

Godstransport

Godstransport

Trykt i Danmark, september 2003

Oplag

1000 stk.

ISBN

Trykt udgave 87-91143-83-7

Elektronisk udgave 87-91143-47-0

Grafisk tilrettelæggelse

Due Design AS, 3022 - 0803

Tryk

Buch's Grafiske A/S, Randers

Publikationen kan bestilles hos

Erhvervs- og Boligstyrelsen

Dahlerup Pakhus

Langelinie Alle 17

2100 København Ø

Tlf. 35 46 66 66

Fax. 35 46 60 01

Pris

Kr. 150,00 inkl. Moms.

Publikationen kan læses på

www.ebst.dk/Godstransport

Forord

Der transporteres hver dag meget store godsmængder rundt – lokalt såvel som globalt. Både lokal og international arbejdsdeling er blandt de primære kræfter bag vores velstand – man kan producere varerne dér, hvor det gøres bedst og billigst. Transport er med andre ord velstandens smøremiddel.

Det øgede transportbehov kan løses ved blot at transportere flere varer flere kilometer. Men dette medfører samfundsmæssigt set også negative effekter i form af miljøbelastning, flaskehalse og store krav til offentlige infrastrukturinvesteringer. Dette betyder, at erhvervet samlet set ikke uden problemer kan opnå den økonomiske vækst, som er målet i alle erhverv ved blot at øge transportaktiviteten.

Dette stiller Danmark over for en række udfordringer. Samfundet har interesse i at få transporten effektiviseret for at mindske de negative effekter af transport og sikre billig transport. Erhvervene har endvidere interesse i at øge værdien af hver transportkilometer for at stå bedre i konkurrencen.

Regeringen vurderer, at de to interesser kan mødes ved at øge effektiviteten, så både samfundet og virksomhederne får mest ud af deres investeringer. Dette gælder både inden for hver transportform – og ikke mindst på tværs af vej, sø, bane og luft. Vilkårene for samspil mellem transportformerne spiller en afgørende rolle, hvis effektiviteten skal øges.

Bedre vilkår for effektivitet og samspil kræver en række vedvarende indsatser, dels fra erhvervets, dels fra myndighedernes side. Nærværende indsats er en del af regeringens vækststrategi og bygger oven på eksisterende indsatser, der allerede er igangsat – herunder de væsentlige tiltag, som regeringen har fået gennemført i EU-regi. Der er tale om både en national indsats og en international indsats, da transporterhvervet går på tværs af landegrænser.



Flemming Hansen
Trafikminister



Hans Christian Schmitz
Miljøminister



Bendt Bendtsen
Økonomi- og erhvervsminister

Indhold

Forord	5
Resume	9
1 Transport – velstandens smøremiddel	23
1.1 Ændring i transportbehov har betydet ændring i forholdet mellem transportformerne	24
1.2 Fra reguleret transportsektor til transporterhverv	28
1.3 De kommende års udfordringer	29
1.4 En politisk indsats	32
2 Velfungerende transportmarkeder: Fortsat liberalisering og harmonisering	35
2.1 Vejtransport – langt fremme med hensyn til EU-harmonisering	36
2.2 Banetransport – fortsatte barrierer for international godskørsel	38
2.3 Søfart – et globalt erhverv	45
2.4 Luftfart – et kommende værdigodserhverv	54
3 Optimering af offentlige investeringer i transportinfrastruktur ..	61
3.1 Bedre regional planlægning og prioriteringer	61
3.2 Nationale infrastrukturprioriteringer i europæisk perspektiv	65
3.3 Det fælles EU-arbejde for fair prisvilkår for transportformerne	68
3.4 Brug af Offentlige-Private Partnerskaber	70
4 Samspil mellem transportformer: Fjernelse af tekniske barrierer	73
4.1 Manglende standardisering på tværs af landegrænser og transportformer	74
4.2 Manglende digitalisering af dokumentdata i transportkæder	80
4.3 Formidlingsfunktionen – kundevendte løsninger og konsolidering	89

5 Øget videnindhold i transporterhvervet	97
5.1 Mangel på arbejdskraft kan ramme erhvervet	98
5.2 Kompetencebehov – transportmarkedets forskellige segmenter	102
5.3 Øgede kompetencer gennem ledelse og netværk	105
5.4 Øgede kompetencer gennem uddannelse	108
6 Transporterhvervet og brug af forskning	127
6.1 Hvad er transportforskning?	127
6.2 Lille aktivitet i dansk transportforskning	129
6.3 Erhvervets behov for transportforskning	131
6.4 Dansk transportforskning fremover: Erhvervsrettet og drevet af virksomhedernes behov	134
7 Udviklingsfinansiering	137
7.1 Typer af finansieringsbehov i korte træk	137
7.2 Opbygningen af et eventuelt udviklingselskab for transportsektoren	140
7.3 Udarbejdelse af prospekt – et første skridt til oprettelsen af et udviklingselskab	142

Resumé

Globaliseringen har betydet vækst i transportbehovet...

1 Godstransport er velstandens smøremiddel

Der transporteres hver dag store godsmængder rundt, både nationalt og internationalt. Transportarbejdet er i EU siden 1985 steget med ca. 60 pct. Det er kraftigere end stigningen i EU's samlede produktion (BNP) på ca. 40 pct. i den samme periode. International arbejdsdeling er en af de primære kræfter bag vores velstand – man kan producere varerne dér, hvor det gøres bedst og billigst. Transporterne er således nødvendige for at udnytte den internationale arbejdsdeling og give forbrugere adgang til et varieret udbud af varer. Transport er med andre ord velstandens smøremiddel.

Dette gælder også i et nationalt perspektiv. Halvdelen af alle transporter foregår inden for landets grænser, og heraf foregår størstedelen inden for samme amt. Transportområdet store betydning afspejles også i beskæftigelse og værditilvækst. Ressourceområdet transport¹ beskæftiger 129.000 fuldtidsbeskæftigede, hvilket svarer til 11 pct. af den samlede private beskæftigelse. Samtidig har erhvervet fra 1992 til 1999 oplevet en stigning i værditilvæksten pr. ansat på 30 pct., ikke mindst i søfarten.

Det voksende transportbehov i både EU og Danmark løses i stort omfang med vejtransport. Øgede krav til leveringshastighed m.m. ser ud til at betyde fortsatte højere vækstrater for de fleksible og hurtige transportformer. Dette er først og fremmest vejtransport, men også i øget omfang transport med luftfragt. Nærskibsfarten i EU, der hovedsageligt omhandler kul, olieprodukter og lignende har ligeledes haft høje vækstrater. Banetransport har hidtil haft vanskeligere ved at tilbyde ydelser, der passer til de øgede krav om fleksibilitet og hurtighed. Her ligger en betydelig udfordring.

...hvilket indebærer mærkbare negative effekter...

Det øgede transportbehov kan løses ved blot at transportere flere varer flere kilometer. Men dette medfører samfundsmæssigt set negative effekter i form af miljøbelastning, færdselsuheld, flaskehalse og store krav til offentlige infrastrukturinvesteringer. Dette betyder, at erhvervet samlet set ikke uhindret kan opnå den økonomiske vækst, som er målet i alle erhverv, ved blot at øge transportaktiviteten. Det er regeringens mål, at økonomisk vækst skal ske uden tilsvarende vækst i miljøbelastning, og at forurenere bør betale udgifterne².

1. Jf. Erhvervs- og Boligstyrelsen, "Transport – en erhvervsanalyse", 2002 for en definition af ressourceområdet transport.

2. Regeringen, Grøn Markedsøkonomi – mere miljø for pengene, april 2003.

Hertil kommer, at flere EU-lande, bl.a. Tyskland og Østrig, har besluttet at indføre kilometerafhængige kørselsafgifter, der vil betyde øgede omkostninger for danske transportører, der færdes på bl.a. de tyske motorveje. Afgifter, der betyder, at det er dyrere at gennemføre transporter – og særligt dem af relativ lav værdi.

Derudover vil der komme øget konkurrence på transportydelser fra nye EU-lande, hvor de lave omkostninger kan give danske transportvirksomheder hård priskonkurrence, især på de relativt enkle ydelser.

Disse tendenser stiller Danmark over for en række udfordringer. Samfundet har interesse i at få transporten effektiviseret for at mindske investeringsbehovet og de negative effekter bl.a. på miljøet, hvor mere effektive transporter vil bidrage til nedbringelsen af CO₂-udslip fra transportsektoren. Desuden vil mere effektive transporter betyde billig transport. Erhvervene har interesse i at øge værdien af hver transportkilometer for at stå bedre i konkurrencen.

...Erhvervene og samfundet har nogle fælles interesser...

De to interesser kan mødes ved at øge kapacitetsudnyttelsen og effektiviteten, så både samfundet og virksomhederne får mest ud af deres investeringer. Dette gælder både inden for hver transportform – og ikke mindst på tværs af vej, sø, bane og luft. Multimodale transporter, dvs. transporter der involverer flere end én transportform, spiller her en vigtig rolle, og der er behov for et øget samspil mellem transportformerne, hvis effektiviteten skal øges.

2 Visionen

Regeringen har en vision om at styrke den økonomiske vækst i Danmark³, såvel for transporterhvervet som for andre erhverv.

Regeringens har en vision om øget økonomisk vækst...

Det er således regeringens mål

- *at reducere barrierer, som hæmmer produktivitet og indtjening i transporterhvervet.* Transporterhvervet er det smøremiddel, der muliggør international arbejdsdeling og effektiv produktion, også i Danmark. Det er derfor nødvendigt at sikre transporterhvervet optimale vækstvilkår, hvor erhvervet kan satse på øget videnindhold, fleksibilitet osv., som kan give den øgede værdi af transportydelserne.
- *at sikre bedst mulig brug af de offentlige midler, der investeres i infrastruktur for transport.* Det øgede transportbehov stiller store krav om nye offentlige investeringer bl.a. til udvidelse af kapaciteten. Men de

...hvilket indebærer at fjerne unødige barrierer for vækst i transporterhvervet...

...og at sikre bedst mulig brug af de offentlige midler, der investeres i infrastruktur mv....

3. Vækst med vilje, Regeringen, maj 2002.

offentlige investeringer vil aldrig være tilstrækkelige til at afhjælpe alle trængselsproblemer. Der må prioriteres mellem investeringerne afhængigt af den samfundsøkonomiske gevinst, de medfører⁴.

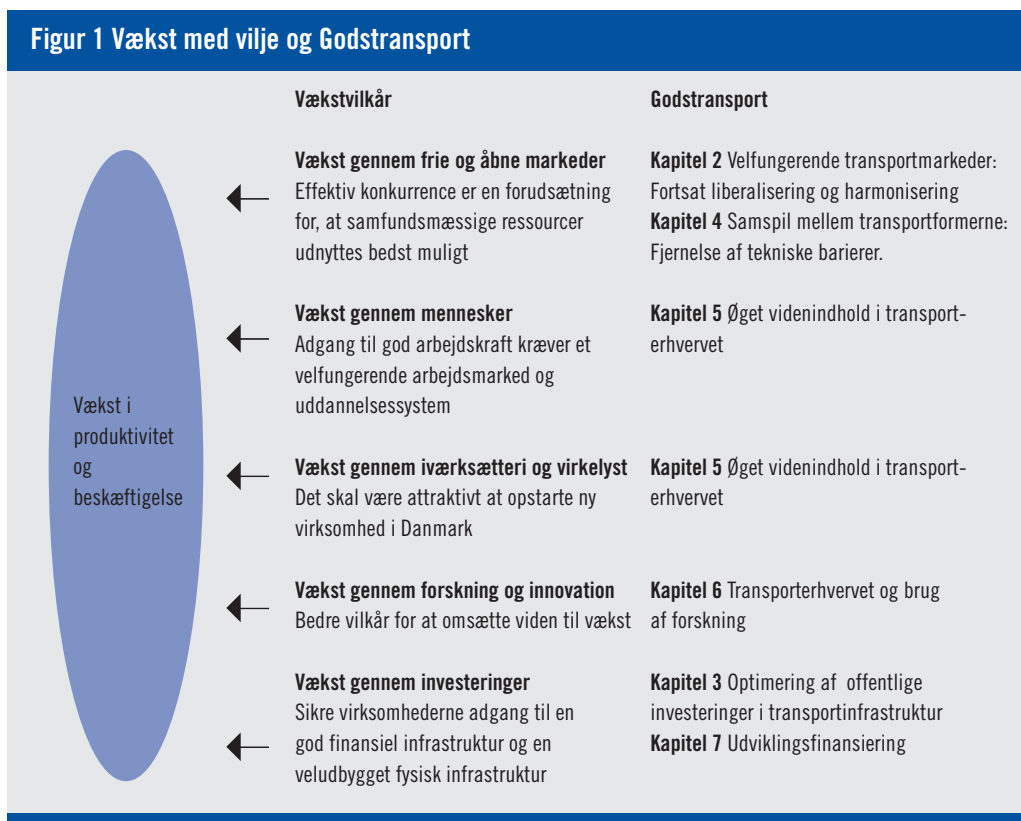
...dette kræver en række vedvarende indsatser:

At forfølge visionen kræver en række indsatser, dels fra erhvervets, dels fra myndighedernes side. Danmark har gennem den seneste årrække gennemført en række tiltag, som betyder, at erhvervet i en international målestok er langt fremme på en række områder, især med hensyn til liberalisering. Men der er stadig en del at gøre, både på nationalt og internationalt niveau.

Nærværende rapport har sit hovedfokus på godstransport som erhverv og ikke passagertransport, som står over for en række andre rammebetingelser.

3 Indsatsområder

Nærværende rapport har sit udspring i regeringens vækststrategi og relaterer sig til indsatsområderne i vækststrategien, jf. figur 1.



4. Investeringsplan - de næste 10 års offentlige investeringer, Regeringen, februar 2003.

Transporterhvervet er et internationalt erhverv, og en stor del af den danske politiske indsats foregår i internationale fora. Der er dog fortsat en national dimension i at sikre optimale vækstvilkår. Men nationale beslutninger må træffes med skelen til, hvad der sker internationalt, fx beslutninger om uddannelse, infrastruktur, implementering af fælles EU-bestemmelser m.m.

Regeringen har allerede igangsat en række indsatser for at styrke vækstbetingelserne for det danske erhvervsliv, som direkte eller indirekte er med til at styrke vækstvilkårene for transporterhvervet, jf. tabel 1.

Tabel 1 Allerede igangsatte indsatser

Velfungerende transportmarkeder

- Arbejdet for på EU-banenettet at harmonisere etablerede lovmæssige og tekniske infrastrukturer
- Indsats i EU-regi med hensyn til fælles luftrum, samme standarder for national kontrol, transit m.m.
- Arbejdet med at sikre fair og åben konkurrence på EU-vejnettet
- Arbejdet med liberalisering af post

Optimering af offentlige investeringer i transportinfrastruktur

- Grundlag for investeringsplan på trafikministeriets område
- Regeringens Investeringsplan 2003
- Landsplanredegørelsen, 2003

Samspil mellem transportformerne

- Regeringens indsats i "Mere miljø for pengene – Grøn markedsøkonomi", april 2003
- Regeringens indsats i "Regional vækststrategi", april 2003
- Udredningsarbejde om konsekvens af den tyske vejskat

Øget videnindhold i transporterhvervet

- Regeringens indsats i "Bedre uddannelser", juni 2002
- Regeringens indsats i "Handlingsplan for Flere i arbejde", september 2002
- Regeringens indsats i "Handlingsplan for flere iværksættere", januar 2003
- Regeringens vidensstrategi – Viden i vækst, januar 2003
- Regeringens indsats i "Nye veje mellem forskning og erhverv – fra tanke til faktura", september 2003

Rapporten bygger på de eksisterende indsats. Rapporten er et resultat af et tværministerielt task force arbejde, som bygger på en bred erhvervsanalyse⁵, en løbende dialog med transporterhvervet samt en række specialanalyser. Den nye indsats retter sig især mod fire områder:

- Velfungerende transportmarkeder: Fortsat liberalisering og harmonisering.
- Optimering af offentlige investeringer i transportinfrastruktur.
- Samspil mellem transportformerne: Fjernelse af tekniske barrierer.
- Øget videnindhold i transporterhvervet.

• **Velfungerende transportmarkeder: Fortsat liberalisering og harmonisering**

– En indsats for liberalisering og harmonisering af transportmarkederne...

I Danmark såvel som i udlandet har man traditionelt reguleret hver transportform for sig. Det har været med til, at transporterhvervet i dag ofte opfattes som adskilte transportformer, hvor der tænkes og handles i hver transportform for sig – og i hvert land for sig, særligt når det gælder vej- og banetransport.

Væksten i samfundets transportbehov stiller nye krav til, at transport spiller sammen som et samlet erhverv. Hvis erhvervet skal øge samspillet mellem transportformerne, indebærer det forbedret fleksibilitet mellem transportformerne og på tværs af landegrænser, så flaskehalse og unødige investeringer kan undgås. For myndighederne gælder det om at bidrage til at skabe rammerne for bedre samspil mellem transportformerne og på tværs af landegrænser.

Regeringen har sat fokus på effektiv konkurrence og internationalt åbne markeder som en af de centrale drivkræfter bag øget vækst.

Liberalisering af markedet for transportydelser er første skridt mod bedre muligheder for transport på tværs af transportformer. Men harmonisering i EU og internationalt er næste og lige så vigtige skridt, der sætter rammen for mere sammenhængende transportmarkeder.

Regeringens indsats for fortsat liberalisering og harmonisering er forskellig afhængig af, hvor de enkelte transportformer er i omstillingsprocessen. På området for *landevejstransport* er der i EU sket en omfattende liberalisering og harmonisering, hvorved det indre marked på dette område må siges i høj grad at være gennemført. Der lægges dog vægt på, at der de kommende år arbejdes for at opretholde og forbedre gode rammevilkår og sikre lige konkurrenceforhold i et udvidet Europa.

5. Transport – en erhvervsanalyse, Erhvervs- og Boligstyrelsen, maj 2002

På *banetransportområdet* er Danmark langt i liberaliseringen i forhold til andre EU-lande. Senest er der i regeringens investeringsplan 2003 afsat 30 millioner kr. til udvikling af udstyr, der gør det muligt at foretage gradvis overgang til en fremtidig europæisk standard for togkontrollsystemer. Der er desuden afsat 300 millioner kr. til udskiftning af de nuværende radiosystemer med den europæiske GSM-R standardradio. Derudover har regeringen i foråret 2003 fået en afgørende aftale i hus med de tyske myndigheder om at afhjælpe flaskehalsen på banenettet ved Hamborg, som længe har været et problem for trafikken til og fra Centraleuropa.

Der er dog fortsat behov for en mærkbar indsats, når det gælder at sikre effektive banegodstransporter på tværs af landegrænser i EU. De kombiterminaler, som bruges til omladning af gods typisk mellem bane og vej, er fortsat ejet af DSB, som ikke længere beskæftiger sig med gods-transport, og som derfor heller ikke har store interesser i at investere i denne forretning. Regeringen vil derfor arbejde for en løsning, som giver jernbanevirksomheder og transportkøbere stærkere tilskyndelse til at bruge terminalerne til omladning mellem vej og bane, fx gennem udskillelse fra DSB.

For at skabe mere markedsdynamik ved banegodskørsel og lettere adgang for nye aktører til brugen af banen, vil regeringen, hvis behovet opstår, vurdere, om der skal åbnes for at godkende flere godstransportører – “authorized applicants”. Authorized applicants betyder, at alle, fx private virksomheder, kan købe sig adgang til at transportere gods på jernbanen, såfremt en række sikkerhedsbestemmelser mv. overholdes.

Desuden har regeringen nedsat et fagligt udvalg under Erhvervsuddannelsesrådet, der skal se nærmere på mulighederne for at etablere lokomotivføreruddannelsen inden for rammerne af erhvervsuddannelsesloven. Udvalget forventes at færdiggøre sit arbejde primo 2004. Liberaliseringen af banetransport er blevet hæmmet af, at der ikke har været uddannet lokomotivførere i et omfang, så private virksomheder har kunnet drive virksomhed på samme betingelser som DSB. Dette blev tydeligt i Arrivas problemer med drift af jernbaner i Vestjylland.

Søfart er et internationalt og liberaliseret erhverv, som i dag hovedsageligt reguleres internationalt. Regeringen vil gøre en indsats for yderligere liberalisering af den internationale søfarts aftalekomplekser. Desuden betyder en række forhold begrænset konkurrence i de danske havne med manglende effektivitet som følge. Regeringen vil derfor se på mulighederne for øget vækst gennem yderligere markedsorientering af de danske havne.

Luftfart var tidligere domineret af store nationale selskaber, men arbejdet for liberaliseringen af luftfarten i Europa har betydet en hastig udvikling og skabt markante ændringer i denne struktur. Regeringen vil i sit fortsatte arbejde fokusere på at bevare en sund konkurrence og fælles regler for sikkerhed. Desuden er den ulige adgang til start- og landingstider ("slots") en klar barriere for konkurrencen i luftfarten. I mange store europæiske lufthavne er det vanskeligt at få adgang til de attraktive tider på døgnet, fordi de etablerede selskaber sidder på kapaciteten. Med den eksisterende EU-regulering er der kun ringe udsigt til, at kapacitet på de attraktive tider frigives. Regeringen vil arbejde for vedtagelse af mere hensigtsmæssige regler for fordeling af "slots" i EU's lufthavne.

Konkrete initiativer: Velfungerende transportmarkeder

Initiativer vedrørende bane:

- **Kombiterminaler på et åbent jernbanemarked**

Regeringen vil arbejde for, at de danske kombiterminaler bedre kan indgå i det åbne jernbanemarked for flere jernbanevirksomheder og transportkøbere.

- **Ny lokomotivføreruddannelse i det offentlige uddannelsessystem**

Der er nedsat et fagligt udvalg under Erhvervsuddannelsesrådet, der skal se nærmere på mulighederne for at etablere lokomotivføreruddannelsen inden for rammerne af erhvervsuddannelsesloven. Udvalget forventer at færdiggøre sit arbejde primo 2004.

- **Mere konkurrence på banegods**

Regeringen er parat til at vurdere, om der skal åbnes for at godkende "authorized applicants" til godskørsel, hvis markedet viser behov for det. Det skal sikres, at ansøgere selv udnytter den tildelte kapacitet.

- **Dansk EU-indsats for harmonisering af banetilladelser**

Regeringen vil arbejde for fælleseuropæiske dokumenter vedrørende ansøgninger om jernbanelicens og sikkerhedscertifikater.

