 4698 4680

www.samskip.dk

Ugentlig afgang til Island, Færøerne, Caribien og Latinamerika

Ship repairs | New building | Engineering | Maintenance



TRUE WORKMANSHIP
DESERVES TO BE ACKNOWLEDGED

Balticagade 15 | DK-8000 Århus C
Tel: (+45) 8730 4000 | Fax: (+45) 8730 4101
Mail: aarhusshipyard@aarhusshipyard.dk
www.aarhusshipyard.dk



AARHUS VÆRFT A/S
AARHUS SHIPYARD A/S