Initiativer vedrørende søfart/havne:

- **Vækst gennem effektivisering i danske havne**

Regeringen vil analysere muligheden for øget vækst i danske havne gennem yderligere markedsorientering.

Initiativer vedrørende luftfart:

- **Dansk indsats for bedre adgang til Fællesskabets lufthavne**

Regeringen vil arbejde for vedtagelse af mere hensigtsmæssige regler for fordeling af "slots" i EU's lufthavne.

• Optimering af offentlige investeringer i transportinfrastruktur

Effektiv godstransport er en forudsætning for økonomisk vækst. Det er regeringens mål, at der skal være gode godstransportmuligheder i alle dele af landet, så den regionale sammenhæng sikres. Men det er samtidig en væsentlig opgave at sikre balance mellem samfundets udgifter til infrastruktur og de gevinster i form af transportmuligheder og øget vækst, investeringerne giver anledning til. Med regeringens oplæg til investeringsplan frem til 2012 er der taget hul på den vanskelige opgave, det er at sikre denne balance.

– En indsats for optimering af offentlige investeringer i infrastruktur

I de seneste år har der været en tendens til, at flere og flere amter og kommuner som led i regionale erhvervsstrategier planlægger etablering af transportcentre/-knodepunkter med udgangspunkt i lokale havne, jernbaneanlæg mv. Hertil kommer private aktører, der også arbejder med idéer til større, nye knudepunktsprojekter for international transport. Ofte vil sådanne projekter og strategier afføde pres for offentlige følgeinvesteringer til jernbanespor, motorvejstilslutninger osv., som er meget bekostelige.

Hvis udviklingen alene tager udgangspunkt i behovene inden for enkeltkommuner eller -amter, vil der være en tendens til at øge antallet af knodepunkter. Det er i modstrid med udviklingen i Europa, der viser et behov for at koncentrere godset på færre og større knodepunkter. Desuden kan investering i ét knodepunkt gøre det privat- og samfundsøkonomisk urentabelt også at investere i et andet, da flere knodepunkter "udvander" hinanden mængdemæssigt. Der kræves således en vis kritisk masse for at sikre en effektiv og billig drift af knodepunkter.

Regeringen vil i dialogen med amter og kommuner fremme regionale transportstrategier, der skaber bedre sammenhæng og effektivitet i godstransporten og bidrager til at optimere de offentlige følgeinvesteringer på tværs af kommuner og amter⁶.

I den udstrækning de regionale transportstrategier forudsætter direkte statslig medfinansiering, vil investeringernes samfundsøkonomiske rentabilitet samt graden af privat deltagelse (når det gælder terminaler) indgå i statens vurderinger.

Udvidelsen af EU og øget handel med de tidligere østbloklande betyder visse ændringer i godsstrømme og transportkorridorer. Det påvirker derfor også på forudsætninger for prioriteringer af de offentlige investeringer. De danske knudepunkters fremtidige rolle i den europæiske struktur afgøres primært af de godsstrømme, som markedet bestemmer.

6. Landsplanredegørelse, Regeringen, maj 2003.

Men den planlægning og de investeringer, som foretages i Danmark og i landene omkring os, har også betydning for godsets veje.

De valg og prioriteringer, der foretages nationalt (både statslige, amtslige og kommunale), bør derfor ses i sammenhæng med udviklingen af vækstregioner på europæisk plan, herunder Østersøregionen.

Regeringen vil – i dialog med relevante private aktører – igangsætte en analyse af mulige scenarier for udviklingen af godsstrømme i Nord-europa, ikke mindst i Østersøen som vækstregion. Målet er at afklare den offentlige sektors valgmuligheder i forhold til at sikre en effektiv sammenkobling af den nationale og den europæiske transportstruktur. Hvis fx Hamborg og de tyske Østersø-byer bliver hovedknudepunkter, får det konsekvenser i én retning – hvis Danmark bliver et knudepunkt, får det andre konsekvenser.

Det er derfor regeringens holdning, at der må skabes et godt vidgrundlag, som kan danne udgangspunkt for den offentlige-private dialog om infrastrukturinvesteringer. Et overblik der kan bidrage til, at de rigtige prioriteringer gøres ved investeringer, i både statslig, amtslig og kommunalt regi.

Regeringen støtter EU-kommissionens bestræbelser på at skabe fælles principper for afgifter på transportområdet, der skaber lige konkurrence, og som afspejler de enkelte transportformers samfundsøkonomiske omkostninger. De nylige afgifter i enkelte medlemslande er ikke hensigtsmæssige. Regeringen følger udviklingen i medlemslandenes afgiftspolitik nøje og forsøger at påvirke udviklingen hen mod ikke-diskriminerende løsninger.

Konkrete initiativer: Optimering af offentlige investeringer i transportinfrastruktur

• Regionale prioriteringer

Regeringen vil fremme en bedre koordinering af regionale investeringer på tværs af amter og kommuner og bl.a. lægge vægt på privat medfinansiering ved eventuelle statslige følgeinvesteringer.

• Danmark, godsstrømme og vækstregioner i EU

Regeringen vil i samarbejde med private aktører skabe bedre vidgrundlag om fremtidens godsstrømme og knudepunkter omkring Danmark, så offentlige og private investeringer kan foretages optimalt.

Fortsættes næste side

• Vejafgifter og bompengesystemer

Regeringen vil arbejde for, at bompengesystemer i enkeltlande i EU ikke skaber tekniske handelshindringer. Regeringen støtter en fælles EU-løsning på vejafgifter.

• Samspil mellem transportformerne: Fjernelse af tekniske barrierer

Øget samspil mellem transportformerne og over landegrænserne bliver i dag bremset af en lang række tekniske barrierer. Det er væsentligt at fjerne disse, hvis multimodale transportkæder i fremtiden skal bidrage til at øge effektiviteten i den samlede transportkæde. De væsentligste barrierer vedrører kompliceret og omfattende dokumenthåndtering og manglende standardisering på tværs af landegrænser og transportformer. Hertil kommer behovet for en større satsning på it samt kompetencer, der kan håndtere planlægning og indkøb af transportere på tværs af transportformerne.

Nogle af opgaverne er erhvervets ansvar alene. Det er en udfordring for erhvervet at håndtere de it-mæssige potentialer ved genbrug af data for at effektivisere dokumentkæden og afvikling af selve transporten. Det gælder især for de små og mellemstore virksomheder, da store virksomheder typisk har integrerede it-systemer, der støtter afvikling af dokumentgangen og selve transporten. Her kan fx peges på udvikling af transportportaler, der på et neutralt grundlag kan stille de nødvendige faciliteter til rådighed.

Andre opgaver indebærer offentlig medvirken, direkte eller indirekte. Tekniske barrierer kommer til udtryk ved omladningen fra den ene til den anden transportform. Lasteenheder som containere og veksellad mv. kræver ofte forskelligt håndteringsudstyr, og det er ikke altid muligt at bruge lasteenhederne på tværs af de enkelte transportformer. EU-kommissionen har fremsat et direktivforslag, der sigter på en standardiseret håndtering af lastebærere (ILU – Intermodal Loading Unit). Samtidig stilles forslag om to standardiserede lasteenheder (European Intermodal Loading Units – EILU), der kan bruges på tværs af transportformerne.

Direktivet rejser en lang række problemer i forhold til brugen af de sædvanlige sø-containere og konstruktionen af containerskibe. Problemer, som kan give erhvervet betydelige ekstraomkostninger. Derfor er det afgørende, at det danske transporterhverv skaber en fælles holdning, så Danmark får størst mulig slagkraft i forhold til forhandlinger om EU-direktivet.

– En indsats for at fjerne tekniske barrierer for samspil mellem transportformerne...

Transport af gods ved hjælp af større og længere lastbiler – de såkaldte modulvogntog – kan være en løsningsmodel for en større effektivitet. Trafikministeren har nedsat en arbejdsgruppe, der skal udarbejde en forundersøgelse for at afklare, om Danmark bør arbejde for modulvogntog i EU.

I et effektiviseringsperspektiv kan det virke u hensigtsmæssigt, at et EU-direktivforslag vil begrænse brugen af 45-fods containere. Dette vil betyde, at gods indsejlet til Europa skal omlastes, før det fragtes videre. Dette udgør et fordyrende element, ligesom det komplicerer samspillet mellem transportformerne. Regeringen er derfor parat til snarest at rejse problemstillingen om fortsat brug af 45-fods containere for EU-kommissionen.

Transportformernes forskellige ansvarsregler vurderes også at være en barriere, der hæmmer udviklingen af multimodal transport. I praksis er der imidlertid fundet løsninger således, at en harmonisering af reglerne ikke kan forventes inden for en nær fremtid.

Konkrete initiativer: Samspil mellem transportformerne

- **Standardisering af lasteenheder og –bærere**

Regeringen opfordrer erhvervene til at skabe en fælles holdning, så Danmark får størst mulig slagkraft i forhold til EU-direktivet om Intermodal Loading Units.

- **Vejtransport med 45-fods containere**

Regeringen er parat til snarest at rejse problemstilling om fortsat brug af 45-fods containere for EU-kommissionen.

– og en indsats for at øge videnindholdet i transporterhvervet.

- **Øget videnindhold i transporterhvervet**

Det øgede pres for at effektivisere transporterne kræver, at virksomhederne øger værdien og videnindholdet i ydelserne. For transporterhvervet giver dette et behov for øgede kompetencer, og for at virksomhederne, også i en fremtid med mangel på arbejdskraft, kan tiltrække kompetente medarbejdere. Regeringen vil således i samarbejde med erhvervet igangsætte et initiativ, der skal øge rekrutteringen af nydanskere i transport.

Behovet for øgede kompetencer stiller bl.a. store krav til transportuddannelserne. På uddannelsesområdet er de primære udfordringer, at mange af medarbejderne har lavt uddannelsesniveau, og at en betydelig

andel af de transportuddannede finder ansættelse i andre erhverv. Der er imidlertid iværksat en række initiativer, som må forventes at bidrage til at øge kompetenceopbygningen i transporterhvervet.

Det er desuden vigtigt at få fjernet uddannelsesmæssige flaskehalse for øget liberalisering i erhvervet. For det første gælder det visse uddannelser, som fortsat sker i regi af enkeltvirksomheder, bl.a. uddannelsen til lokomotivfører, der hidtil har været under DSB og uddannelsen til lods under Farvandsvæsenet.

Dette kan give anledning til skæv adgang til arbejdskraft og derved skæv konkurrence, hvilket bl.a. blev tydeligt ved opstart af Arrivas drift af jernbanevirksomhed i Vestjylland.

For det andet gælder det muligheden for, at private i højere grad kan blive godkendt som udbydere af videre- og efteruddannelse. Regeringen har med ændringen af AMU-loven og loven om åben uddannelse (L446/L447) øget muligheden for inddragelse af private aktører på efteruddannelsesområdet. Regeringen vil endvidere igangsætte en analyse af konkurrencesituationen på AMU-området, herunder transportuddannelserne. Analysen skal bl.a. undersøge potentialet for øget konkurrence og barrierer herfor.

Ønsket om øget effektivitet på tværs af transportformerne kræver nye kompetencer i at håndtere gods på tværs og i samlede løsninger for kunden, den såkaldte "formidlingsfunktion". Det er nødvendigt, at disse kompetencer tilgodeses i uddannelsesindsatsen, såvel i grund- som i videre- og efteruddannelser.

Øget videnindhold i ydelserne drejer sig også om forsknings- og udviklingsinvesteringer. Her ligger transporterhvervet meget lavt. Der må forventes at være transportvirksomheder, der i større omfang end i dag kan have glæde af samspillet med videninstitutioner. Regeringen vil tage initiativ til at forbedre kontakten mellem videninstitutioner og en række erhverv uden stor tradition for samspil med forskningsverdenen, bl.a. transporterhvervet.

Øget videnindhold har desuden en finansiel dimension for transportvirksomhederne. Der ses en stigende vægt på immaterielle investeringer (fx udgifter til rationaliseringer, udviklingsaktiviteter, licenser og software), mens der ses en relativt mindre vægt på materielle investeringer (nyt produktionsudstyr mv.). De immaterielle investeringer indebærer en større usikkerhed om afkastet. I dag findes der ikke afprøvede finansieringsmodeller på det danske kapitalmarked.

Konkrete initiativer: Øget videnindhold i transporterhvervet

- **Øget indsats for rekruttering i transporterhvervet**

Regeringen vil i samarbejde med Dansk Transport og Logistik igangsætte et initiativ, der skal få flere nydanskere ind i godstransporterhvervet.

- **Efter- og videreuddannelse på transportområdet**

Regeringen vil arbejde for, at der fortsat vil være relevante efter- og videreuddannelses-tilbud, der matcher transportbranchens behov i bred forstand.

- **Velfungerende marked for faglige uddannelser**

Regeringen har med ændringen af AMU-loven og loven om åben uddannelse mv. (L446/L447) øget muligheden for inddragelse af private aktører på efteruddannelsesområdet. Regeringen vil endvidere igangsætte en analyse af konkurrencesituationen på AMU-området, herunder transportuddannelserne. Analysen skal bl.a. undersøge potentialet for øget konkurrence og barrierer herfor.

- **Forskning og udvikling**

Regeringen vil tage nye initiativer til at forbedre kontakten mellem videninstitutioner og bl.a. transportvirksomheder.

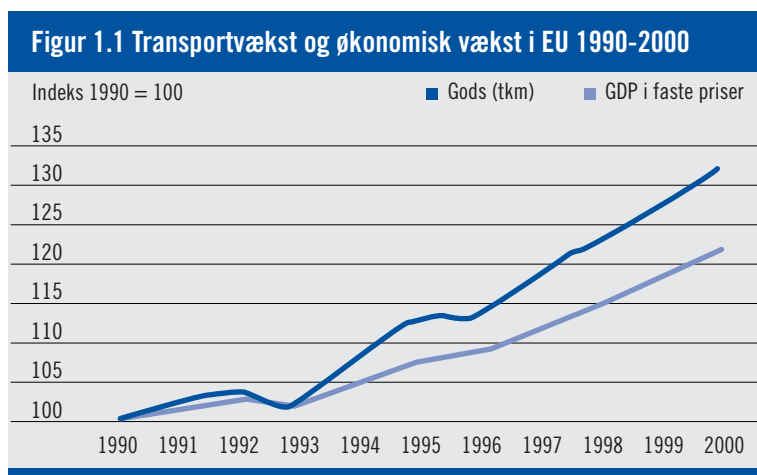
- **Udviklingsfinansiering**

Regeringen vil yde teknisk bistand, hvis erhvervet udarbejder prospekt for udviklingsfinansiering.

Kapitel 1

Transport – velstandens smøremiddel

Der transporteres hver dag meget store godsmængder rundt i verden, både på de korte afstande regionalt og på de helt store afstande globalt. Den internationale samhandel er steget kraftigt i de seneste år, kraftigere end stigningen i produktionen¹. Dette resulterer i en vækst i transport, der overstiger den økonomiske vækst, nemlig 2,9 pct. om året i EU 1991-2000, hvor den økonomiske vækst har været 2,1 pct. om året, jf. figur 1.1.



Kilde: DG Transport/Energy

Note: Medregnet i godstransport: vej, bane, indenlandske vandveje, intra-EU søfart.

Transporterne er nødvendige for at give forbrugere adgang til et varieret udbud af varer og for at udnytte den globale arbejdsdeling. Global arbejdsdeling er en af hoveddrivkræfterne bag vores velstand – man producerer varerne dér, hvor det kan gøres bedst og billigst.

Godstransport er forenklet set blot at flytte varer fra punkt A til B. Men dette kan let blive en kompleks opgave i takt med, at transporterne rundt i verden indgår i en forsyningskæde, der binder mange delprocesser sammen. Det øgede videnindhold i mange varer i dag gør, at der er dele af produkternes fremstillingsprocesser, som det ikke er fornuftigt eller

1. Siden 1960 er udenrigshandelen i de industrialiserede lande typisk vokset dobbelt så hurtigt som BNP, Globaliseringens økonomiske konsekvenser for Danmark, Aarhus Universitet, 2002.

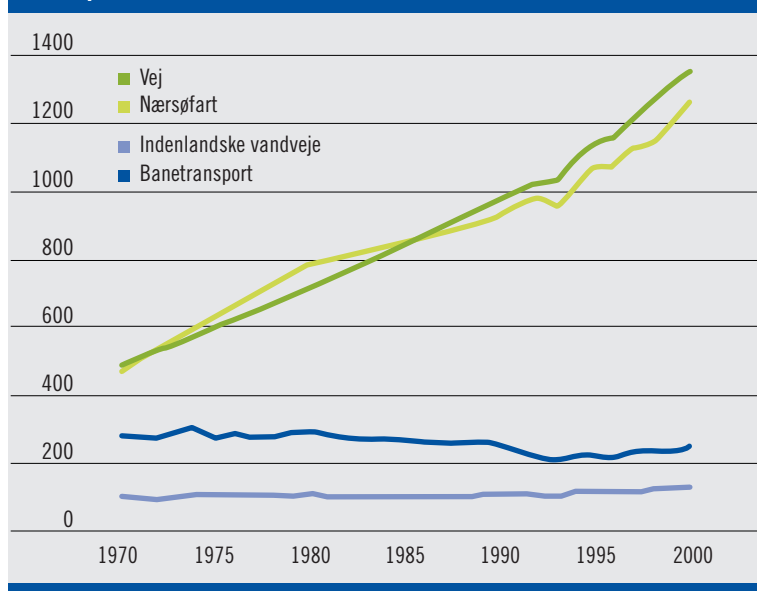
muligt for en virksomhed selv at udvikle. Det er bedre at samarbejde med de strategiske leverandører, der har udvikling og fremstilling af disse delprocesser som deres kernekompetence.

Virksomhedens produkter indgår således i en forsyningskæde, som drives frem af kundernes behov længere fremme i forsyningskæden. Kravene til disse forsyningskæder er bl.a. maksimal leveringspræcision, bedre kvalitet, lavere pris, større fleksibilitet og større kundetilfredshed². Det er store krav, som møder transporterhvervet.

1.1 Ændring i transportbehov har betydet ændring i forholdet mellem transportformerne

Det øgede transportbehov har inden for EU betydet stigende transport via vej- og nærsøfartstransport målt i transportarbejde, jf. figur 1.2. Øgede krav til bl.a. leveringshastighed ser ud til at betyde højere vækstrater for de fleksible og hurtige transportformer, først og fremmest vejtransport. Banetransport ser ud til at have haft sværere ved at tilbyde ydelser, der passer til de øgede krav om fleksibilitet og hurtighed.

Figur 1.2 Udviklingen i godstransportarbejdet i EU opdelt på transportformer 1970-2000, 1000 millioner tkm.



Kilde: DG Energy/Transport

Note: Data er inklusiv transport inden for landegrænser.

Note: Luftfragt indgår ikke. Målt i transportarbejde har denne transportform historisk set været forsvindende.

2. Transport – en erhvervsanalyse, Erhvervs- og Boligstyrelsen, maj 2002.

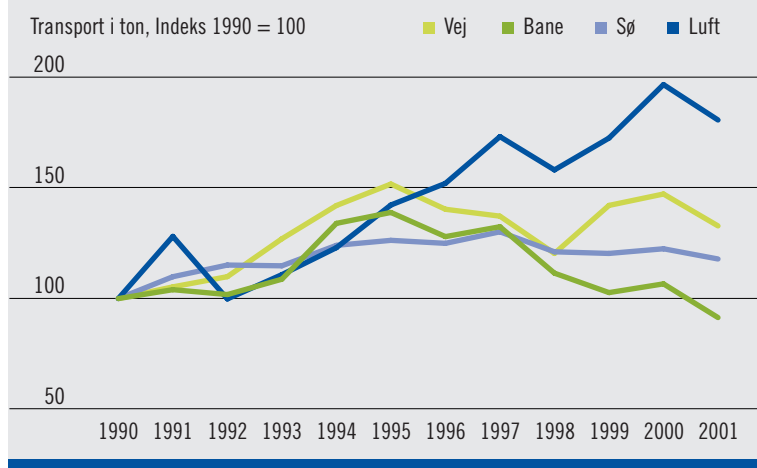
Forskellen i udviklingen mellem transportformerne afspejler de styrker og svagheder, som hver transportform har, jf. tabel 1.1.

Tabel 1.1 Udvalgte styrker/svagheder for hver transportform		
Transportform	Eksempel på styrke	Eksempel på svaghed
Vej	Korte og mellemlange transportere. Som regel eneste transportform, der kan foregå helt til dørs	Bidrager til trængsel m.m. på et overfyldt europæisk vejnet
Bane	Tungt gods på lange regionale transportere (EU)	Forsinkende faktorer ved landegrænser, kræver "kritisk masse" på en rute, manglende service (sikkerhed)
Sø	Store og tunge godsmængder mellem kontinenter eller regionalt (nærsøfart)	Kræver stor "kritisk masse" på en rute
Luft	Hasteleverancer	Dyr/ressourcekrævende, særligt for varer med høj vægt

Flyvning med gods målt i vægt er fortsat forsvindende i forhold til godsmængder på sø, bane og vej. Men målt i godsets værdi er flygods til og fra Danmark mere synligt³, og godsmængderne i luften, også målt i vægt, er relativt stigende, jf. figur 1.3. Det vurderes, at dyre flytransporter bl.a. vælges, fordi de øvrige transportformer har problemer med at honorere de stigende krav til bl.a. leveringshastighed.

3. I Trafikrederegørelse 1997 er lufttransportens andel målt i værdi opgjort til 6 pct. af det samlede gods til og fra landet.

Figur 1.3 Vækst i international godstransport (til og fra Danmark) fordelt på transportformer



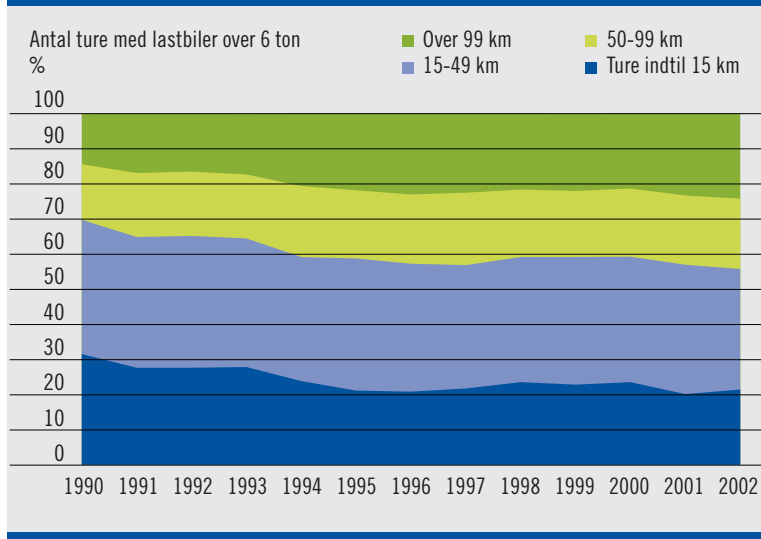
Kilde: Danmarks Statistik, Transport 2000 og Nøgletal for Transport 2002

Note: Data angiver transport i vægt og tager således ikke hensyn til, hvorvidt der fx med tiden fragtes over længere distancer. Dette kan måles ved at opgøre transportarbejdet (ton*km), men data forefindes ikke for alle transportformer. Udviklingerne kan således ikke sammenlignes direkte med EU-udviklingen i figur 1.2.

Det er vigtigt at bemærke, at hovedparten af alle transporter fortsat foregår inden for landets grænser. Det meste gods transporteres inden for samme amt, og hovedparten af det gods, der flyttes over amtsgrænsen, flyttes til et naboamt⁴. Ca. 57 pct. af alle nationale godstransporter med lastbil i 2001 udførtes på de kortere ture på under 50 km. Denne tendens er dog ved at vende. Således er antallet af nationale ture med lastbil på mindst 50 km steget fra 30 pct. i 1990 til 43 pct. i 2001, jf. figur 1.4.

4. Transport 2000, Danmarks Statistik.

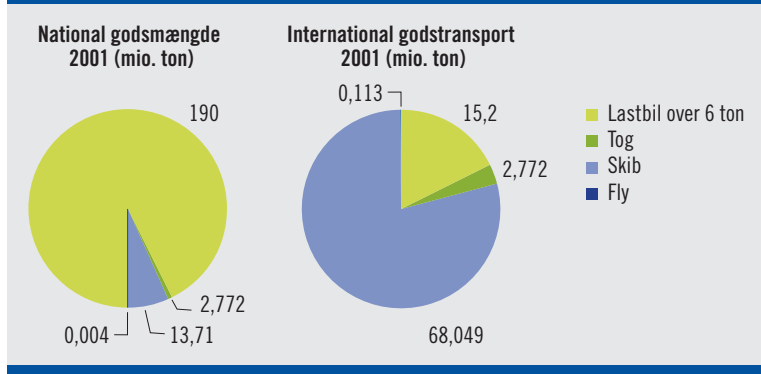
Figur 1.4 National godstransport



Kilde: Transport 2000 og Statistiske Efterretninger 2001:20, 2002:32 samt 2003:14, Danmarks Statistik

Hvor vejtransport er klart dominerende på de nationale transporter med over 90 pct. af den samlede godsmængde målt i vægt, er den internationale transport domineret af søfart. Ca. 80 pct. af den internationale godstransport målt i vægt blev i 2001 fragtet med skib, jf. figur 1.5.

Figur 1.5 Fordeling på transportformer, nationalt og internationalt, 2001



Kilde: Statistiske efterretninger 2001 og 2002 serien Transport, Danmarks Statistik

Note: Den nationalt transporterede godsmængde med jernbane er ekskl. privatbanerne. Den internationale transporterede godsmængde med lastbil inkluderer tredjelandskørsel og cabotagekørsel.

1.2 Fra reguleret transportsektor til transporterhverv

Udviklingshastigheden i et erhverv hænger tæt sammen med de vilkår, som erhvervet har. En tæt regulering har historisk set været nødvendig, men har måske samtidig gjort udviklingen i nogle transporterhverv mindre smidig.

I Danmark såvel som i udlandet har man traditionelt reguleret hver transportform for sig. Traditionelt har fx banetransport været et "forsyningserhverv", som har været drevet på offentligt initiativ eller under tæt offentlig regulering. En stor del af transporterhvervet har på samme måde som fx telesektoren været betragtet som den grundlæggende infrastruktur i samfundet, som man traditionelt ikke har overladt til privat initiativ at håndtere. Der har været tale om strategiske nationale interesser, fx forsvarsinteresser med hensyn til landenes banestrækninger i tilfælde af krig eller behov for at sikre landets sammenhængskraft via persontransport.

Men reguleringen har været med til, at transporterhvervet i dag ofte opfattes som adskilte transportformer, hvor der tænkes og handles i hver transportform for sig. Forekomsten af transportvirksomheder, som er uafhængige af en bestemt transportform, er begrænset, og planlægningen af transporter sker ofte med hovedtilknytning til en enkelt transportform. Det er således kun i begrænset omfang, at transport tænkes og handles helt på tværs af transportformer. Dette behandles nærmere i kapitel 3 og 4.

Udviklingen har de seneste år båret mod øget liberalisering/markedsstyring af forsyningserhvervene, såsom tele- og energisektoren. Dette er sket ud fra erfaringer med, at en passende mængde markedskræfter åbner op for øget produktivitet, innovation og vækst i samfundet, jf. boks 1.1.

Boks 1.1 Erfaringerne fra liberalisering af teleerhvervet

De seneste års udvikling i teleerhvervet har vist, hvordan øget indførsel af markedsvilkår har betydet en markant ny udvikling med et væld af teletjenester og med faldende relative priser. De frygtede ulemper ved teliberaliseringen, fx ringe service i tyndt befolkede områder, er udeblevet. Erfaringerne fra telesektoren viser, hvordan Danmark ved at være på forkant med EU-krav om liberalisering har betydet, at udviklingen af det danske teleerhverv har ligget 1-2 år foran konkurrerende lande.

Samtidig viser erfaringen, hvordan fortsatte spilleregler på markedet for teleydelser har været nødvendige for at sikre sund konkurrence og innovation. Et velfungerende telemarked har været ensbetydende med fortsatte regler og lovgivning, bl.a. for at undgå at det tidligere monopol skulle fortsætte sin dominans med risiko for mangelfuld service og overnormale profitter.

Bevægelsen frem mod markedsførelse af transporterhvervet har dels været drevet i EU-regi, dels i regi af WTO⁵.

De forskellige "forsyningserhverv" i transporterhvervet er nu midt i samme proces med liberalisering og international harmonisering. Posterhvervet er et eksempel på et erhverv, der kun i begyndende omfang er liberaliseret, mens fx søtransport i vidt omfang er et internationalt erhverv på markedsvilkår⁶. Liberalisering og harmonisering behandles nærmere i kapitel 2.

1.3 De kommende års udfordringer

Liberaliseringen af de forskellige transporterhverv og introduktionen af markedskræfter er nødvendigt, men ikke tilstrækkeligt til, at alle barrierer for udvikling og sammentænkning af transportformerne er borte. Årsagen er de traditioner, standarder og normer, der fortsat vil eksistere, og som i stort omfang holder fast i den traditionelle struktur med adskilte transportformer, jf. boks 1.2.

5. Jf. www.ebst.dk/Godstransport.

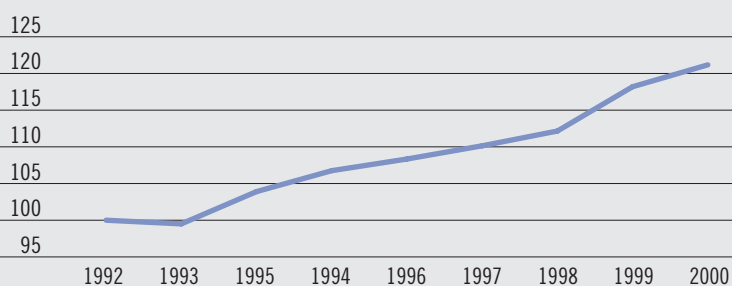
6. Transport – en erhvervsanalyse, Erhvervs- og Boligstyrelsen, maj 2002.

Boks 1.2 Eksempler på barrierer for at tænke på tværs af transportformer

- **Uddannelsesstrukturer:** Uddannelserne er specialiseret inden for de forskellige transportformer. Dette gælder særligt for uddannelser inden for spedition og shipping, hvor der typisk er en specialisering inden for én transportform. Meget tyder på, at denne uddannelsesmæssige specialisering medfører vanetænkning ved planlægning af transporter – hvor en bestemt transportform vælges frem for andre eller flere. Dette kan virke som en barriere for horisontal integration af transportydelse og dermed samspillet mellem transportformerne. Se kapitel 5.
- **Dokumenthåndtering:** De fire forskellige transportformer har hver deres lovgrundlag. I forlængelse heraf har de fire transportformer også forskellige regler for ansvar for befordring af gods. At gennemføre en transport kræver således en række dokumenter – og mængden/kompleksiteten af dokumenter er som regel en del større for multimodale end for unimodale transporter. Se kapitel 4.
- **Standarder:** Multimodale transporter adskiller sig først og fremmest fra unimodale ved, at godset skal omlades fra den ene transportform til den anden. Den historiske udvikling har betydet, at der i dag er udviklet en række forskellige standarder, som komplicerer omladningsprocesserne og dermed den samlede forsyningskædes effektivitet. Se kapitel 4.

Øget økonomisk vækst i samfundet betyder øget behov for godstransport. Dette betyder yderligere økonomisk vækst i transporterhvervet, og tendensen er en økonomisk vækst i erhvervet, der overgår den øvrige økonomi, jf. figur 1.1 og 1.6.

Figur 1.6 Udvikling i produktionsværdi i transportsektoren sat i forhold til resten af økonomien, 1993-2000 (indeks 1993=100, 1995-priser)



Kilde: Danmarks Statistik, Statistiske Efterretninger 2001:58 samt Transport 2000
Note: Udviklingen er den samme, men mindre markant i "Nøgletal for transport 2002", Trafikministeriet 2002, hvor der måles i BVT fra 1991.

Selv om transporterhvervet på mange måder ligner andre erhverv, er der en væsentlig forskel fra fx teleerhvervet. Vækst i transporterhvervet betyder som udgangspunkt flere transporterede kilometer, hvilket har negative eksternaliteter i form af trængsel, trafikdræbte, lyd/luftforurening, trafikbelastning i byzoner osv.

Det er således et samfundsmæssigt dilemma, at man på den ene side har købere/transportvirksomheder, hvis handlinger betyder øget transportvækst, mens man på den anden side har et samfundssønske om at minimere de sideeffekter, som transportvæksten giver.

Dette betyder, at erhvervet ikke uhindret kan opnå den økonomiske vækst, som er målet i alle erhverv ved blot at transportere flere kilometer. Ud fra et samfundsmæssigt perspektiv skal værdien af hver transporterede kilometer øges. Det ser ud til at blive en udfordring for erhvervet og til dels myndigheder at bidrage til at øge transportydelse-nes værdi, fx ved øget videnindhold, optimal planlægning og maksimal kapacitetsudnyttelse. Dette stiller bl.a. krav om øgede kompetencer, og til at virksomhederne, også i en tid med mangel på arbejdskraft, kan tiltrække kompetente medarbejdere, jf. kapitel 5.

Kapacitetsproblemer i infrastrukturen bliver i den sammenhæng en central udfordring i de kommende års udvikling, jf. boks 1.3. Det kan betragtes som en mærkbar "eksternalitet" af øget transport, at der kommer øgede behov for omkostningskrævende infrastrukturinvesteringer. Der bliver mange behov for udvidelser af flaskehalse m.m., og den store udfordring for myndigheder og måske i øget omfang erhvervet bliver at finansiere og foretage den bedste prioritering af de midler, som er til rådighed til infrastrukturinvesteringer. Det er samtidig en væsentlig opgave at sikre balance mellem samfundets udgifter til infrastruktur og de gevinster i form af transportmuligheder og øget vækst, investeringerne giver anledning til. Med regeringens oplæg til investeringsplan frem til 2012 er der taget hul på den vanskelige opgave, det er at sikre denne balance, jf. kapitel 3.

Boks 1.3 De kommende års hovedudfordringer

Det bliver en udfordring for Danmark såvel som de øvrige medlemmer af det europæiske samarbejde fortsat at sikre den liberalisering og harmonisering, der skal til for at skabe et velfungerende transporterhverv på tværs af grænser og på tværs af transportformer. En liberalisering og harmonisering, der via spilleregler på markedet sikrer, at markedskræfterne medfører øget dynamik og innovation.

Det bliver en udfordring for erhvervet og til dels myndigheder at tænke i at øge transportydelse værdi, fx ved øget videnindhold, optimal planlægning og maksimal kapacitetsudnyttelse. Kun herved undgås, at økonomisk vækst i transporterhvervet er ensbetydende med en uønsket lignende vækst i miljøbelastning. Dette stiller bl.a. krav til øgede kompetencer og tilgang af dygtige medarbejdere.

Der bliver fortsat mere pres på den eksisterende infrastruktur. Valget vil ofte stå mellem at afhjælpe den ene eller den anden flaskehals. Det bliver en udfordring for myndigheder og måske i øget omfang erhvervet at finansiere og foretage den bedste prioritering af de midler, som er til rådighed til infrastrukturinvesteringer.

1.4 En politisk indsats

Øget økonomisk vækst kræver en indsats på en bred vifte af områder, jf. regeringens erhvervspolitiske strategi "Vækst med vilje". En styrket produktivitet kan opnås via effektiv konkurrence, øget innovation, forskning, tilgang af tilstrækkeligt med kapital og dygtig arbejdskraft samt høj iværksætterlyst. Transporterhvervet er på samme måde som andre erhverv helt afhængig af disse forhold – men har som andre erhverv særlige forhold, som kræver en særlig gennemgang "fra neden" som supplement til den overordnede indsats i vækststrategien.

Nærværende rapport er en indsats for vækst via bedre samspil mellem transportformer, når det gælder godstransport. Regeringen har igangsat initiativer i andre sammenhænge, som ligeledes har indflydelse på samspil mellem transportformer. Disse initiativer er i så vidt muligt omfang blevet omtalt, således at nærværende rapport er en samlet beskrivelse af regeringens indsats.

Kapitel 2 omhandler, hvordan der kan skabes vækst gennem frie og åbne markeder og fortsat liberalisering og harmonisering af transportmarkederne.

Kapitel 3 omhandler vækst gennem investeringer i transportinfrastruktur.

Kapitel 4 omhandler vækst gennem frie og åbne markeder og ser nærmere på de tekniske barrierer for øget samspil mellem transportformerne.

Kapitel 5 omhandler vækst gennem mennesker og sætter fokus på, hvordan der kan skabes øget videnindhold i transporterhvervet.

Kapitel 6 omhandler vækst gennem forskning og innovation i transporterhvervet.

Kapitel 7 omhandler vækst gennem investeringer ved at behandle mulighederne for udviklingsfinansiering i transporterhvervet.

Der henvises en række steder i rapporten til www.ebst.dk/Godstransport, hvor der findes uddybninger af mere teknisk art.

Kapitel 2

Velfungerende transportmarkeder: Fortsat liberalisering og harmonisering

Velfungerende markeder er grundlaget for, at en virksomhed eller en branche udvikler ydelser, der passer til køberens ønsker. Det er vigtigt, at de virksomheder, der leverer den bedste vare til prisen, også er dem, der klarer sig bedst. Regeringen har derfor særlig fokus på effektiv konkurrence og internationalt åbne markeder som drivkræfterne bag øget vækst¹.

Den stigende globale handel har betydet et øget pres for at liberalisere og harmonisere markederne for transportydelser. Liberalisering er første skridt mod mere sammenhængende internationale markeder og bedre muligheder for transport på tværs af transportformer. Men liberalisering bør følges op med markedsharmonisering på tværs af landegrænser – dette er afgørende for, at der åbnes op for udviklingsmuligheder og konkurrence, som kan betyde den ønskede udvikling med dannelse af nye forretningsområder, øget innovation, nye grænseflader mellem offentlige og private aktører m.m.

Boks 2.1 Liberalisering og harmonisering åbner op for øget multimodalitet

Regulering af transportsektoren har – i hvert fald for bane og vej – som udgangspunkt været baseret på nationale regler. Derudover har reguleringen også varieret i metode og omfang mellem transportformerne, og de enkelte transportformer gennemgår derfor i disse år forskellige udviklinger hen imod liberalisering og harmonisering i forhold til de internationale markeder. Bevægelsen frem mod markedsgrørelse af transporterhvervet har dels været drevet i EU-regi, dels i regi af WTO.

Fortsættes næste side

1. Vækst med vilje, Regeringen, maj 2002.

For transporterhvervet har de historiske rødder med adskilt regulering af de enkelte transportformer den ulempe, at transport på tværs af transportformer vanskeliggøres. I takt med at de enkelte transportformer gennemgår en liberalisering og international harmonisering, vil der opstå nye muligheder for transportløsninger på tværs af transportformer, der i dag er for vanskelige.

Note: Dette er uddybet i www.ebst.dk/Godstransport.

I det følgende gennemgås status og regeringens indsatser fremover, når det gælder liberalisering og harmonisering af de forskellige transportformer.

2.1 Vejtransport – langt fremme med hensyn til EU-harmonisering

De seneste års regulering: Fra kørselstilladelser til kompetencekrav

Vejgodstransporterhvervet var med loven om godstransport fra 1974 et relativt kraftigt reguleret erhverv. Man styrede markedsadgangen gennem antalsbegrænsninger som et middel til at sikre rimelige betingelser for de virksomheder, der fik adgang til erhvervet. Derudover var reguleringen også baseret på hensyn til færdselssikkerheden. Overordnet set har liberaliseringstendenserne efter 1974 betydet en bevægelse bort fra en antalsstyring og i retning af mere markedsstyring. Samtidig er der sket en regulering af køretøjers vægt og dimensioner i international transport.

Kravene til erhvervets udøvere er løbende blevet strammet efter 1989, hvor Godskørselsloven trådte i kraft og senest i 1999, hvor bl.a. de økonomiske og kvalifikationsmæssige krav igen blev skærpet². Disse stramninger er primært sket i forbindelse med implementering af EU-direktiver om adgang til vejgodserhvervet.

Der er sket en skærpelse af de økonomiske og faglige krav til ansøgere om adgang til erhvervet. Formålet med denne skærpelse er primært at forbedre standarden inden for erhvervet samt en nedbringelse af antallet af lovovertrædelser begået af erhvervets virksomheder, herunder en væsentlig nedbringelse af de mange alvorlige færdselsuheld, der har tunge køretøjer indblandet. Der er således gennem de seneste år generelt sket en opstramning af reglerne vedrørende adgangen til vejgodstransporterhvervet samtidig med, at den antalsmæssige begrænsning på tilladelsesområdet er ophævet.

2. Samtidig blev anvendelsesområdet for tilladelserne udvidet til også at omfatte køretøjer ned til 3.500 kg.

Dansk vejgodstransport har EU som sit naturlige marked, og den danske internationale indsats har indtil nu og vil fremover i høj grad knytte sig til udarbejdelse og implementering af fælles EU-regler.

Den kommende udvidelse af EU med en række østeuropæiske lande får utvivlsomt betydning for det danske vejgodstransporterhverv. Det vil dels medføre et øget konkurrencepres i form af de nye landes lettere adgang til transportmarkedet i Danmark og EU samtidig med, at udvidelsen også medfører nye markeder for de danske transportvirksomheder. En udvikling, der kan føre til en styrkelse af danske vejtransportvirksomheder, også målt på beskæftigelse og valutaindtjening. Dansk vejgodstransport beskæftiger i forvejen mere end 25.000 fuldtidsansatte, og hertil kommer beskæftigelsen i hjælpevirksomhed såsom godsbehandling m.m. Med en udenlandsk omsætning, der vurderes til ca. 10 milliarder kr.³, bidrager dansk vejtransport ligeledes godt til valutaindtjeningen.

Det vurderes, at virksomhederne i de enkelte kandidatlande vil have en konkurrencefordel i kraft af lavere omkostninger til arbejdskraft. Disse virksomheder skal dog samtidig opfylde de EU-krav, som virksomheder i de nuværende medlemslande skal opfylde. Det drejer sig bl.a. om krav til virksomhedens kapital og krav til køretøjsstandarder mv.

I forbindelse med optagelsesforhandlingerne er mulighederne for cabotagekørsel blevet behandlet⁴. Der lægges fra EU's side op til, at der i en overgangsperiode på fem år kan udveksles cabotagetilladelser på grundlag af bilaterale aftaler mellem nuværende og nye medlemslande. I forslaget indgår også muligheden for, at der medlemslande imellem bilateralt aftales en fuld liberalisering af cabotageområdet. Dette vil i givet fald kunne ske inden for rammerne af de eksisterende vejtransportaftaler, som Danmark har med de enkelte kandidatlande.

Fra erhvervets side udtrykkes der ønske om, at der findes en løsning på fællesskabsniveau for gradvis indførelse af cabotage på de nye markeder, der opstår i forbindelse med optagelserne af kandidatlandene.

Samlet set er tiltrædelsesforhandlingerne på transportområdet forløbet forholdsvis problemfrit. Der er indgået bilaterale aftaler mellem Danmark og en række lande uden for EU om udveksling af tilladelser til forskellige former for transport mellem landene. Gennem disse aftaler er

3. Dansk Transport og Logistik, 2003.

4. Især Tyskland og Østrig har udtrykt frygt for konkurrence, og det har medført, at EU's fælles holdninger for Estland, Letland, Litauen, Polen, Slovakiet og Tjekkiet indebærer overgangsordninger på op til fem år for adgangen til cabotageområdet i de nuværende medlemslande. Kandidatlandene, bortset fra Tjekkiet, har accepteret EU's udspil.

der hidtil fastsat et loft for, hvor mange transporter vejtransportvirksomheder fra hvert land kan udføre, som berører det andet lands marked. Indtil dato er der sket en liberalisering af disse aftaler med Slovakiet, Ungarn og Bulgarien. For Polens vedkommende har en sådan liberalisering fundet sted fra 1. januar 2003 og for de baltiske lande fra 1. oktober 2003.

Den øgede konkurrence fra de nye medlemslande vil således primært kunne mærkes af de danske vejtransportvirksomheder, der udfører internationale transporter. Den øgede konkurrence vil dog for en stor dels vedkommende kunne opvejes af de nye muligheder på de store og geografisk tætliggende markeder, der åbner sig i forlængelsen af udvidelsen af EU.

Status og kommende indsats er opsummeret i tabel 2.1.

Tabel 2.1 Vejgodstransport – status og dansk indsats nationalt/internationalt

	Status for markedet	Fremtidig politisk indsats
Nationalt	<ul style="list-style-type: none"> • Liberalisering og harmonisering af det danske marked er i det store og hele gennemført. 	<ul style="list-style-type: none"> • Regeringen vil arbejde for at opretholde og forbedre gode rammebetingelser for vejtransporterhvervet og sikre lige konkurrenceforhold i et udvidet Europa.
Internationalt (EU)	<ul style="list-style-type: none"> • I det store og hele et harmoniseret og liberaliseret EU-marked. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsat indsats for fælles EU-regler, der bl.a. sikrer krav til sikkerhed og kompetencer.

2.2 Banetransport – fortsatte barrierer for international godskørsel

Status: I store træk fuldt gennemført liberalisering af dansk banegodstransport

I løbet af 1990'erne blev der for alvor sat liberalisering i gang af transport på det danske banenet. I den politiske aftale om DSB af 24. oktober 1996 blev det vedtaget at skabe øget konkurrence på banenettet ved at give flere (private) operatører adgang til jernbanenettet. Næste store skridt var udskillelsen af DSB's infrastruktur med virkning fra 1. januar 1997 i Banestyrelsen. Fra 1. januar 1999 har adgangen været åben for, at

alle jernbanevirksomheder, der kan opfylde sikkerhedskrav m.m., kan bruge det danske jernbanenet til enhver form for godstransport på fuldt kommercielle vilkår⁵.

Det tidligere DSB Gods (nu tyskejede Railion Denmark A/S) er nu én blandt flere private aktører, som på lige vilkår kan søge om kapacitet. Den danske jernbanesektor er alt i alt på forkant af den europæiske udvikling som en af de mest liberaliserede jernbanesektorer⁶.

Der gives fortsat kun adgang for *jernbanevirksomheder*⁷ til at søge om jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler). I nogle af vore nabolande er der mulighed for at søge om og få tildelt kanaler – selv om man ikke er en potentiel jernbanevirksomhed – som “authorized applicant” det vil sige “godkendt ansøger”. Den danske begrænsning til jernbanevirksomheder udtrykker ønsket om, at ingen skal kunne blokere den på centrale strækninger begrænsede kapacitet, som andre har brug for⁸.

Men det er vigtigt, at der ikke stilles unødige barrierer i vejen for nye aktører på banenettet. Nye operatører vil betyde konkurrence og derved udvikling af transportydelse på bane, jf. EU-kommissionens transporthvidbog, boks 2.2.

Boks 2.2 Om banetransport i EU-transporthvidbog

Jernbanesektoren vil som helhed blive mere konkurrencedygtig i forhold til de øvrige transportformer, når der åbnes for skærpet konkurrence mellem jernbaneselskaberne indbyrdes. Åbningen af markedet vil – med de nye operatørers indtræden – kunne styrke konkurrenceevnen i sektoren ved at tilskynde til en sund konkurrence mellem de eksisterende selskaber og de nye konkurrenter. De nuværende tekniske og lovgivningsmæssige hindringer er til fordel for de eksisterende selskaber og gør det fortsat vanskeligt for nye operatører at komme ind på markedet. Derfor er det vigtigt, at fællesskabsreglerne på konkurrenceområdet anvendes korrekt, så konkurrencebegrænsende metoder og praksis forhindres, og der bliver tale om reel åbning af markedet for jernbanetransport i EU.

Kilde: Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg, EU-kommissionen, 2001

5. Betingelserne for at opnå certifikat og licens fremgår af Jernbanetilsynets hjemmeside.

6. Uddybning af historik vedrørende liberalisering ses på www.ebst.dk/Godstransport.

7. Det vil sige virksomheder, der har kunnet erhverve licens og sikkerhedscertifikat, jf. lov om jernbanevirksomhed.

8. Uddybning af problematik vedrørende tildeling af kanaler ses på www.ebst.dk/Godstransport.

Den nuværende ansøgerbegrænsning har i praksis ikke udgjort et problem for seriøse potentielle aktører på markedet. Men skulle der være behov og komme henvendelser fra en række seriøse aktører om at blive “authorized applicants”, er regeringen parat til at vurdere den konkrete ansøgning, jf. indsats 2.1.

Den begrænsede banekapacitet gør det nødvendigt, at eventuelle tildelinger af kanaler til “authorized applicants” rent faktisk også udnyttes. Banestyrelsen må også fortsat kunne styre og prioritere tildeling af kanaler, så banenettet udnyttes optimalt. Derfor skal det sikres, at der ikke opstår “fri handel” med kanaler ved fx “godkendte ansøgere” videresalg af tildelt kapacitet.

Indsats 2.1 Mere konkurrence på banegods

Regeringen er parat til at vurdere, om der skal åbnes for at godkende “Authorized applicants” til godskørsel, hvis markedet viser behov for det. Det skal sikres, at ansøgere selv udnytter den tildelte kapacitet.

Dansk hovedindsats fremover: Et langt, men vigtigt træk hen mod effektiv banegodstransport på tværs af EU-lande

Liberaliseringen af de nationale banenet i EU har ikke hidtil ført til den ønskede vækst i godstransport på bane, jf. den stagnerende udvikling for EU-banetransporter i fig. 1.3. Selv om det danske marked for banegods i sig selv er liberaliseret, betyder fortsat manglende EU-harmonisering på banenettet betragtelige barrierer (først og fremmest tekniske, men også overenskomstmæssige), hvilket vanskeliggør godstransport via bane internationalt.

Harmoniseringen vil blive forsøgt gennemført via løbende fælles initiativer i EU-regi, senest med “den anden jernbanepakke”, der skal gennemføres inden for de kommende år. Det Europæiske Råd nåede politisk enighed om bestemmelserne i “den anden jernbanepakke” 23. marts 2003, hvilket var en politisk sejr for Danmark og i stort omfang kan tilskrives indsatsen fra dansk side under det danske EU-formandskab i efteråret 2002. Herunder forventes der at blive åbnet for international godstransport på jernbane fra 2006 og åbnet for cabotagekørsel fra 2008. Dansk lovgivning vil – hvor tilpasning ikke allerede er sket – løbende blive tilpasset til denne kommende fælleseuropæiske lovgivning.

9. “Jernbanepakken” indebærer bl.a. en indsats for en fastsættelse af fælles høje sikkerhedsstandarder for cabotagekørsel og for at opdatere direktivet for interoperabilitet.

I forlængelse af arbejdet i “den anden jernbanepakke” vil der på dansk initiativ under EU-kommissionen blive dannet et udvalgsarbejde med det formål at få harmoniseret medlemsstaternes sagsbehandling af ansøgninger om jernbanelicens og sikkerhedscertifikater således, at det tidspunkt kan fremskyndes, hvor egentlige fælleseuropæiske dokumenter kan introduceres, jf. indsats 2.2.

Indsats 2.2 Dansk EU-indsats for harmonisering af banetilladelser

Regeringen vil arbejde for fælleseuropæiske dokumenter vedrørende ansøgninger om jernbanelicens og sikkerhedscertifikater.

Der har fra dansk side – sammen med EU-kommissionen – været betydelige bestræbelser for at få lettet jernbaneaktiviteter over landegrænserne, bl.a. via “den anden jernbanepakke”. Regeringens indsats indebærer ud over EU-indsatsen en indsats for at gøre det danske tekniske jernbanesystem klar til fælles EU-standarder.

Regeringen har i Danmark igangsat et arbejde med at udarbejde en strategi for en overgang til de fælleseuropæiske standarder. I regeringens investeringsplan for det kommende årti er der afsat 30 millioner kr. til udvikling af udstyr til brug for en overgangsperiode mellem det nuværende og kommende togkontrolsystem samt afsat 300 millioner kr. til etablering af et nyt fælleseuropæisk togradsystem, jf. boks 2.3.

Boks 2.3 Eksisterende indsats – fælles europæiske standarder

I regeringens investeringsplan for det kommende årti er der afsat 30 millioner kr. til udvikling af udstyr til brug for en overgangsperiode mellem det nuværende og kommende togkontrolsystem samt afsat 300 millioner kr. til etablering af et nyt fælleseuropæisk togradsystem.

Det må dog forventes at være et langt træk, før fuld “interoperabilitet” i EU er en realitet, det vil sige, at lokomotiver/vogne kan køre uhindret fra et banenet til et andet. Langt de fleste problemer opstår ved grænseovergange på grund af nationale forskelle i togkontrolsystemer (ATC-anlæg). Der er bundet meget store nationale investeringer i de respektive systemer, og det er således ikke muligt på kort sigt at sikre den ønskede EU-interoperabilitet.

En dansk overgang til det fælleseuropæiske togkontrolsystem er et relativt bekosteligt projekt til et par milliarder kr., og en begyndende imple-

mentering kan først ventes mod slutningen af indeværende årti. En planlægning af denne overgang er igangsat under Trafikministeriet.

Regeringen ser bl.a. følgende fokusområder, hvor indsats på lidt kortere sigt kan give bedre rammer for dansk banegodstransport, nationalt og internationalt¹⁰:

- En indsats for afhjælpning af internationale flaskehalse på afgørende strækninger for transporter til og fra Danmark
- En indsats for udvikling af godsterminaler
- En indsats for oprettelse af en åben lokomotivføreruddannelse.

En indsats for afhjælpning af internationale flaskehalse på afgørende strækninger for transporter til og fra Danmark

Når der ofte forekommer bemærkninger om lavt tempo ved jernbanegodstransporter, skyldes det dels eksistensen af flaskehalse på infrastrukturen, dels en uhensigtsmæssig logistik ved omformering af togstammer på rangerbanegårde.

Det har hidtil været problematisk, at passagen ved Hamburg og Rensborg-højbroen har været en flaskehals for størstedelen af banetransporter til og fra Danmark sydfra. Den hidtidige flaskehals for jernbanegodstransporter ved passagen af Hamburg bliver nu afhjulpet som led i indgåelsen af en aftale mellem trafikministrene fra Danmark og Tyskland af 11. marts 2003¹¹, jf. boks 2.4. Ifølge aftalen vil der bl.a. ved Hamburg ske en åbning og opgradering af en linjeføring, der ikke hidtil har været benyttet til godstransport. Ligeledes indebærer aftalen, at Rensborg-højbroen efter forstærkning bringes til at kunne klare gængse internationale lastklasser. Hidtil har broen været en flaskehals på grund af relativt lav maksimumvægtbelastning. På længere sigt vil en fast bane-forbindelse over Femern bælt kunne være med til at afhjælpe flaskehalsproblemet.

Boks 2.4 Eksisterende indsats – afhjælpning af flaskehalsen ved Hamburg og Rensborg-højbroen

Den hidtidige flaskehals for jernbanegodstransporter ved passagen af Hamburg vil blive afhjulpet efter indgåelsen af en aftale mellem trafikministrene fra Danmark og Tyskland i marts 2003.

10. Der vil foreligge yderligere fokusområder i regeringens kommende jernbanestrategi, som forventes offentliggjort efterår 2003.

11. En aftale om udbygning af jernbaneforbindelserne mellem Skandinavien og Mellemeuropa med henblik på forbedring af vareudveksling for erhvervet og persontrafikken.

En indsats for udvikling af godsterminaler

Ved dannelsen af Banestyrelsen og fortsat ved etableringen af DSB som selvstændig offentlig virksomhed fik DSB tildelt ejerskabet af jernbanestationer og kombiterminaler. Bl.a. på baggrund af erfaringer fra udviklingen i andre lande anses det for afgørende væsentligt, at staten ikke frasiger sig ejerskabet hverken til jernbaneinfrastrukturen under Banestyrelsen eller til en så vigtig del af jernbaneinfrastrukturen, som jernbanestationerne under den selvstændige offentlige virksomhed DSB udgør.

Det forhold, at en enkelt jernbanevirksomhed optræder som ene-ejer af en væsentlig infrastrukturel del i en venteligt mere konkurrencepræget jernbanesektor i fremtiden, kan dog på sigt resultere i u hensigtsmæssige forhold. Aktuelt fungerer ejerskabet upåklageligt, og der er ikke planer om at ændre det aktuelle ejerskab.

Det forholder sig imidlertid lidt anderledes med kombiterminalerne. Siden DSB selv ophørte som godsvirksomhed med frasalget af DSB Gods, hører terminalerne ikke til DSB's kerneområder. En tilknytning tættere på godsmarkedet vil være naturlig for at sikre optimal kommerciel brug af terminalerne – hvilket er en afgørende faktor i udviklingen af nye tilbud for gods via bane.

I Trafikministeriet foregår der overvejelser over fremtiden for denne del af infrastrukturen, herunder hvordan terminalerne hensigtsmæssigt kan indgå i det åbne jernbanemarked for flere jernbanevirksomheder og transportkøbere, jf. indsats 2.3.

Indsats 2.3 Kombiterminaler på et åbent jernbanemarked

Regeringen vil arbejde for, at de danske kombiterminaler bedre kan indgå i det åbne jernbanemarked for flere jernbanevirksomheder og transportkøbere.

En indsats for oprettelse af en åben lokomotivføreruddannelse

Den manglende EU-interoperabilitet betyder, at lokomotivførere, der arbejder på det danske banenet, skal have indgående kendskab til de danske sikkerhedsstandarder, skal kunne kommunikere på dansk osv. Lokomotivførere kan derfor ikke blot hentes ind fra udlandet, når der opstår behov. Det er regeringens ønske at frigøre lokomotivføreruddannelsen fra den stærke virksomhedstilknytning, som eksisterer i dag til én banevirksomhed, nemlig DSB¹². Dette ønske skal ses såvel i lyset af større

mobilitet for medarbejderne som et ønske om bredere rekrutteringsmulighed for sektorens virksomheder.

Der har i længere tid været drøftelser i gang mellem bl.a. Trafikministeriet, Undervisningsministeriet og Erhvervsuddannelsesrådet om muligheden for etablering af en åben lokomotivføreruddannelse i offentlig regi, herunder erhvervsuddannelsesregi. I Erhvervsuddannelsesrådet sidder arbejdsmarkedets parter. Rådet har meddelt, at der nu vil blive dannet et fagligt udvalg for lokomotivføreruddannelsen.

Der forventes snarlige resultater fra det faglige udvalg. Sagen har højeste prioritet, og der presses på for, at der bliver etableret en åben lokomotivføreruddannelse inden for en kort tidshorison, jf. indsats 2.4.

Indsats 2.4. Ny lokomotivføreruddannelse i det offentlige uddannelsessystem

Der er nedsat et fagligt udvalg under Erhvervsuddannelsesrådet, der skal se nærmere på mulighederne for at etablere lokomotivføreruddannelsen inden for rammerne af erhvervsuddannelsesloven. Udvalget forventer at færdiggøre sit arbejde primo 2004.

Status og kommende indsats er opsummeret i tabel 2.2.

12. Problematikken afspejler lignende forhold flere steder i transporterhvervet, hvor uddannelser og derved adgang til arbejdskraft er koblet til en enkelt virksomhed med skæv konkurrence til følge, jf. kapitel 5.

Tabel 2.2 Banegods som erhverv – status og dansk indsats nationalt/internationalt

	Status for markedet	Fremtidig politisk indsats
Nationalt	<ul style="list-style-type: none"> • Liberalisering af godsbaneområdet er i det store og hele gennemført. Skulle der komme henvendelser fra seriøse potentielle aktører om at blive "authorized applicant", er regeringen parat til at vurdere den konkrete ansøgning. 	<ul style="list-style-type: none"> • Danske kombiterminaler tættere på det åbne jernbanemarked. • Etablering af lokomotivføreruddannelse inden for en kort tidshorisont. • Dansk indsats for at udarbejde en strategi for en overgang til de fælles europæiske standarder.
Internationalt	<ul style="list-style-type: none"> • Den hidtidige flaskehals for jernbanegodstransporter ved passagen af Hamburg vil blive afhjulpet efter indgåelsen af en aftale mellem trafikministrene fra Danmark og Tyskland i marts 2003. • Det må dog forventes at være et langt træk, før fuld interoperabilitet i EU er en realitet. Der er behov for vedvarende EU-indsatser på området. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortsat indsats for mere ensartede regler om sikkerhed og teknik samtidig med at der åbnes for adgangen til at udføre godstransport med jernbane også i andre EU-lande end der, hvor det pågældende jernbaneselskab er etableret. • Dansk EU-initiativ til udvalgsarbejde med det formål at få harmoniseret medlemsstaternes sagsbehandling af ansøgninger om jernbanelicens og sikkerheds-certifikater.

2.3 Søfart – et globalt erhverv

Dansk skibsfart er den danske industri, som tidligst er blevet globaliseret. Søfartens markeder er først og fremmest globale, og liberaliseringsniveauet i sektoren er højt. På disse punkter adskiller søtransporten sig fra stort set alle andre erhverv og til dels også fra de øvrige transportformer.

Over 90 pct. af omsætningen indtjenes ved sejlads på fremmede havne, en valutaindtjening på ca. 100 milliarder kr., hvoraf traditionelt ca. 50 pct. indtjenes ved indchartret tonnage og en samlet beskæftigelse tæt på 14.000 i den dansk registrerede flåde¹³. Ved bedømmelsen af dansk skibsfarts betydning for samfundsøkonomien er det vigtigt at holde sig

13. Der er i danske skibe en høj grad af national beskæftigelse, således udgør danske søfarende ca. 3/4 af den samlede beskæftigelse i den danske handelsflåde. Denne høje grad af national beskæftigelse ses ikke i andre internationale skibsregistre.

for øje, at der skabes jobs i rederiernes landorganisation og relaterede virksomheder. Samlet set kan beskæftigelsen i den maritime klynge opgøres til 50.000¹⁴.

Små 80 pct. af den danske eksport og import fragtes med skib. I 2001 blev der således transporteret ca. 68 millioner ton gods mellem danske og udenlandske havne, hvoraf 21 pct. foregik via færge, mens fragtskibene stod for 79 pct. Da en stor del af færgeforbindelserne er danske, har den danske færgefart en stor betydning for import/eksport transporteret på færge. På fragtskibsområdet er betydningen mindre. Målt på omsætningen på de 17 største havne kom 15 pct. af de udløste mængder med dansk skib, mens det tilsvarende tal var 9 pct. for indladet gods.

Tendens til koncentration på søfartsmarkedet

Dansk søfart er kendetegnet ved, at de danske rederier forsøger at sætte sit præg på den hårde konkurrence på verdensmarkedet. Der eksisterer stor konkurrence i søfarten, hvor prisen ofte er afgørende. Det medfører i sagens natur, at omkostningerne ønskes minimeret så meget som muligt. Dette søges bl.a. opfyldt gennem stordriftsfordele.

Gennem det seneste årti har der været en markant tendens til koncentration inden for den internationale skibsfart, hvor rederierne er blevet færre og større ved opkøb og fusioner.

Inden for linjefarten, herunder især på containerområdet, ses samtidig med opkøb og fusioner en udvikling i retning af alliancesamarbejder med en løsere struktur end de tidligere tætte samarbejder i linjekonferencerne.

Danske linjerederier deltager dog stadig i et vist omfang i de såkaldte konsortier og linjekonferencer sammen med andre internationale rederier. Det er aftaler og samordnet praksis om fælles drift med det formål at rationalisere gennem tekniske, driftsmæssige og kommercielle arrangementer (konsortier¹⁵) samt tillige i henhold til ensartede eller fælles fragtrater og andre aftalte vilkår for linjefart (linjekonferencer¹⁶). Disse former for samrejse findes inden for alle fragtruter, fx Europa og Nordamerika, over Stillehavet, mellem Europa og Fjernøsten mv.

14. Det Blå Danmark, Søfartsstyrelsen, 1998.

15. Rådets forordning (EØF) Nr. 479/92 af 25. februar 1992 om anvendelse af Traktatens artikel 85, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier) og Kommissionens forordning af 19. april 2000 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier).

16. Rådets forordning (EØF) Nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af Traktatens artikel 85 (nu 81) og 86 (nu 82) på søtransport.

I linjekonferencer kan rederierne på visse betingelser aftale tidsplaner, frekvens, samlet kapacitet samt koordinering og fordeling af fragt.

Linjekonferencerne har løbende været og er fortsat i de europæiske og amerikanske konkurrencemyndigheders søgelys, bl.a. fordi aftalerne kan medføre koordinering af priser og opdeling af markeder og forsyningskilder. Således gav EU-kommissionen i 1998 en række rederier, herunder et dansk, i den såkaldte TACA linjekonference større bøder. Baggrunden herfor var bl.a. aftalens forbud mod individuelle kontrakter og fastsættelse af maksimumvederlag til mæglere og speditører. EU-kommissionens afgørelser er indbragt for EF-Domstolen til endelig afgørelse.

En revideret TACA blev i slutningen af 2002 godkendt af EU's konkurrencemyndigheder, bl.a. fordi den nye aftale indebærer mulighed for at indgå fortrolige individuelle servicekontrakter (rabataftaler).

En lignende tendens til koncentration ses på andre fragtområder, hvor der udover opkøb og fusioner samarbejdes i pools. Et sådant samarbejde indebærer, at flere forskellige rederier indskyder et nærmere antal skibe i en såkaldt pool. Skibene disponeres så som om, der var tale om ét rederi. De to hovedincitamerter til at indgå i en pool er risikospredning samt muligheden for at tilbyde kunderne stordriftsfordele.

Global regulering af sikkerhed, uddannelse og miljø gennem IMO

Den overordnede regulering af den internationale søtransport foregår i regi af FN's søfartsorganisation – International Maritime Organization (IMO). Reguleringen bygger på en række internationale konventioner om sikkerhed, uddannelse og miljø, som de fleste søfartsnationer har tilsluttet sig¹⁷. Imidlertid er der for visse søfartsnationer vanskeligheder med at få ratificeret og implementeret samt håndhævet de regler, konventionerne angiver.

Bl.a. på baggrund heraf er der siden 1997 blevet arbejdet med at give indhold og substans i begrebet Quality Shipping og visionerne bag, jf. boks 2.5.

17. Uddybet i www.ebst.dk/Godstransport.

Boks 2.5 “Quality Shipping”

Meget kort fortalt handler Quality Shipping om at skabe et grundlag for at sikre ensartede standarder for søfarten under stor hensynstagen til sikkerhed, miljø og arbejdsforhold ombord på skibene samtidig med en eliminerings af substandard søfart – kort sagt kvalitetssøfart. Danmark afholdt – i regi af Søfartsstyrelsen – i juli 2002 en international konference om Quality Shipping. Denne mundede bl.a. ud i en resolution på området, der er fremsendt til IMO og ILO.

Danmark arbejder aktivt for at forfølge visionerne i Quality Shipping. Det er af stor nødvendighed for konkurrencen på markedet, at alle stater lever op til og opfylder de krav, som de forskellige konventioner stiller, da der ellers vil opstå en skævvridning i konkurrenceforholdene. Denne skævvridning vil være til fordel for de stater, hvis skibe ikke investerer i de nødvendige ressourcer til opfyldelse af sikkerheds-, miljø- og arbejdsmiljøforanstaltninger (substandard søfart) og dermed kan konkurrere på eksempelvis lavere pris. Det er med andre ord nødvendigt at sikre et “level playing field”, hvor de internationale perspektiver er afgørende, herunder i forhold til internationale standarder.

Udover en skævvridning i konkurrenceforholdene vil det forhold, at visse stater ikke efterlever de internationale regler, indebære forhøjede risici i forhold til søsikkerheden og beskyttelsen af det omgivende miljø.

Den manglende håndhævelse og implementering af de internationale regler har bl.a. medført, at Danmark har stillet forslag i IMO om udviklingen af en såkaldt flagstatskode. Formålet er at sikre, at flagstaterne implementerer kriterier og regler. På denne måde sikres dels høje standarder for forebyggelse af sikkerheds-, miljø- og arbejdsmiljøskader på skibe overalt i verden, dels at ingen flagstater drager fordel af en situation, hvor manglende implementering af reglerne kan føre til kortsigtede profitgevinster for enkelte fartøjer.

Global markedsmæssig regulering gennem WTO og OECD

Søtransport er en tjenesteydelse og er som sådan omfattet af GATS¹⁸ 2000 forhandlingerne i WTO-regi, der formelt påbegyndtes i marts 2000. Da resultatet af tjenesteydelsesforhandlingerne indgår som en del af de samlede forhandlinger om liberalisering af verdenshandelen, har også søtransportdrøftelser været påvirket af, at der på andre områder ikke var truffet beslutning om rammer, indhold og tidsforløb for forhandlingerne. Med erklæringen fra Ministerkonferencen i Doha i

18. Jf. www.ebst.dk/Godstransport.

november 2001 om igangsættelse af en ny forhandlingsrunde har også søfartsdrøftelserne fået fornyet fokus.

Danmark ønsker at fortsætte liberaliseringsarbejdet inden for de områder (international søtransport, havneydelser, hjælpetjenesteydelser og multimodal transport med et væsentligt søled), der også i 1996 udgjorde forhandlingsgrundlaget. Målet er liberaliseringer, der når ud over binding af den eksisterende åbenhed.

I forlængelse af dette har meldingerne fra dansk søfart været klare. Åben og uhindret markedsadgang har været hjørnestenen med ønsket om WTO-regler, der:

- fjerner de protektionistiske og diskriminerende tiltag, som hindrer fri adgang til markeder og ruter
- åbner for adgangen til og brugen af havnefaciliteter
- åbner adgangen til at etablere egen rederivirksomhed og skibsagenturvirksomhed
- giver mulighed for at drive multimodal transport, hvor søfart udgør den væsentligste del af den samlede transportkæde.

Ministererklæringen fra Doha fastsætter datoer for WTO-medlemslandenes fremlæggelser af krav og tilbud om liberalisering inden for de enkelte sektorer. Fristen for fremlæggelse af krav til andre deltagerlande var den 30. juni 2002, mens tilbud om liberaliseringstiltag inden for egne sektorer skulle fremlægges inden 31. marts 2003. Med disse fremlæggelser er der skabt mulighed for igangsættelse af substansdrøftelser.

I OECD har man fastsat de liberale principper for samhandelen med maritime tjenesteydelser. Disse principper har dannet grundlag for aftaler og konsultationer med lande og regioner uden for OECD-kredsen. På det maritime område er det vigtigt, at OECD's maritime transportkomité (MTC) fokuserer på de handelspolitiske og økonomiske relationer og på fortsat liberalisering af den internationale skibsfart.

Regional EU-regulering skal være orienteret mod det globale samarbejde

EU har et tosidigt sigte, der dels afgrænser den konkrete regulering til interne anliggender i medlemslandene (det indre marked), dels søger at påvirke den omgivende verden.

Den fælles etablerede skibsfartspolitik, som EU har vedtaget, sigter primært på at sikre fri markedsadgang på kommercielle vilkår, særlig i trafikken mellem EU og omverdenen, men også mellem medlemsstaterne.

Cabotage inden for EU, det vil sige retten til at optage og aflevere last og passagerer inden for den samme medlemsstat, blev reelt liberaliseret i EU i 1992¹⁹ for EU-medlemslandene. Derimod er adgangen for tredjelande til cabotagevirksomhed inden for det samme EU-land fortsat baseret på de enkelte medlemslandes lovgivning. Danmark, UK, Irland, Holland og Belgien giver fuld adgang til cabotagemarkederne, mens de resterende EU-medlemslande ikke har åbnet deres markeder for tredjelande.

Ligesom inden for andre sektorer eksisterer der for søfarten en række statsstøtteordninger, der giver medlemsstaterne mulighed for at yde statsstøtte under nærmere angivne betingelser²⁰. Det er væsentligt at pointere, at Danmark generelt er imod at yde specifik statsstøtte til fremme af enkelte erhvervs konkurrencesituation.

Den fælles søfartspolitik er dog i ganske høj grad udformet med skibsfartens internationale karakter for øje. For EU's søfartsnationer gælder, at deres skibsfart i betydelig omfang driver transport mellem tredjelande.

I EU-kredsen møder den danske holdning om hensyn til havmiljøet og søsikkerheden, skibsfartens konkurrencevilkår samt regler af høj kvalitet generelt bred støtte. Danmark har den tredje største handelsflåde i EU, og ikke alle EU-lande har samme interesse som Danmark²¹ i globale regler, fordi deres skibe i mindre grad er beskæftiget uden for EU-området.

Ikke mindst i lyset af de senere års tankskibssulykker, senest PRESTIGES forlis i november 2002, har det både i EU og i den danske debat været fremført, at regionale regler inden for EU på mere effektiv vis kan tilgode hensynene til havmiljøet og søsikkerheden. Det fremhæves i den forbindelse, at løsningerne kan nås hurtigere og mere effektivt i EU-regi, at EU regler i videre omfang giver mulighed for at knytte sanktioner til reguleringen, samt at regionale regler inden for EU kan bruges som "løftestang" for løsninger på globalt plan.

19. Med Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet for fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne. Der var dog visse undtagelser: For Portugal, Spanien, Frankrig, Italien og Grækenland skulle liberaliseringen af fastlandscabotage ske i etaper efter transporttype og ifølge en særlig tidsplan. For disse lande ville cabotage mellem fastlandet og øerne og mellem de enkelte øer først blive liberaliseret i 1999.

Denne undtagelse blev forlænget for Grækenlands vedkommende indtil 2004, for så vidt angår fast passager- og færgefart og tjenesteydelser, som udførtes af skibe på under 650 BT.

20. Uddybet i www.ebst.dk/Godstransport.

21. Fx Grækenland.

Der kan være situationer, hvor globale løsninger ikke er mulige eller først på meget langt sigt. Derfor kan det være nødvendigt med regionale løsninger bl.a. til beskyttelse af miljøet. På den anden side vil kun global regulering effektivt kunne sikre, at skibe, der sejler i transit i farvandene omkring Europa, underkastes de samme høje sikkerhedskrav som europæiske skibe.

Danske ordninger – en vigtig del af rammebetingelserne

I Danmark falder de nationale ordninger – DIS og tonnageskat – ind under, hvad EU-kommissionen tillader i statsstøtteretningslinjerne for søfart.

Dansk Internationalt Skibsregister (DIS), der blev etableret i 1988, er hjørnestenen i de danske maritime rammebetingelser. Med DIS blev det muligt at nedsætte mandskabsomkostningerne til et internationalt konkurrencedygtigt niveau. Ordningen fritager søfolk, ansat på skibe, der er registreret i DIS, fra at betale indkomstskat. Udgifterne til mandskab er en af de få tilbageværende omkostninger, som varierer efter skibets flag. Ved at nedsætte omkostningerne til mandskab er det – på trods af den tiltagende globalisering og på trods af tilbagegangen for andre europæiske handelsflåder – lykkedes at bevare en handelsflåde under dansk flag af betydning og med en væsentlig national beskæftigelse²².

Tonnageskatten blev vedtaget i foråret 2002²³. Baggrunden for indførelsen af en tonnageskat i Danmark var, at en række lande havde forsøgt at imødegå de negative tendenser for rederisektoren ved at indføre tonnageskatteordninger²⁴.

Tonnageskatten erstatter den almindelige selskabsbeskatning. I tonnageskatteordningen opkræves skatten efter størrelsen af den anvendte tonnage²⁵. Generelt set gør tonnageskatteordningen konflikten mellem det driftsmæssige optimale og det skattemæssigt optimale – for så vidt angår nyinvesteringer – mindre.

22. Senest er DIS-reglerne blevet ændret, således at nu også færger mellem dansk og udenlandsk havn kan blive omfattet, hvilket ikke tidligere var tilfældet. Denne ændring skyldtes, at man i Tyskland ændrede skattereglerne for rederier, således at de danske færgerederier på Østersø-ruterne ikke ville være konkurrencedygtige. For at sikre de danske færgerederiers position – og dermed dansk beskæftigelse – måtte der ske en nødvendig tilpasning af rederiernes vilkår.

23. Samtidig med Tonnageskatteoven vedtog man en tilpasning af afskrivningsreglerne for skibe, jf. Loven om ændring af afskrivningsloven. Disse to love skal ses som en helhed.

24. Tonnageskatteordninger eksisterer eksempelvis i Norge, Holland, Storbritannien og Tyskland. I Grækenland og en række lande uden for Europa eksisterer ordninger af lignende karakter.

25. Deltagelse i ordningen er frivillig for rederierne, men er bindende for en periode på ti år.

Danske havne skal fungere på markedsmæssige vilkår – havneloven er blandt de mest liberale i Europa

Havnene er et vigtigt led i Danmarks samhandel med udlandet. ^{3/4} af godstransporten målt i ton til og fra udlandet passerer danske havne, mens kun ^{1/4} bliver fragtet ad landevej eller med tog og fly²⁶.

De danske havne påvirkes lovgivningsmæssigt fra to sider. For det første eksisterer der den nye Lov om Havne²⁷, som trådte i kraft pr. 1. januar 2000. For det andet er der i Rådet opnået fælles holdning til forslaget om EU's havnedirektiv²⁸, der skal sikre fri adgang til markedet for havnetjenester.

Den nye havnelov må betegnes som en af de mest liberale i Europa. Den stiller krav om, at de fleste havne arbejder på markedsmæssige vilkår, og dette er et væsentligt omdrejningspunkt i bestræbelserne på at få gjort skibsfart mere effektiv og konkurrencedygtig. De centrale elementer i den ny havnelov er bestemmelser om havnes organisationsform og aktivitetsområder.

Der er dog fortsat stor forskel på danske havnes muligheder for at udbyde havnetjenesteydelser afhængigt af, om havnen er offentligt eller privatretligt organiseret, og om havnen udførte havnetjenester før den 1. januar 2000. Det skaber ulige konkurrenceforhold mellem havnene. Det kan derfor overvejes, at der gennem havneloven sikres symmetri i havnernes adgang til at udføre havnetjenesteydelser og symmetri i kravet om separat regnskabsførelse for tjenester, der relaterer sig til havnens infrastruktur og havnetjenesteydelser.

Markedsmæssige vilkår og fri konkurrence er også centrale omdrejningspunkter i forslaget til EU's direktiv om markedsadgang for havnetjenester²⁹, hvor formålet endvidere er at skabe klare, ensartede, gennemsigtige og ikke-diskriminerende regler for, hvordan en leverandør af havnetjenester vælges i Europa. Direktivet skal således øge konkurrencen ved at sikre leverandører af en række tjenesteydelser adgang til markedet uden at fjerne grundlaget under de eksisterende eller kommende udbydere³⁰.

26. Konkurrenceredegørelse 2003, Konkurrentestyrelsen.

27. Lov nr. 326 af 28. maj 1999.

28. KOM (2001) 35 endelig.

29. Direktivet omfatter havne med mindst 1,5 millioner ton eller 200.000 passagerer årligt over de sidste tre år, samt havne som er åbne for generel kommerciel maritim transport.

30. Der skal derfor tages højde for de investeringer, der allerede er foretaget og foretages således, at nye udbydere ikke kan udnytte den situation til at udkonkurrere de, der har foretaget investeringer.

Med direktivforslagets bestemmelser, der er et resultat af EU's generelle transportpolitik, bliver markedsadgangen for leverandører af havnetjenesteydelser lettet i de nærmeste år. Med flere leverandører skærpes konkurrencen mellem og i havnene. Sigtet er, at kunders oplevelse af prisniveau og kvalitet af den totale service forbundet med at transportere gods og andre varer med skib til og fra havne i EU-landene bliver forbedret.

Direktivforslaget omfatter en række tjenesteydelser, der tilbydes inden for havneområdet til havnens kunder, og som kunden betaler separat (fx stavedoring, bugsering mv.). På Rådsmødet (transport) i juni 2002 blev der opnået politisk enighed om fælles holdning til direktivforslaget. Der pågår imidlertid stadig drøftelser mellem Rådet og Europaparlamentet om visse centrale spørgsmål, herunder især lodsning, retten til selvservicering og koncessionsperiodernes varighed.

Dansk erhvervslivs muligheder for at få et vækstbidrag fra den globale og den regionale arbejdsdeling hænger sammen med effektive transport- og logistikløsninger. Jo mere effektive danske havne og havnevirksomheder jo større vækstbidrag. Det er følgelig vigtigt at sikre et effektivt udbud af og adgang til infra- og suprastruktur³¹ for at skabe grundlag for et udbud af havnetjenesteydelser af høj kvalitet til lavest mulige priser.

Med udgangspunkt i havnen kan der peges på en række problemer, som kan være med til at hæmme den ønskede udvikling, herunder:

- Få udbydere af infra- og suprastruktur, der lejes af de private virksomheder på havnen, kan medføre svag konkurrence og dermed lav effektivitet.
- På visse områder, herunder containere, er der en tæt sammenhæng mellem stordriftsfordele og lave enhedsomkostninger og dermed mulighed for at tiltrække skibstrafik. Dette kan indebære en tendens mod regionale monopoler og dermed en svækket effektivitet.
- Markederne for havnetjenesteydelser, fx bugsering, lodsning mv., er kendetegnet ved få udbydere og begrænset konkurrence, bl.a. som følge af offentlig regulering. Desuden er der ringe omkostningseffektivitet i udførelsen af havnetjenesteydelser, bl.a. på grund af offentligt skabte begrænsninger på private udbyderes muligheder for at udføre flere forskellige havneydelser.
- Flere havne har problemer med tilkørselsforhold for lastvogns- og togtransport.

31. Havneinfrastrukturen er fx bolværker og havnearealer, mens suprastrukturen fx er containerkraner, andre større kraner og lagerhoteller. Begge dele ejes i stort omfang af havnen.

- Den begrænsede konkurrence modvirker incitamentet til en løbende kvalitetsforbedring og produktudvikling inden for havnetjenesteydelser. Samtidig er der behov for et større samarbejde mellem selve havnen og dens virksomheder samt med virksomheder uden for havnen.
- De kommende regler for forebyggelse af terror indebærer omfattende krav til havnene; Krav som kan påvirke konkurrenceforholdene mellem havnene.

På denne baggrund vil Konkurrencestyrelsen, Søfartsstyrelsen og Trafikministeriet iværksætte et projekt, som sætter fokus på de nødvendige forudsætninger for vækst i de danske havne. Som led heri vil der blive udarbejdet en benchmarkanalyse af effektivitetsforholdene for havnetjenester og havnerelaterede ydelser i større danske havne sammenlignet med europæiske havne, jf. indsats 2.5.

Indsats 2.5 Vækst gennem effektivisering i danske havne

Regeringen vil analysere muligheden for øget vækst i danske havne gennem yderligere markedsorientering.

Gennemgangen vedrørende søfart er opsummeret i tabel 2.3.

Tabel 2.3 Søtransport – status og dansk indsats nationalt/internationalt

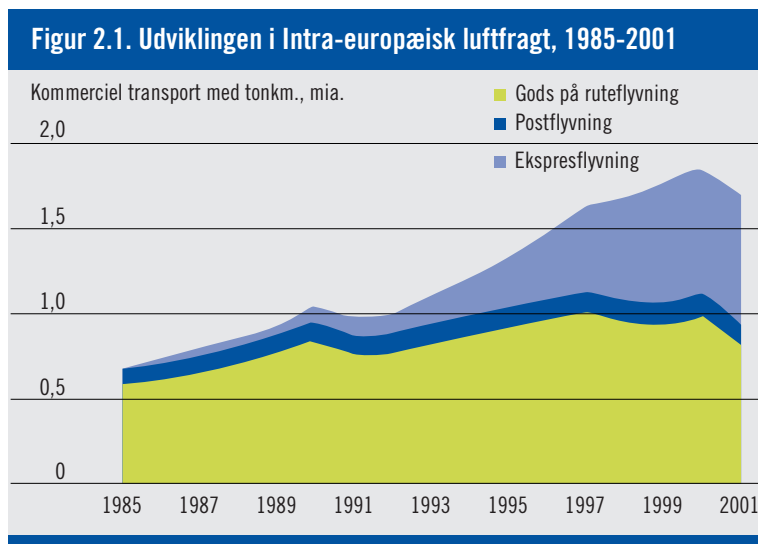
	Status for markedet	Fremtidig politisk indsats
Nationalt	• Nationale marked af begrænset betydning.	• Regeringen vil arbejde for en yderligere liberalisering af danske havne.
Internationalt	• Et liberaliseret erhverv.	• Regeringen vil arbejde for, at der sker en yderligere liberalisering af den internationale søtransport, især gennem arbejdet i WTO.

2.4 Luftfart – et kommende værdigodserhverv

Krav om hurtighed betyder eksplosion i ekspresleverancer med fly

For mange virksomheder med globale/internationale leverandørnetværk eller kunder er jævnlig brug af flygodstransport i dag en nødvendighed. Der er ofte krav til hurtige leveringer fra underleverandører, fx maskindele, som er afgørende for, om hele produktionsanlæg kan køre, eller om skibe skal ligge og vente i havn. Men der er også tale om

hurtige leveringer til kunderne af små enheder af høj værdi. Behovet for ekspresleveringer øges, også for leverancer inden for et begrænset geografisk område som EU. Og det betyder øget brug af ekspresforsendelser med luftfragt, jf. figur 2.1. Kurerselskaber med egne fly såsom UPS, DHL og Federal Express har den største markedsandel på dette marked.



Kilde: World Air Cargo Forecast, www.boeing.com

Luftfragttransport sker i stor udstrækning på særlige transportfly. Men ekspresforsendelser sker også ofte som bellytransporter³² på fly, der fortrinsvis er persontransporter. Disse transportere er forholdsvis dyre, men rutennettet for persontransporter har en høj afgangsfrekvens, hvilket er helt afgørende for de mest hastende forsendelser. Man kan således sige, at markedet for ekspresforsendelser går hånd i hånd med erhvervslivets krav om hyppige afgange for luftpersontransport.

Københavns Lufthavn er med en godsomsætning på 379.000 ton i 2001 den ottende største lufthavn i EU målt i gods³³. Den hyppige adgang til internationale destinationer giver gode muligheder for ekspresforsendelser. Lufthavnen er således et omdrejningspunkt, man ikke skal undervurdere for mange typer virksomheder placeret i Danmark. Også Billund Lufthavn har med sit Cargo Center oparbejdet en betragtelig godsomsætning (i størrelsesordenen 15 pct. af Københavns Lufthavn)

32. Bellytransporter/"i bugen": Der er som oftest overskydende plads til gods i persontransportfly ud over kufferttransporten.

33. Frankfurt Rhein er størst i EU med en godsomsætning på 1.613.000 ton i 2001, DG Energy and Transport.

og er således centrum for et logistik- og distributionsnetværk, der knytter virksomheder i Vestdanmark til det skandinaviske og nordeuropæiske marked.

Liberalisering af markedsadgangen frem mod “Open Skies”

Liberalisering af branchen begyndte med indenrigsflyvningen i USA i 1978. Bl.a. blev regulering af priser ophævet, og det blev lettere at opstarte egen luftfartsvirksomhed. Inspireret af USA og konkrete sager for EF-Domstolen valgte man i EU at gå samme vej, idet der dog i EU blev tale om en harmoniseret liberalisering, mens udviklingen i USA kunne karakteriseres som deregulering. Med bl.a. opbakning fra Danmark vedtog man de tre såkaldte luftfartspakker i 1987, 1990 og 1992, hvilket var afgørende skridt mod mere konkurrence i europæisk luftfart. Før 1987 var luftfart ikke omfattet af EF-traktatens bestemmelser om transportpolitik. De almindelige konkurrenceregler gjaldt derfor ikke fuldt ud på luftfartsområdet.

Arbejdet for liberaliseringen af luftfarten i Europa de sidste ti år har betydet en hastig udvikling. Der er opstået nye flyselskaber³⁴ og markante ændringer i den tidligere struktur, som fortrinsvis var præget af store nationale selskaber. En udvikling, som også har haft betydning for luftgods, selv om persontransport har været i hovedfokus i udviklingen.

Som udgangspunkt er markedsadgang inden for luftfarten baseret på bilaterale aftaler. De enkelte lande forhandler sig frem til aftaler med øvrige lande hver især. Dette system blev med EU-luftfartspakkerne afløst af et indre marked for luftfart, hvorved alle EU-luftfartsselskaber har adgang til at konkurrere på alle ruter inden for EU/EØS-området, herunder alle indenrigsruter. For trafikken mellem de enkelte EU-lande og tredjelande eksisterer det bilaterale system fortsat. Efter EF-Domstolens dom i “open skies”-sagerne, jf. nedenfor, står dette system dog over for forandring. De enkelte aftaler er mere eller mindre liberale – således har især USA indgået et stort antal meget liberale såkaldt “open skies”-aftaler med andre lande, herunder med Danmark. Det har i mange år været dansk luftfartspolitik at indgå sådanne liberale aftaler med så mange lande som muligt.

Effektivisering af adgangen til brug af luftrummet frem mod en “Single Sky”

Luftrummet kontrolleres af enkeltlandene, som tager afgift for at lade fly passere i forbindelse med overflyvning eller start og landing. De enkelte lande administrerer selv luftrummet og kan fx beslutte, i hvilket omfang og hvordan man vil reservere dele af luftrummet til militære formål.

34. Såvel som at selskaber er gået konkurs, såsom Sabena og Swissair.

Den overordnede ramme, der regulerer benyttelsen af luftrummet, er dog udviklet af globale og internationale organisationer. Den internationale civile luftfartsorganisation ICAO under FN har knap 200 medlemslande og har vedtaget omfattende regler herfor. ECAC er den europæiske arm af ICAO og har knap 40 medlemslande. Organisationen Eurocontrol, der har 31 medlemslande og snart også EU, besidder teknisk ekspertise om europæisk flytrafikkontrol og står for inddrivelse af overflyvningsafgifter i hele området.

Det europæiske luftrum er imidlertid opdelt på en måde, der indebærer en række ulemper, bl.a. i form af længere flyvedistancer og øget brændstofforbrug. Med henblik på en mere effektiv udnyttelse af luftrummet er der inden for EU for nylig opnået enighed om rammerne for et sæt forordninger, der skal føre frem til en europæisk "Single Sky". Forordningerne, der i hovedsagen blev udarbejdet under det danske formandskab i 2002, indebærer, at de nuværende kontrolcentre skal arbejde efter ensartede regler, hvad angår bl.a. flytrafikkontrollen og de tekniske krav til kontrolsystemerne, ligesom der med tiden vil kunne blive tale om en forenkling med færre kontrolcentre.

Et af de vanskeligste problemer i forbindelse med de nye forordninger har været spørgsmålet om forholdet mellem civil og militær anvendelse af luftrummet, men der er nu lagt op til hensigtsmæssige løsninger heraf gennem anvendelsen af det af Eurocontrol udarbejdede koncept om "fleksibel anvendelse af luftrummet".

Dansk indsats fremover: Fortsat arbejde for sund konkurrence og yderligere fælles regler for sikkerhed

Danmark vil fortsat arbejde for internationale rammevilkår, der tilskynder yderligere konkurrence i luftfartserhvervet. En væsentlig barriere for den videre effektivisering af den europæiske luftfart er strukturelle forhold i branchen, der hindrer tilstrækkeligt med konkurrence. Luftfarten er en international branche, som arbejder naturligt på tværs af landegrænser. Men bl.a. har nationale selskaber i en række lande især tidligere været beskyttet af statslige interesser og har derved kunnet opretholde stærke positioner og meget høje markedsandele på hjemmemarkederne.

Noget tyder på, at europæisk luftfart står over for en større konsolidering de kommende år. Erfaringerne fra årene efter dereguleringen af luftfarten i USA viser en udvikling mod få, store luftfatskoncerner med hub-and-spoke struktur. Denne konsolidering kan under visse betingelser betyde øget effektivitet. Men der er risiko for, at konsolideringen samtidig med andre konkurrencebegrænsende strukturer (frequent flyer programmer m.m.) kan få det modsatte resultat. Det vil betyde en stor udfordring for de europæiske landes konkurrencemyndigheder.

Noget tyder dog på, at der parallelt med den øgede konsolidering i hub-and-spokestrukturer fortsat vil være plads til selskaber, der operer på point-to-point-ruter, fx regionale selskaber, lavprisselskaber og mindre nicheselskaber.

Den ulige adgang til start- og landingstider ("slots") er desuden en klar barriere for konkurrencen i luftfarten. I mange store europæiske lufthavne er det vanskeligt at få adgang til slots på de attraktive tider af døgnnet. De etablerede selskaber sidder på kapaciteten, og med den eksisterende EU-regulering er der kun ringe udsigt til, at kapacitet på de attraktive tider frigives³⁵.

Den afgørende konkurrencebegrænsning i slotsforordningen er reglen om "grandfather rights". Det betyder, at etablerede flyselskaber kan beholde deres slots på ubestemt tid. Eneste krav er, at de dokumenterer, at deres slots udnyttes mindst 80 pct. af tiden. Når der er så få slots, der falder for 80-procentreglen, skyldes det bl.a. "babysitting". Babysitting er, når et flyselskab flyver med et halvtomt eller et lille fly for at opfylde 80-procentreglen. På trods af driftstab kan det være en god forretning at holde på slots på attraktive tidspunkter frem for at risikere, at de tilfalder en konkurrent. Danmark bakker op om arbejdet i EU for at finde en mere hensigtsmæssig løsning, jf. indsats 2.6.

Indsats 2.6 Dansk indsats for bedre adgang til Fællesskabets lufthavne

Regeringen vil arbejde for vedtagelse af mere hensigtsmæssige regler for fordeling af "slots" i EU's lufthavne.

Også forskellige former for statsstøtte er en konkurrencebegrænsende faktor i luftfarten. Inden for EU ser bestræbelserne for at komme decideret ulovlig støtte til livs ud til at bære frugt, men i mange tredjelande nyder de nationale luftfartsselskaber fortsat stærk beskyttelse. Danmark er generelt imod statsstøtte til luftfartserhvervet, idet konkurrencen mellem selskaberne forvrides.

Spørgsmålet om forholdet til tredjelande vil i det hele taget være i fokus i de kommende års arbejde i EU-regi for øget liberalisering. Om kort tid vil EU's indre luftfartsmarked omfatte såvel de nuværende 15 EU-lande, Norge, Island, Schweiz og de 10 nye EU-medlemslande. Men luftfarten

35. Konkurrenceredegørelse 2002, Konkurrencestyrelsen.

mellem denne store gruppe lande og tredjelandene er fortsat reguleret af bilaterale aftaler mellem de enkelte lande. Dette system står som nævnt over for en forandring.

EU-kommissionen har flere gange tilkendegivet, at de enkelte medlemsstater ikke har kompetencen til at indgå luftfartsaftaler med tredjelande om flyvning mellem EU og det pågældende tredjeland. Kommissionen har desuden været af den opfattelse, at de bilaterale aftaler generelt strider mod etableringsretten i Traktaten, idet aftalerne typisk bestemmer, at et land kan afvise et luftfartsselskab, som ikke er majoritetsøjet af det andet land. Kommissionen indbragte derfor som en "prøvesag" Danmark og syv andre medlemslande for EF-Domstolen for at have brudt Traktaten ved at indgå "open skies"-aftalerne med USA. Domstolen afsagde dom den 5. november 2002³⁶. I dommen fastslås det, at det på en række områder er Fællesskabet som helhed, der har kompetence til at indgå aftaler med USA, og at USA-aftalernes nationalitetsklausul er i strid med EU-retten.

Kommissionen har på baggrund af dommen udsendt en meddelelse³⁷ om, at dommen får indflydelse på alle eksisterende og fremtidige luftfartsaftaler med tredjelande, det vil sige også på aftaler med andre lande end USA. Der vil derfor skulle ske genforhandling af samtlige bilaterale luftfartsaftaler – mekanismerne herfor er for tiden til politisk behandling i EU's organer. Et af de vigtigste elementer, der vil skulle forhandles om, er nationalitetsklausulen, hvor det med tiden må forventes, at alle EU-luftfartsselskaber i princippet vil have mulighed for at flyve fra alle EU-lande til alle tredjelande. På længere sigt vil forhandlinger med tredjelande formentlig overgå til fællesskabsforhandlinger med Kommissionen som ansvarlig, i første omgang for trafikken til USA.

Arbejdet i EU-regi vil derudover bl.a. være rettet mod en fortsat harmonisering og forbedring af luftfartens sikkerhed (safety/security), fx vedrørende screening af bagage og vedligeholdelse af fly. Dette arbejde vil i vidt omfang med fordel kunne ske i samarbejde med ICAO.

36. Domstolens dom af 5. november 2002, sag C-467/98.

37. Kommissionens meddelelse af 19. november 2002 om konsekvenserne af Domstolens dom af 5. november 2002 for Europæisk luftfartspolitik.

Tabel 2.4 Gods med fly som erhverv – status og dansk indsats nationalt/internationalt

	Status for markedet	Fremtidig politisk indsats
Nationalt	<ul style="list-style-type: none">• Det danske marked er i det store og hele liberaliseret.	<ul style="list-style-type: none">• Fortsat indsats for velfungerende konkurrence på et marked, der naturligt er præget af få store aktører.
Internationalt	<ul style="list-style-type: none">• Der er fortsat hindringer for effektiv international gods-transport med fly (slots-problemer i store lufthavne, markedsadgang til tredjelande er ikke fri, det europæiske luft-rum udnyttes ikke effektivt nok).	<ul style="list-style-type: none">• Arbejde for mere hensigtsmæssig slotsfordeling.• Mere liberale aftaler med tredje-lande. Støtte til arbejdet med bedre luftrumsstyring.• Harmonisering af safety/security.

Kapitel 3

Optimering af offentlige investeringer i transportinfrastruktur

Effektiv godstransport er en forudsætning for økonomisk vækst. Det er regeringens mål, at der skal være gode godstransportmuligheder i alle dele af landet, så den regionale sammenhæng sikres. Men det er samtidig en væsentlig opgave at sikre balance mellem samfundets udgifter til infrastruktur og de gevinster i form af transportmuligheder og øget vækst, investeringerne giver anledning til. Med regeringens oplæg til investeringsplan frem til 2012 er der taget hul på den vanskelige opgave, det er at sikre denne balance.

Det er samtidigt afgørende, at de valg og prioriteringer, der foretages nationalt (både statslige, amtslige og kommunale), ses i sammenhæng med udviklingen af transportstrukturen på europæisk plan. Udvidelsen af EU og nye samhandelsrelationer til de tidligere østbloklande betyder ændringer i godsstrømme og transportkorridorer og dermed et pres for nye offentlige investeringer.

Det er vigtigt, at nye finansierings- og driftsformer, der kan vise sig at betyde mere infrastruktur for pengene, løbende afprøves. Der er bl.a. i UK gode erfaringer med at inddrage private aktører i finansiering og drift af infrastruktur, som ellers har været betragtet som en ren offentlig opgave. Men disse nye typer offentlige-private partnerskaber (OPP) indebærer også en række risici, og det er derfor nødvendigt først at opsamle viden fra danske forsøgsprojekter, inden mulighederne for udbredt brug af OPP vurderes nærmere.

3.1 Bedre regional planlægning og prioriteringer

I de senere år er godstransport blevet et tema i den kommunale såvel som den regionale planlægning.

En væsentlig drivkraft i denne planlægning er ønsket om at tiltrække nye erhvervsvirksomheder til amtet eller kommunen – herunder transport-erhverv. Flere kommuner og amter markedsfører sig som nationale knudepunkter for godstransport. Andre udlægger erhvervsarealer til trans-

portcentre med det formål at servicere det lokale erhvervsliv. Udgangspunktet er ofte de havne, banefaciliteter og transportcentre, der findes inden for kommunen eller amtet.

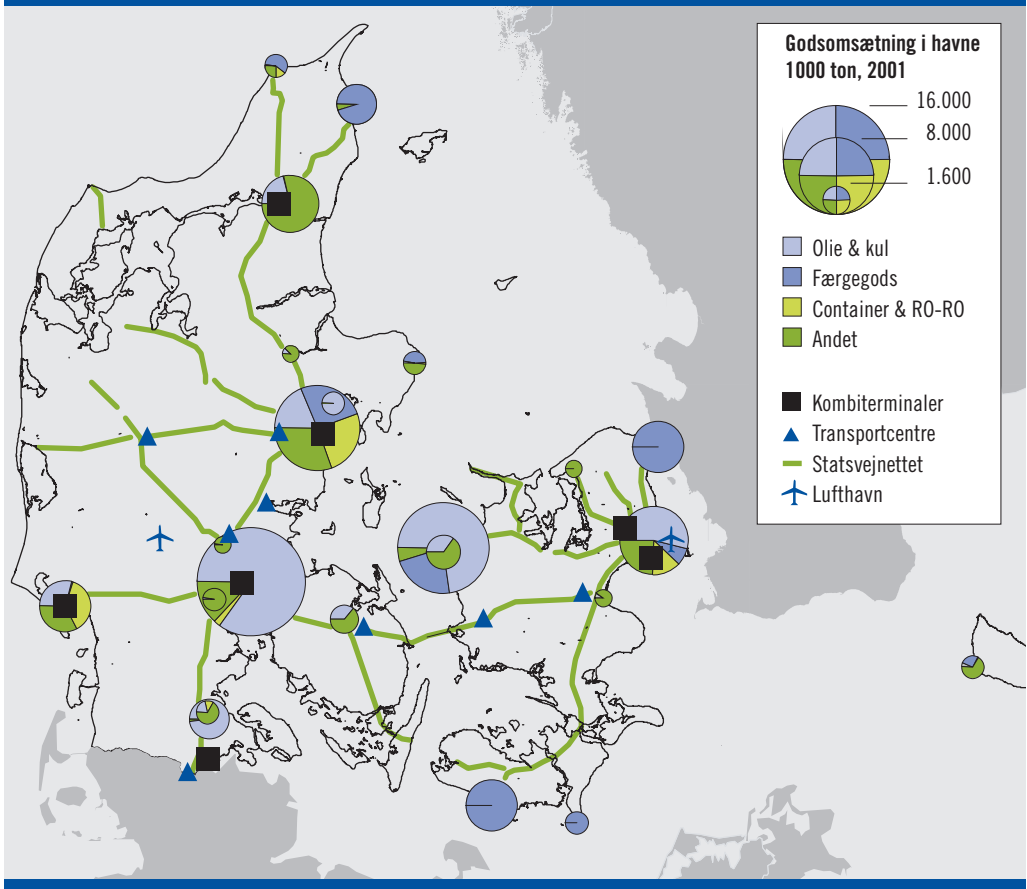
Dette decentrale udgangspunkt har sine styrker i det konkrete kendskab til lokale virksomheder og transportører og dermed til de kompetencer, der gør det muligt at udvikle nicher i et samlet transportsystem. Men samtidig er der et potentielt problem, hvis planlægningen stopper ved kommune- eller amtsgrænsen, når markedet for transportydelser i stigende grad er internationalt. Hvis udviklingen af havne, banetilslutninger og transportcentre alene tager udgangspunkt i behovene inden for enkeltkommuner og/eller amter, vil der være en tendens til at udbygge antallet af omladningspunkter – i modstrid med udviklingen i Europa, der viser et behov for, at godset koncentrerer på færre og større knudepunkter.

Planernes ambitioner er forskellige. Nogle transportcentre er reelt erhvervsområder for lastbiltransport, mens andre på længere sigt forudsættes udbygget til multimodale centre.

Afhængigt af ambitionsniveau afføder planlægningen ofte et pres for større eller mindre offentlige følgeinvesteringer – og tilslutning af et erhvervsområde til motorvej eller jernbane er relativt udgiftskrævende. Investeringsbehov, som ofte er snævert knyttet til udviklingen i et enkelt amt eller en enkelt kommune og derfor ikke indeholder overordnede nationale prioriteringer.

Det er karakteristisk for den nuværende struktur for multimodal transport, at samspillet mellem havne, kombiterminaler og transportcentre på ingen måde er sammenfaldende med de administrative grænser. Århus havn er helt central for konsolideringen af containergods med skib, mens Taulov er det nationale center for konsolidering af containere i banetransporten, jf. kortet over havne og transportcentre i fig. 3.1.

Figur 3.1 Geografisk overblik over havne og transportcentre i Danmark



De korte afstande i Danmark betyder, at den nærmeste havn ikke altid er det mest oplagte valg for transportører og virksomheder. Mange multimodale transporter begynder som lastbiltransporter i Danmark med overflytning til skib eller bane i Hamborg eller andre europæiske knudepunkter.

Et bredere regionalt perspektiv vil være nødvendigt for at skabe sammenhæng i transportsystemet og dermed sikre optimal udnyttelse af det offentlige investeringer. Medfinansiering fra private kan være en god indikator for de reelle behov.

Dette understreger behovet for regionale strategier for godstransporten, hvor udviklingspotentialerne for lokale havne, kombiterminaler og transportcentre ses på tværs af de administrative grænser. Og hvor udgangspunktet er det enkelte knudepunkts styrker set i forhold til et

sammenhængende transportsystem. I Trekantsområdet, i Øresundsregionen og andre steder er der allerede eksempler på samarbejder om tværgående transportstrategier.

I forhold til at reducere følgeinvesteringerne – det vil sige tilslutningsanlæg i forbindelse med udlæg af erhvervsområder, banebetjening af havne og transportcentre osv. – er der behov for at prioritere behovene for infrastrukturinvesteringer i et bredere regionalt perspektiv end de nuværende administrative grænser. Den nuværende situation, hvor kommuner og amter hver for sig søger at tiltrække infrastrukturinvesteringer, er ikke altid tilstrækkelig til at sikre samfundsøkonomisk optimal allokering af ressourcer.

Der er med andre ord brug for en mere direkte kobling mellem behovsformulering og finansiering af investeringerne. Dette er vigtigt for at sikre en rimelig balance mellem samfundets omkostninger og planlægningsens effekt i forhold til at fremme bæredygtige transportløsninger i kommerciel, samfundsøkonomisk og miljømæssig forstand.

I projektet *Transport i det kompetente og innovative Danmark*¹ har Økonomi- og Erhvervsministeriet, Trafikministeriet og Miljøministeriet sammen med private, amtslige og kommunale aktører peget på, hvordan den decentrale fysiske planlægning kan understøtte sammenhæng og effektivitet i godstransporten.

De tre ministerier vil tage udgangspunkt i anbefalingerne fra dette arbejde i dialogen om erhvervsudvikling, transport og miljø med de decentrale myndigheder, jf. indsats 3.1.

Sigtet er at understøtte udviklingen af regionale transportstrategier, der bidrager til at skabe bedre sammenhæng i planlægningen og til at optimere de offentlige følgeinvesteringer på tværs af kommuner og amter.

I den udstrækning de regionale transportstrategier forudsætter direkte statslig medfinansiering, vil investeringernes samfundsøkonomiske rentabilitet samt graden af privat deltagelse indgå i de samlede vurderinger af forholdet mellem omkostninger og gevinster. Trafikministeriet har udarbejdet en manual til brug for beregning af de samfundsøkonomiske konsekvenser af infrastrukturprojekter².

1. Sammenfattende rapport samt baggrundsrapporter findes på www.lpa.dk.

2. "Manual for samfundsøkonomisk analyse" Trafikministeriet, juni 2003.

Indsats 3.1 Regionale prioriteringer

Regeringen vil fremme en bedre koordinering af regionale investeringer på tværs af amter og kommuner og bl.a. lægge vægt på privat medfinansiering ved eventuelle statslige følgeinvesteringer.

3.2 Nationale infrastrukturprioriteringer i europæisk perspektiv

Danmarks placering ved Østersøen og som det naturlige link mellem Skandinavien og Centraleuropa giver de danske knudepunkter en central position i udviklingen af fremtidens transportløsninger.

Havneloven er blandt de mest liberale i Europa, og på jernbanelområdet er Danmark i førerfeltet, når det gælder liberaliseringer og sikring af interoperabilitet, jf. kapitel 2. Sammen med den relativt gode fremkommelighed for lastbiler er der således gode forudsætninger for at udvikle og fastholde danske havne, kombiterminaler og transportcentre som effektive knudepunkter i den europæiske transportstruktur.

De danske knudepunkters fremtidige rolle i den europæiske struktur afgøres basalt set af udviklingen i markedet og de ændringer i godsstrømme, som følger af udviklingen. Men planlægning og de investeringer, som foretages i Danmark og i landene omkring os, kan enten hæmme eller fremme en hensigtsmæssig udvikling. De nationale prioriteringer skal derfor ses i tæt sammenhæng med udviklingen i markeder og godsstrømme på europæisk plan.

Udviklingen omkring Østersøen forventes at medføre en markant transportvækst i området. I vore nabolande satses private såvel som offentlige investeringer på at sikre andel i dette vækstpotentiale. Finland og Sverige presser på for at få konkretiseret EU-kommissionens ideer om "Motorways of the Sea". Sverige planlægger betydelige investeringer i jernbaner.

Planlægningen er fortsat baseret på nationale strategier, men der er en stigende forståelse for nødvendigheden af at samarbejde over landegrænser. I regi af VASAB³ og INTERREG III programmerne udvikles plansamarbejder omkring Østersøen, som bl.a. beskæftiger sig med transport. Ud af VASAB-samarbejdet vil der i løbet af 2003 komme anbefalinger på transportområdet i lyset af EU's hvidbog om transport.

3. Vision & Strategies around the Baltic 2010.

Senest har Baltic Development Forum igangsat en række rundbords-samtaler for at kortlægge virksomheders og transportørers visioner for udviklingen af et sammenhængende transportsystem i Østersøregionen. Målet er at fremkomme med anbefalinger til prioriteringer af investeringerne i infrastruktur omkring Østersøen bl.a. for at undgå fejlinvesteringer, jf. boks 3.1.

Boks 3.1 Eksisterende indsats – sammenhængende transportsystem i Baltic Development Forum

Transportmønstrene og infrastrukturen er udviklet på gårsdagens forudsætninger, men de fremtidige investeringer i infrastruktur bør baseres på morgendagens behov. Det er nødvendigt at sammenkæde synspunkter fra virksomheder, transportorganisationer, forskere og administratorer for at skabe innovative løsninger i udviklingen af fremtidens transportsektor.

Kilde: Baltic Development Forum, 17. februar 2003

Udviklingen af et integreret europæisk transportsystem, der inkluderer de nye vækstregioner i øst, giver et behov for også at diskutere de danske prioriteringer. De bør baseres på sammenhængende overvejelser af, hvordan den danske transportstruktur mest hensigtsmæssigt kan kobles op på den europæiske.

Såvel i offentlig som privat regi skal der de kommende år tages stilling til projekter, der vil have betydning for den samlede struktur i godstransporten. Hver for sig bygger projekterne på vurderinger af den fremtidige udvikling, som ikke nødvendigvis er identiske.

En mere sammenhængende prioritering må baseres på vurderinger af fordele og ulemper ved en række principielle valg i forhold til samspillet mellem den nationale og europæiske transportstruktur.

De følgende tre tænkte eksempler viser nogle mulige valg, som leder til forskellige prioriteringer.

Principielt kunne et overordnet valg være at lade omladningen af dansk gods mellem vej, bane og skib ske i de større europæiske knudepunkter. Allerede nu er fx Hamborg et centralt knudepunkt for dansk godstransport. Konsekvensen af dette valg ville være at prioritere gode vejforbindelser til de vigtigste europæiske knudepunkter.

Et andet valg kunne være at udvikle netværk mellem de danske knudepunkter, så de, gennem specialisering og samarbejder, opnår tilstrækkeligt kritisk masse til at stå stærkere i konkurrence over for eksisterende og nye knudepunkter i vore nabolande. Sammenslutningen af havnene i Fredericia og Nyborg i Associated Danish Ports og samarbejdet i Copenhagen-Malmoe Port er eksempler på strategiske valg i privat regi. Samarbejdet mellem Skandinavisk Transportcenter og Køge Havn er et andet bud på at styrke knudepunktsfunktionen gennem samarbejder. Dette valg ville medføre, at investeringerne prioriteres i forhold til at skabe et sammenhængende nationalt "fødesystem" til de større knudepunkter i den europæiske struktur.

Et tredje valg kunne være at satse på at etablere knudepunkter af en størrelse, der kan konkurrere med de større europæiske knudepunkter om at håndtere de godsstrømme, som forventes skabt i takt med væksten i Østersøregionen. Planerne for en containerhavn ved Stigsnæs og visionen om et Baltisk knudepunkt for intermodal godstransport – evt. understøttet af en fast forbindelse over Femern bælt – er eksempler på projekter, der udspringer af denne tanke. Det principielle valg ville betyde prioritering af investeringer i forhold til at kunne konkurrere med de internationale knudepunkter som Hamborg og Göteborg.

De skitserede valg bygger på forskellige mål for udviklingen af knudepunkterne i Danmark og betyder forskellige prioriteringer af de offentlige investeringer. Manglen på overordnede vurderinger af udviklingsscenarier og dermed pejlemærker gør det vanskeligt at sikre et produktivt samspil mellem offentlige og private investeringer. Dette kan medføre betydelig usikkerhed i forhold til at foretage de ofte store investeringer, der er tale om. Det kan betyde tilbageholdenhed i forhold til private investeringer i udviklingen af de danske knudepunkter og dermed risiko for, at de taber terræn i forhold til konkurrenterne.

Det er derfor væsentligt, at der etableres et overblik over mulige udviklingsscenarier og konsekvenser af forskellige principielle valg som pejlemærker for offentlige og private investeringer. Et overblik, der kan bidrage til, at de rigtige prioriteringer gøres.

De tre ministerier vil inden udgangen af 2004 etablere et overblik over scenarier for udviklingen i godsstrømmene i et udvidet EU med Østersøen som potentiel vækstregion, jf. indsats 3.2.

En vigtig opgave vil desuden være at skabe et overblik over de forventninger til udviklingen, som private aktører bygger deres strategier på. Endvidere vil det være centralt at skabe et overblik over de projekter, planer og politikker, som er under udvikling i Østersøregionen.

Målet er at skabe grundlaget for vurderinger af fordele og ulemper ved forskellige mulige prioriteringer i forhold til integrationen af den danske transportstruktur i den europæiske. Det tilstræbes, at de private aktører deltager som aktive parter i arbejdet jf. indsats 3.2.

Indsats 3.2 Danmark, godsstrømme og vækstregioner i EU

Regeringen vil i samarbejde med private aktører skabe bedre videngrundlag om fremtidens godsstrømme og knudepunkter omkring Danmark, så offentlige og private investeringer kan foretages optimalt.

3.3 Det fælles EU-arbejde for fair prisvilkår for transportformerne

Den europæiske udvikling går i retning af, at transportsektoren på længere sigt skal betale afgifter svarende til de omkostninger, sektoren påfører samfundet – i form af slid på infrastruktur, trafikuheld, trængsel, miljøbelastning osv. Senest har man i Tyskland besluttet at indføre en særlig national vejafgift.

I EU-regi er der gennem en årrække sat fokus på, at det er en nødvendighed at beskatte transporten efter samme princip for alle transportformer, hvis der skal sikres en lige konkurrence mellem transportformerne. Således udgav EU-kommissionen i 1995 en grøn bog med titlen “Towards fair and efficient pricing in transport”, der beskrev de politiske muligheder for at internalisere de eksterne omkostninger⁴ ved transport. Senest er emnet blevet behandlet i transporthvidbogen fra 2001⁵, jf. boks 3.2.

Boks 3.2 Transporthvidbogen og internalisering af eksterne omkostninger

Det er EU-kommissionens hensigt “at fremsætte et forslag til rammedirektiv i 2002, som for samtlige transportformer skal fastsætte principperne for prissætningen af benyttelsen af infrastrukturen samt afgiftsstrukturen” ...og videre at “forslaget, som vil give de enkelte medlemsstater et ganske stort spillerum med hensyn til gennemførelsen i praksis, skal være ledsaget af fælles metoder for fastsættelse af afgiftsniveauer, der både dækker de eksterne omkostninger og sikrer en fair konkurrence mellem transportformerne”.

4. Eksempelvis CO₂-belastning og andre miljømæssige eksternaliteter, trængsel, udvikling af infrastruktur, trafiksikkerhed osv.

5. Hvidbogen satte endvidere fokus på de multimodale transporters muligheder for at aflaste trængselsproblemerne i det overordnede europæiske vejnet, bl.a. i forbindelse med udbygningen af det Transeuropæiske transportnet (TEN).

Det er meget vanskeligt at give et fyldestgørende billede af, hvad de samfundsmæssige omkostninger er i dag for transport, og derved hvor meget de enkelte transportformer burde betale for fx miljøgener og trængsel. En samlet vurdering af transportformernes omkostningsvilkår, også når det gælder færdselsuheld, støj, miljø m.m., kræver et vidtrækkende analysearbejde. Et sådant analysearbejde er igangsat af Trafikministeriet. Første afrapportering med opgørelse af transportens marginale og totale eksterne omkostninger er sket maj 2003.

Bevægelsen hen mod at "internalisere" transporterhvervets samfundsmæssige omkostninger er i fuld gang. Visse medlemsstater har taget selvstændige initiativer. Schweiz indførte relativt høje kilometerafgifter og krydssubsidiering til banesektoren i 2001. Tyskland⁶ og Østrig⁷ forventes at indføre kilometerafhængige afgifter fra henholdsvis 2003 og 2004. Hermed har Tyskland fra den 1. september 2003 vedtaget også at fordele infrastrukturudgifter på udenlandske (bl.a. danske) lastbiler, der færdes på de tyske motorveje. Regeringen forsøger nu at afdække de danske konsekvenser af den tyske vejafgift, jf. boks 3.3.

Boks 3.3 Eksisterende indsats – De danske konsekvenser af den tyske vejafgift

Den tyske vejafgift forventes at have konsekvenser for det danske vognmandserhverv og den danske eksportsektor. Der er derfor et behov for at søge afklaret, hvori disse konsekvenser består.

Som reaktion på dette udspil fra Tyskland har regeringen igangsat et udredningsarbejde ledet af Trafikministeriet. Udvalget har maj 2003 afrapporteret med følgende indhold:

- Analyse af konsekvenser for dansk eksport og det danske godstransporterhverv af den tyske vejafgift.
- Analyse af konsekvenserne for konkurrenceforholdet mellem transportformerne af de nævnte tiltag.

I en anden fase vil udvalget analysere scenarier for den videre udvikling af infrastrukturafgifter i Europa. Den opsamlede viden fra dette arbejde vil danne et kvalificeret videngrundlag for den videre dialog med EU-kommissionen og relevante medlemsstater om infrastrukturafgifter.

6. Afgiftens størrelse vil variere efter lastbilens akselantal og miljønorm. Vejskatten pålægges lastbiler over 12 ton og beregnes med gennemsnitligt 0,15 euro (=1,12 kr.) pr. kilometer. Udstyret i lastbilerne til at udregne vejskatten stilles gratis til rådighed.

7. Også Østrig er på vej mod at indføre en vejskat. Østrigs trafikminister har således underskrevet en forordning om at indføre en østrigsk vejskat for lastbiler fra den 1. januar 2004.

Denne type differentierede betalinger kræver dog teknologisk udstyr og prismodeller for omkostninger, der først skal udvikles. EU-kommis-sionens kommende forslag til rammedirektiv om infrastrukturafgifter forventes at indeholde principper for beregninger på kilometerbaserede afgiftsværdier baseret på de enkelte transportformers samfundsøkonomiske omkostninger under forskellige forhold. Kommissionen har desuden fremsat et direktivforslag om den tekniske interoperabilitet af infrastrukturafgifter.

Det er uheldigt, at udviklingen i øjeblikket går mod oprettelsen af særlige nationale vejafgifter med tendens til beskyttelse af nationale særinteresser til følge, jf. indsats 3.3.

Indsats 3.3 Vejafgifter og bompengesystemer

Regeringen vil arbejde for, at bompengesystemer i enkeltlande i EU ikke skaber tekniske handelshindringer. Regeringen støtter en fælles EU-løsning på vejafgifter.

3.4 Brug af Offentlige-Private Partnerskaber

Regeringen ønsker større inddragelse af den private sektor i leveringen af offentlige serviceydelser. Et element hertil er at fremme mere forpligtende partnerskaber mellem offentlige og private aktører, hvor det vurderes, at der vil være gode effektiviseringsgevinster at hente. Også på trafikområdet viser internationale erfaringer fra bl.a. UK, at partnerskabsmodeller kan skabe mere effektive løsninger samt give et værdifuldt bidrag til udviklingen af den offentlige sektor.

Offentlige-Private Partnerskaber (OPP) er et redskab, der skal fremme dannelsen af effektive partnerskaber mellem den offentlige og den private sektor, hvor begge gør det, de er bedst til: Den offentlige part fastlægger de betingelser og standarder, som ydelsen skal leve op til, mens den private virksomhed leverer den fastsatte ydelse til en fast pris.

Ydelsen omfatter alle faser af projektet fra finansiering og planlægning over selve byggeriet til den efterfølgende drift og vedligeholdelse i en given periode. Fordelen er, at effektivitet, totaløkonomisk tankegang og innovation fremmes i den private virksomhed, uden at det overordnede, samfundsøkonomiske perspektiv tabes. Redskabet gør det lettere for den offentlige part at kontrollere sine udgifter og holde fokus på mål og resultater frem for på teknik og procedurer. Ulempen er bl.a., at det offentlige skal betale en risikopræmie til den private aktør, ligesom der

foreligger en mulighed for, at den private virksomhed går konkurs. Det er således nødvendigt at undersøge hvert enkelt konkret tilfælde, før det kan konkluderes, hvorvidt det er fornuftigt eller ej at anvende OPP i den givne situation.

For at fremme kvalificerede beslutninger om OPP arbejder Erhvervs- og Boligstyrelsen med at skabe en række redskaber til at vurdere, om OPP eller traditionelle løsninger bør vælges. Disse redskaber kan medvirke til at reducere de høje omkostninger, der er ved vurdering og kontrakt-indgåelser.

En særskilt problemstilling i den forbindelse er spørgsmålet om brugerbetaling som fx ved Storebælt og Øresundsbroen. Brugerbetaling giver på den ene side nye muligheder for at finansiere infrastruktur. På den anden side er der en række hensyn, der må tages med i betragtning, når det vurderes, om en helt eller delvis brugerfinansiering er hensigtsmæssig. Det er således ikke alle projekter, der vil være velegnede til en brugerfinansieret model. Der er en række naturlige forudsætninger, der skal være opfyldt, før brugerbetaling er en hensigtsmæssig finansieringsmodel:

- Fra brugerens synspunkt skal den brugerfinansierede infrastruktur give en væsentlig gevinst sammenlignet med alternative transportmuligheder.
- Samtidig skal der være alternative trafikmuligheder, så befolkningen kan vælge den brugerfinansierede trafikforbindelse til eller fra.

Er dette ikke opfyldt, risikerer man at få en uhensigtsmæssig sivetrafik til andre korridorer, hvor man ikke ønsker trafikken. Samtidig vil en manglende vilje til at benytte den brugerfinansierede infrastruktur også forårsage, at omkostningerne rent faktisk ikke bliver dækket. Ved en fuld brugerfinansiering skal trafikmængderne være tilstrækkelig store til, at omkostningerne rent faktisk bliver dækket.

Endelig bør man overveje, hvorvidt indførelse af brugerbetaling på udvalgte trafikveje uden tilsvarende compensation i andre afgifter rummer en risiko for, at eksempelvis mobiliteten på arbejdsmarkedet reduceres.

Det er således nødvendigt nøje at overveje i det konkrete tilfælde, om brugerfinansiering er hensigtsmæssig, eller om det er nødvendigt at finansiere investeringen ad anden vej. Modellen kan imidlertid – på nærmere definerede vilkår – give flere instrumenter for eksempelvis kommuner og amter ved valg af finansiering af infrastrukturforbedringer.

Det må forventes, at finansieringen, etableringen og ejerskabet af infrastruktur fortsat i helt overvejende omfang vil være en offentlig opgave. Men man ser internationalt og nu også i Danmark eksempler på, at større infrastrukturinvesteringer forsøges etableret i et samspil med private aktører, fx ved Femern Bælt.

Boks 3.4 Eksisterende indsats – OPP i regeringens investeringsplan

For at afdække konkrete fordele og ulemper ved en offentlig-privat partnerskabsmodel om infrastruktur vil regeringen igangsætte en række pilotprojekter. Som pilotprojekt er valgt en nærmere undersøgelse af mulighederne for privat inddragelse i finansiering, etablering og drift af en ny tunnel- eller broforbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund.

Kapitel 4

Samspil mellem transportformer: Fjernelse af tekniske barrierer

Hvor kapitel 3 havde et planlægningsmæssigt og et omkostningseffektivt perspektiv på samspil mellem transportformer, vil kapitel 4 fokusere på de *tekniske barrierer* for bedre samspil mellem transportformerne.

En grundlæggende forudsætning for, at multimodale transporter kan blive mere konkurrencedygtige fremover, er, at de skal kunne konkurrere på lige fod – på kommercielle vilkår – med unimodal transport.

Men multimodal transport er kendetegnet ved en større kompleksitet end unimodal transport, hvilket ofte indebærer høje transaktionsomkostninger. Disse omkostninger er de barrierer, som multimodale transporter lider under. De barrierer, der vil blive fokuseret på i kapitlet, er:

4.1 Manglende standardisering på tværs af lande og transportformer

4.2 Manglende digitalisering af dokumentdata i transportkæder

4.3 Formidlingsfunktionen – kundevedtede løsninger og konsolidering.

Ved at nedbringe disse barrierer vil multimodal transport have øget potentiale som konkurrent til de unimodale transporter. Det er imidlertid væsentligt at slå fast, at multimodale transporter først og fremmest kan konkurrere ved længere transport i et regionalt (europæisk) og internationalt perspektiv. De korte afstande i Danmark betyder, at potentialet for multimodale transport i den nationale transport er begrænsede, jf. kapitel 1.

Fokuseringen på disse konkrete barrierer i kapitlet er ikke et udtryk for en komplet gennemgang af alle de barrierer, som multimodale transport vurderes at lide under. Eksempelvis vurderes transportformernes forskellige ansvarsregler også at være en barriere, der hæmmer udviklingen af multimodal transport. I praksis er der imidlertid fundet løsninger således, at en harmonisering af reglerne ikke kan forventes inden for en nær fremtid.

4.1 Manglende standardisering på tværs af landegrænser og transportformer

Multimodale transporter adskiller sig først og fremmest fra unimodale ved, at godset skal omlades fra den ene transportform til den anden. Hvis multimodale transporter fremover skal udgøre et mere konkurrencedygtigt alternativ, skal der søges effektivitet via fokus på den samlede transportkæde og ikke på et enkelt led. Det er igennem *standardiserede* løsninger på tværs af transportkæden, at der kan skabes effektivitet i følgende forhold¹:

- lastebærernes anvendelse på tværs af transportformerne
- omladningsprocessen mellem transportformerne
- mellemlagringer og ompakninger af godset
- detailhandelens salgsarealer
- emballeringen.

De fire transportformer har udviklet sig i forskellig grad og i forskelligt tempo. Det samme gælder de lastebærere, som de forskellige transportformer benytter. Således har paller, veksellad og trailere fortrinsvis en historie på landjorden, mens containere kommer fra den interkontinentale skibstransport².

Da produktion og forbrug for længst har overskredet landegrænserne, vil standardisering af materiel og enheder fortrinsvis have en global og en regional (EU) dimension. Selv om der i europæisk og internationalt regi er udfoldet store bestræbelser på standardiseringsområdet, har den europæiske standardiseringsorganisation CEN og den globale standardiseringsorganisation ISO ikke altid været lige gode til at tage højde for at sammentænke og koordinere deres standardiseringsarbejde. Resultatet er, at det særligt mellem europæisk landtransport og global (sø)transport er gjort vanskeligt at få en samlet optimal udnyttelse i et multimodalt perspektiv. Kort opsummeret indebærer de sidste 50 års udvikling følgende problemstillinger:

- EUR-pallen passer meget dårligt til ISO-skibscontaineren, da der lige nøjagtig ikke kan stå to paller på den brede led.
- Der er gjort store investeringer i delsystemer, der ikke passer sammen.
- Der er meget dårlig justits omkring emballagedimensioner og pallestabling. Alene det forhold, at der optræder forskellige palletyper samtidigt i samme transport, betyder en manglende effektivitet i transportmidlerne, da lastemønstret får vanskeligere ved at gå op.

1. Modulstandardisering på transportområdet, Søfartsstyrelsen, 2003, kan hentes på www.ebst.dk/Godstransport.

2. Udviklingen af standarderne i transporterhvervet er uddybet på www.ebst.dk/Godstransport.

- ISO-skibscontainerne på 8' udnytter efterhånden kun dårligt den til-ladte maksimale bredde for vejtransporten.

Der findes ikke én løsning, som vil være til fordel for alt og alle, hvis disse konflikter skal løses. Nye løsninger vil typisk give problemer andre steder i kæden.

Tyndere vægge i skibscontainere er et løsningsforslag, der er teoretisk og praktisk muligt. Containere kan bygges med en indvendig bredde, så der er plads til, at to EUR-paller kan stå på tværs. Imidlertid har dette en konsekvens ved, at der i den resterende bredde kun er mulighed for få millimeter til containerens væg. Denne mindre plads resulterer ligeledes i, at der er mindre muligheder for at lave forstærkninger i siderne. Tyndere vægge vil således skabe forøget risiko for skader på godset.

Boks 4.1 SeaCell-containeren

Det tysk/amerikanske firma GE Sea Containers (SeaCo) i Hamborg har taget patent på en container (SeaCell). Væggene er så tynde, at der kan stå to EUR-paller på tværs samtidig med en afstivning, som gør, at skader på containeren søges minimeret.

Løsningen er fremkommet ved, at sideafstivningen er placeret forskudt på de to container-sider således, at afstivningen kan passes ind i hinanden. Hermed er der konstrueret en 8' (2.438,4 mm.) ekstern bredde med en intern bredde på 2.424 mm. Der er imidlertid meget få millimeter til at manøvrere SeaCell-containeren, hvorfor skader på sideafstivningen kan medføre, at håndteringen af SeaCell-containerne vanskeliggøres.

SeaCell-containeren kan bruges til alle de almindelige typer af paller, som der bruges i Europa. Imidlertid kan to US-paller ikke stå stablet på tværs.

SeaCell-løsningen er et bud på, hvordan problemet med intern versus ekstern bredde kan løses, jf. boks 4.1. Praksis er imidlertid, at container-fabrikkerne ikke bygger denne særlige containerløsning. Årsagen er den licensafgift, der afkræves for at udnytte patentet.

I stedet for at koncentrere sig om det indvendige mål kunne en løsning være at forøge hele containerens bredde. Set i forhold til containerski-bene betyder dette en betydelig komplikation, da en ny grundflade ikke kan passe ind i containercellerne, som er fysisk bestemte. Forskellige længder leves der allerede med i dag, da der både findes 20', 40' og 45' i længden. 20' og 40' går fint op i hinanden. Tilsvarende gælder for

forskellige højder, mens løsningen på 45'-containerne har været at stille dem særlige steder på skibet – typisk forrest eller bagerst på skibet – og over dæk.

Et tredje muligt løsningsforslag er de såkaldte slip-sheets, der er opfundet i USA. Her anerkendes, at især pallesystemer nu engang er meget forskellige i hele verden, hvorfor problemstillingen er grebet an ud fra denne anerkendelse, jf. boks 4.2.

Boks 4.2 Slip-sheets

En slip-sheet er et stykke pap eller plast, der er lidt større end pallens grundflade. En gaffeltruck, der har fået påbygget et push-pull udstyr, kan tage fat i den lille flig på slip-sheet'en, der stikker udenfor. Hele lasten trækkes op på nogle tynde og brede gaffler.

Lasten kan derefter placeres efter ønske, ved at en lodret plade skubber enhedslasten af gafflerne. En dårlig udnyttelse af grundfladen kompenseres normalt ved, at pallehøjden nu udnyttes til godset.

Fordelen ved slip-sheets er en effektiv udnyttelse af containerne, men en fortsat dårlig udnyttelse af paller, butikshylder, lagre osv., fordi der fortsat benyttes paller, når godset ikke fragtes med container. Endvidere vil systemet ikke være kompatibelt i alle retninger. Således vil der fortsat være problemer med at skulle overføre gods fra større paller til mindre paller (eksempelvis fra US-palle til EUR-palle).

En fjerde løsning kunne være ændringer af pallemål. Men som ovenstående illustrerer, vil også sådanne løsninger skabe problemer andre steder i transportkæden.

De økonomiske konsekvenser vil, uanset hvilken eller hvilke løsninger der måtte blive valgt, udgøre den største udfordring. Investeringer i materiel og den tidsperiode, som det tager at indfase nyt materiel, vil medføre store udgifter for nogle, mens andre vil blive mindre berørt.

Det er med andre ord ikke muligt at finde en løsning, der økonomisk og teknisk umiddelbart vil være tilfredsstillende for alle. Dette er en væsentlig konstatering i det fremtidige perspektiv.

Fra det danske transporterhverv samt det øvrige danske erhvervsliv må der arbejdes hen imod at få en fælles forståelse for problematikken. I denne sammenhæng bliver det vigtigt at opkvalificere debatten, hvor det er optimering og effektivisering af hele transportkæden, der bliver udgangspunktet.

Fokuseringen på standardiseringsproblematikken sker også i EU-regi. Således indgik standardisering af containere og veksellad som centrale elementer i EU-kommissionens hvidbog om transport fra 2001. Endvidere foreslog Generaldirektoratet for Energi og Transport (DG-TREN) som opfølgning herpå, at der blev udviklet en europæisk intermodal lasteenhed, der kombinerede containerens og vekselladets egenskaber.

Kommissionen har netop fremsat et direktivforslag om intermodale lasteenheder (ILU'er) – containere og veksellad som led i en samlet Short Sea Shipping Action Plan. Direktivforslaget består af to dele³:

- Den ene del sætter krav, der skal sikre maksimal interoperabilitet for ILU'er⁴ i forhold til lastvognstransport, togtransport, transport ad indre vandveje og skibsfart. Kravene til interoperabiliteten fastsættes af et forskriftsudvalg, der skal bestå af repræsentanter fra de enkelte medlemslande og EU-kommissionen.
- Den anden del af direktivforslaget specificerer udviklingen af to europæiske ILU'er (EILU). Dette arbejde tager udgangspunkt i "den nye metode" for standardisering, hvor EU-kommissionen på baggrund af et vedtaget direktiv giver den europæiske standardiseringsorganisation CEN et mandat til at udarbejde standarderne⁵. Standarderne skal efterfølgende harmoniseres.

Det er angivet i direktivforslaget, at ISO-skibscontaineren kan eksistere på lige fod med EILU'en på europæisk grund.

Der indføres dog et nyt element i forbindelse med EILU'en, som kan få betydning for ISO-containeren. Der indgår således i forslaget, at der skal fastsættes bestemmelser om vedligeholdelse og periodiske inspektioner af ILU'er, herunder ISO-skibscontaineren. Sådanne godkendelsesordninger kan ventes at få betydning for dansk såvel som international skibsfart.

Såfremt transporterhverv og transportkøbere kan stå samlet i opfattelsen af standardiseringsproblematikken, vil det givetvis resultere i bedre påvirkningsmuligheder i arbejdet med direktivforslaget og i CEN. Som led heri må der søges en international og ikke en regional løsning ved at få etableret et samarbejde mellem CEN og ISO.

Regeringen opfordrer erhvervet til at gå aktivt ind i standardiseringsarbejdet om European Intermodal Loading Units for at sikre, at danske

3. Se endvidere www.ebst.dk/Godstransport for en nærmere beskrivelse af direktivforslaget samt procedure.

4. I direktivforslaget opereres med begrebet Intermodal Loading Unit (ILU), som dækker bredt over alle containere og veksellad.

5. CEN skal medtage forskriftsudvalgets arbejde med krav til maksimal interoperabilitet.

interesser varetages bedst muligt. Dette kan gøres ved aktivt at bidrage til Dansk Standard for herigennem at påvirke standardiseringsarbejdet i CEN.

Dette kræver, at der snarest muligt bliver etableret en dialog for at finde en fælles forståelse, der kan indgå som led i den danske EU-procedure, jf. indsats 4.1.

Indsats 4.1 European Intermodal Loading Unit

Regeringen opfordrer erhvervene til at skabe fælles holdning, så Danmark får størst mulig slagkraft i forhold til EU-direktivet om Intermodal Loading Units.

45-fods containere og lastvognslængder

De førnævnte skitserede standardiseringsproblematikker udgør imidlertid kun en del af den samlede problemstilling. Således er eksempelvis længdedimensionen ikke inddraget i væsentlig grad, hvorfor denne kort skal skitseres i det efterfølgende.

Som det er nævnt i afsnittet om standardisering på tværs af lande og transportformer, er der udover de mere almindelige 20' og 40' ISO-skibscontainere også 45' ISO-skibscontainere i anvendelse. Imidlertid specificerer et EF-direktiv⁶, at dimensioner for lastvognes laddlængder ikke giver mulighed for transport af 45-fods containere efter den 1. januar 2007.

Begrænsningen i brugen af 45-fods containere på vej vil udgøre en barriere for såvel søfarten som for den landbaserede transport, da omlastning af gods indsejlet til Europa i 45-fods containere vil blive en nødvendighed. Dette skal ses i lyset af den generelle vækst i containertransport, hvor også 45-fods containeren har haft betydelige vækstrater⁷. En begrænsning i brugen af 45-fods containere vil således ikke leve op til de forventninger, som især transportkøberne stiller.

Set ud fra et erhvervsmæssigt behov vil begrænsningen i brugen af 45-fods containere således udgøre et fordyrende element. Behovet for fortsat brug af 45-fods containere er også mere specifikt påpeget af en række

6. EF-direktiv 96/53/EF.

7. I 1990 udgjorde flåden af 45-fods containere ca. 30.000. I 1995 var dette tal vokset til ca. 100.000 og i 2003 forventes en flåde af 45-fods containere på ca. 175.000. Væksten forventes ligeledes at fortsætte de kommende år.

centrale organisationer inden for transporterhvervet og blandt transportkøberne, herunder Danmarks Rederiforening, Dansk Transport og Logistik, Dansk Industri og Danmarks Skibsmæglerforening. Dette behov skal vejes op mod hensynet til bl.a. miljø og trafikikkerhed. Færdselsstyrelsen er parat til at optage diskussioner med EU-kommissionen, såfremt bl.a. de miljø- og trafikikkerhedsmæssige hensyn ikke overstiger de erhvervsmæssige fordele, jf. indsats 4.2. Ved bedømmelsen heraf vil der blive trukket på resultaterne af arbejdet med modulvogntog, jf. næste afsnit.

Indsats 4.2 Vejtransport med 45-fods containere

Regeringen er parat til snarest at rejse problemstillingen om fortsat brug af 45-fods containere for EU-kommissionen.

Modulvogntog

Længdedimensionen spiller også ind i andre forhold end ved transport af 45-fods containere. Modulvogntog er betegnelsen for lastbilvogntog med en længde på op til 25,25 meter og op til 60 ton totalvægt. Disse modulvogntog tillades ikke nationalt i andre lande end Sverige og Finland. De øvrige EU-medlemslande har i en rådserklæring til EF-direktivet om maksimale laddlængder for lastvogne mv. lovet "stand-still" om introduktion af modulvogntog.

Denne "stand-still" blev indgået, da det af samme rådserklæring fremgik, at Rådet anmodede EU-kommissionen om at udarbejde en rapport, der skulle belyse, "om det er berettiget, at de lange vogntog anvendes af andre lande end Sverige og Finland, og om det vil kunne påvirke den internationale konkurrence mærkbart under hensyntagen til principperne om harmonisering og stabilisering af dimensioner for køretøjer til vejgodstransport." Den fra EU-kommissionen ventede rapport er imidlertid endnu ikke blevet udarbejdet.

Siden udarbejdelsen og vedtagelsen af direktivet samt tilhørende rådserklæring har modulvogntog imidlertid været på dagsordenen i flere lande. Interessen for introduktionen af modulvogntog fra transportbranchens side skyldes bl.a., at forskningsresultater⁸ har vist økonomiske (og miljømæssige) gevinster herved. Omvendt har argumentet

8. I 2002 udgav det svenske "Institutet för transportforskning" (TFK) en rapport om modulvogntogene kaldet "Improved Performance of European Long Haulage Transport". Blandt de væsentligste af rapportens resultater kan fremhæves, at kørsel med modulvogntog medfører, at (1) antallet af ture kan reduceres med ca. 32 pct., (2) brændstofforbruget kan reduceres med ca. 15 pct., (3) transportomkostningerne kan reduceres med ca. 23 pct.

mod introduktion af modulvogntog hovedsageligt været trafikikkerhedsmæssigt samt eventuelle infrastrukturelle investeringer.

Situationen i dag er således, at der mangler analyser af betydningen for konkurrencesituationen over for andre transportformer, og at der også mangler analyser af de færdselsikkerhedsmæssige forhold. Endelig mangler der en undersøgelse af, i hvilket omfang der skal laves ændringer af veje, kryds, rundkørsler mv. for, at modulvogntogene kan køre der.

Bl.a. på forespørgsel af Dansk Transport og Logistik om mulighederne for at introducere modulvogntog har regeringen nedsat en trafikministeriel arbejdsgruppe, der skal udarbejde en forundersøgelse med henblik på at afklare, om Danmark bør arbejde for modulvogntog i EU, jf. boks 4.3.

Boks 4.3 Eksisterende indsats – arbejdsgruppe om modulvogntog

Regeringen har, efter forespørgsel fra erhvervet, nedsat en arbejdsgruppe, der skal udarbejde en forundersøgelse med henblik på at afklare, om Danmark bør arbejde for modulvogntog i EU.

4.2 Manglende digitalisering af dokumentdata i transportkæder

At gennemføre en transport kræver en række dokumenter – og mængden/kompleksiteten af dokumenter er som regel en del større for multimodale end for unimodale transportere. Dokumenterne regulerer især forholdene mellem parterne i transportkæden til forsikringsselskaberne og til offentlige myndigheder, især told- og veterinærmyndighederne.

De fire forskellige transportformer har hver deres lovgrundlag. I forlængelse heraf har de fire transportformer også forskellige regler for ansvar for befordring af gods. Dette er en af hovedårsagerne til den øgede dokumentmængde/kompleksitetsgrad i multimodale transportere⁹.

I det følgende gives en kort skitsering af kompleksiteten i de forskellige dokumenttyper. Ligeledes redegøres for, hvor dataene til dokumenterne skabes første gang, da der er mange data, der går igen fra dokument til dokument. En effektivisering heraf via digital lagring og overførsler kan være medvirkende til en smidiggørelse af det samlede dokumentflow.

9. En nærmere gennemgang af forskelle i ansvarsregler forefindes på www.ebst.dk/Godstransport.

Dokumenttyper ved transport

Det centrale dokument i enhver transport er det, der bekræfter den indgåede aftale mellem transportkøber og transportør. Afhængigt af sædvaner inden for den enkelte transportform benævnes dette transportdokument fragtbrev, konnossement mv.

De enkelte transportformer har hver sit lovgrundlag¹⁰. Dette nødvendiggør forskellige transportdokumenter for hver enkelt transportform. For vejtransporten benævnes transportdokumentet *CMR-fragtbrev*, for banetransporten *CIM-fragtbrev*, for luftfart *luftfragtbrev (Air Waybill)* og for søfart findes både *konnossement (Bill of Lading)* samt *søfragtsedel (Sea Waybill)*¹¹.

Der er forskellige krav til form og obligatoriske oplysninger for de enkelte transportdokumenter. Konnossementet er det eneste transportdokument, hvor der er behov for en elektronisk signatur, såfremt det elektronisk skal overdrages til andre på retmæssigt vis.

Transport af stykgods medfører ofte, at der udstedes *underfragtbreve*¹² af den speditør eller lignende, der konsoliderer flere stykgodsforsendelser.

Organisationer som fx BIMCO¹³, ICC¹⁴ og FIATA¹⁵ har udviklet multimodale og/eller kombinerede transportdokumenter med tilhørende klausuler målrettet til konkrete transporttyper.

Dokumenter ved farligt gods

Transport af farligt gods udgør som i så mange andre tilfælde et selvstændigt, men integreret aspekt. Ligesom i de førnævnte dokumenttyper findes der inden for de fire transportformer særskilte regelsæt og dokumenter¹⁶, når farligt gods skal transporteres.

Der er ved farligt gods krav i lovgivningen til visse papirdokumenter, der fysisk skal følge transportmidlet. Det gælder for vej-, bane-, fly- og multimodal transport og kan kommercielt også kræves ved søtransport. Kun unimodal søfart giver afsender eksplicit mulighed for elektroniske dokumenter mellem afsender og rederi.

10. Se www.ebst.dk/Godstransport.

11. Se www.ebst.dk/Godstransport for en nærmere beskrivelse af transportdokumenter.

12. Underfragtbreve regulerer aftalevilkår mellem speditøren og den enkelte afsender af stykgods. For samleforsendelsen eller konsolideringen udstedes så et normalt fragtbrev (alt efter transportform).

Inden for luftfragt kaldes underfragtbreve oftest for "House Waybill".

13. Baltic and International Maritime Council.

14. International Chamber of Commerce.

15. International Federation of Freight Forwarders Associations.

16. Uddybet i www.ebst.dk/Godstransport.

Forudsætningen for en sikker behandling af farligt gods under transporten er, at afsenderen giver de fornødne oplysninger til de efterfølgende led i transportkæden. Dette kan effektiviseres via elektroniske data.

Toiddokumenter

For toiddokumentation er der forskelle på ud- og indførsel i et fællesskabsland og et tredjeland uden for Fællesskabet.

EU-varer – i praksis benævnt T2-varer – er varer, der har oprindelse i eller er fortoldet i et EU-land. Ved salg af denne type T2-varer er der i toldmæssig forstand tale om en handel mellem EF-lande. Den administrative kontrol med vareleverancer mellem godkendte eksportører¹⁷ begrænser sig til indberetning i det såkaldte listesystem enten på papirform eller via it.

Til den toiddokumentation, der kræves ved udførsel af varer fra EF-området, gives gode muligheder for forskellige elektroniske løsninger til overførsel af data mellem virksomheder og Told & Skat. Det spænder lige fra online indberetning til indsendelse af disketter med de fornødne data. Forsendelsen skal dog under alle omstændigheder følges af de for identifikationen krævede dokumenter, som derfor må udskrives.

Ved indførsel af varer i et tredjeland kræver reglerne i det pågældende land en række dokumenter forelagt. Ofte skal disse dokumenter være på det pågældende lands sprog, og opstillingen kan variere fra land til land. Det er derfor næppe velegnede dokumenter for standardiserede it-løsninger.

Fortoldningen sker på baggrund af det såkaldte enhedsdokument¹⁸, men toldvæsenet tillader i vid udstrækning brug af kommercielle dokumenter.

Øvrige dokumenter

Der findes en lang række øvrige dokumenter, fx i forbindelse med restitutioner fra landbrugsvarer og veterinærområdet.

Opsamling af transportdata

De data, der afgives og er nødvendige ved varens bestilling, booking af transporten samt den egentlige transportafvikling, går igen i løbet af

17. Der beregnes ikke moms ved salg til en momsregistreret virksomhed i et andet EF-land, såfremt følgende betingelser er opfyldt: at varerne transporteres fysisk til et andet EF-land og – at det momsnummer, hvorunder køberen er momsregistreret i det andet EF-land, fremgår af fakturaen.

18. Også kaldet SAD, Single Administrative Document.

dokumentkæden¹⁹. Af hensyn til effektiviseringsgevinsten skal de fornødne data gøres elektronisk tilgængelige så tidligt som muligt i forløbet.

Bestilling af varer/ordrebehandling

Bestilling af varer i en handels- eller produktionsvirksomhed kan groft opdeles i køb af "traditionelle" ensartede produkter²⁰ og køb af individuelt tilvirkede varer²¹. Anvendelse af elektronisk on-line bestilling er oftest benyttet og mest oplagt ved førstnævnte, da sidstnævnte ofte kræver personlig betjening og rådgivning fra den producerende eller sælgende virksomhed.

Således er det ved den indledende ordrebehandling, at de første elektroniske data genereres i en form, der er velegnet til genbrug. Enten ved at varebestillingen indløber elektronisk, hvorefter de elektroniske data kan genbruges, eller ved at den afgivne varebestilling kan indtastes i et elektronisk medie. Typisk transmitteres en del af disse data internt i form af ordrebekræftelse og faktura mv., ligesom interne styringsbehov også dækkes. På dette tidspunkt i dokumentflowet er det i højere grad virksomheden end markedet, der har indflydelse på hvilket medie, der anvendes til overførsel af data.

Via oprettede kartoteker eller databaser har virksomhederne selv i vid omfang lagt intelligens ind i den elektroniske generering af forsendelsesdokumenter og andre relevante dokumenter i forbindelse med transport og levering af de bestilte varer²².

Senest fra dette sted i dokumentflowet vil der i de større virksomheder være mange andre faktorer, der næsten af sig selv vil fremtvinge en øget it-anvendelse, hvor dette ikke allerede er sket.

Når der bestilles varer med et indhold af farligt gods, er de fornødne data i mange tilfælde nedlagt i receptdatabasen²³, så der sikres en automatisk dokumentgenerering. Selv om der ved den senere transport i stort omfang kræves, at papirdokumenter følger transportmidlet ved transport af farligt gods, kan genererede elektroniske data anvendes i forbindelse med booking og dermed til advisering af transportør om farlige egenskaber.

19. En integreret del af transportkæden. Omfatter alle de dokumenter, som er fornødne for transporten af et produkt fra producent til endelig destination. Dokumentkæden omfatter alle typer af dokumentation, uanset om dokumentet er virtuelt, i papirform, internt eller eksternt.

20. Også kaldet genuskøb.

21. Også kaldet speciekøb.

22. Eksempelvis ordrebekræftelse, faktura m.m.

23. Database i producerende virksomheder, der indeholder detaljeret angivelse af materialeforbrug for et produkt.

Booking

Når en booking indløber hos en transportsælger, må denne selvfølgelig underkaste sig det valg af medie, som transportkøberen nu engang vælger at benytte.

Ved booking af transport er det meget almindeligt at anvende telefon med efterfølgende telefax som bekræftelse frem for online booking. I denne sammenhæng er det imidlertid væsentligt at fremhæve, at mange data, der indløber telefonisk hos transportsælger, skal indtastes i it-systemer. Visse kundeprofiler o.a. vil dog ligge i et kundekartotek.

Såfremt bookingen sker elektronisk, vil der i høj grad være mulighed for at genbruge de elektroniske data, som transportkøberne tidligere enten har modtaget elektronisk fra kunden, eller selv har indtastet i et elektronisk medie. Mange af de oplysninger, der skal benyttes i selve transportkøbet/booking af transporten, vil således gå igen.

På dette tidspunkt overgår data således på ny til elektronisk medie og er herefter egnede til genbrug i efterfølgende faser af transportkæden og dokumentflowet.

Den enkleste elektroniske form for booking er en e-mail, men også web-løsninger, hvor transportkøber indtaster de fornødne data på en transportsælgers interaktive hjemmeside (e-handel), er en mulighed. En helt tredje mulighed er en opkobling direkte til en transportsælgers it-plattform, men det vil i de fleste tilfælde kræve udveksling af fornødne standarder herfor.

Transportafviklingen

Den transportør, der modtager en booking, iværksætter en stribe foranstaltninger afhængig af bl.a. den pågældende transports kompleksitet.

En transportvirksomhed, der er totalleverandør af multimodal transport, er ikke nødvendigvis i stand til at levere samtlige ydelser i transportkæden med egne ansatte. Det betyder, at transportkøbet gentager sig for hvert led i en transportkæde, hvor der tilføjes underleverandører. Hermed kan den forestående transportvirksomhed selv optræde som transportkøber i forhold til sine underleverandører.

Den logistiske styring af multimodale transportkæder er bl.a. blevet muliggjort gennem udstrakt anvendelse af it, herunder i forbindelse med det dokumentflow, der er en integreret del af transportarbejdet. Transportvirksomheder anvender i meget stort omfang datamæssigt

genbrug under anvendelse af de systemer, der er til rådighed for kommunikation med samarbejdspartner, underleverandører og myndigheder.

Det eller de it-systemer, den enkelte transportvirksomhed betjener sig af, er forskelligt fra det, der findes i handels- og produktionsvirksomheder, fordi transport er selve produktionen.

Virksomhedstyper

Virksomhedernes størrelse, hvad enten der tales om transportkøbende eller transportsælgerende virksomheder, har indflydelse på brugen af it og genbrug af elektroniske data. Dette er en gennemgående konstatering i hele dokumentkæden.

I de større virksomheder sker der i udstrakt grad en løbende effektivisering og smidiggørelse af dokumentflowet ved hjælp af it og i tæt samarbejde med de vigtigste partnere.

Modsatningen hertil er en stor gruppe små og mellemstore virksomheder, hvor der kunne gøres en betydelig indsats for at påvise konkrete rationaliseringsgevinster gennem en øget it-anvendelse. Den manglende anvendelse af it i små og mellemstore virksomheder kan virke som en bremse på disses etablering af multimodale transportkæder. Dette skyldes, at de konkurrencemæssigt er oppe imod transportkæder, der drives af store virksomheder og med en udstrakt brug af it.

Det er samtidigt klart, at en del helt små virksomheder i dag betjener sig af velfungerende og så simple transportløsninger, at en større it-integration ikke vil øge effektiviteten.

Muligheder og barrierer

Som der er redegjort for, eksisterer der en række problemer og barrierer for it-anvendelse i multimodale transportkæder. Dette gælder særligt blandt de små og mellemstore transportkøbende og -sælgerende virksomheder. Af de væsentligste muligheder og barrierer kan følgende opsummeres:

Transportkøber:

Der er ikke offentligtretlige krav om papirdokumenter, for så vidt angår *ordrebekræftelse, faktura, ordrebehandling, interne adviser, forudanmeldelse til told og leveringsbekræftelse*. Disse dokumenter kan uden problemer indpasses i en elektronisk transmission, som en del af en samlet it-løsning. Derimod er der krav om, at *farligt gods erklæring, transportdokument og tolddokument* som papirdokument skal følge transport-

midlet. Der ligger et effektiviseringspotentiale for en it-mæssig generering af de fornødne data til disse dokumenter.

For *indkøbsordrer og booking* kan det konstateres, at disse dokumenter ikke fuldstændig kan baseres på en papirløs it-løsning, før det lykkes at ændre i eksisterende sædvaner og/eller markedsvilkår (telefon og fax som vanligt medie).

Transportsælger:

Her er det kun den *interne ordrebehandling*, der giver mulighed for en fuldstændig it-løsning. For en række dokumenter såsom *transportdokumentet, leveringsbekræftelse (underskrift som bevis), tolddokumenter* mv. er der anført krav om, at papirdokumentet følger transportmidlet.

På grund af sædvaner og markedsvilkår vil *booking* ikke altid kunne ske elektronisk. Det er til gengæld et af de områder, der bør arbejdes med.

Koncepter for it-løsninger

Sigtet med koncepterne er en effektivisering af den multimodale transportkæde, herunder på dokumentsiden. Her kan peges på:

- direkte booking af transport for alle led i transportkæden
- dynamisk opdatering af bookingstatus
- tracking af forsendelser med positionering i transportkæden
- levering af og dynamisk opdatering af transportdokumenter
- modtagelse og afsendelse af dokumenter i forbindelse med import og eksport
- styring af multimodale transportere
- mulighed for at sende tekstmeddelelser
- adgang til ønskede "timetables" eller "schedules"
- adgang til listepriiser.

Herved opnås:

- dynamiske transportdokumenter
- tilførelse af intelligens ved træk på tilgængelige databaser
- løbende elektronisk opfølgning på transportafviklingen.

I det følgende er opstillet to koncepter for samarbejder mellem transportkøbende og transportsælgerende virksomheder, der kan medvirke til en effektivisering af den multimodale transportkæde.

Koncept 1, det proprietære/eksklusive

Konceptet er kendetegnet ved, at en mellemstor eller større transportør over en årrække har opbygget interne it-løsninger til løsning af transportopgaven. Samtidig vil transportøren typisk have egen it-afdeling

og/eller en aftale med en it-leverandør. Under alle omstændigheder kræves en stor it-mæssig kompetence hos transportøren.

Med det proprietære udgangspunkt ligger en stor opgave i at skabe driftssikre forbindelser mellem transportørens interne netværk/it-system og dennes kunder, partnere og underleverandører samt til de offentlige myndigheder. Denne opgave vil typisk være lagt hos en it-netværksleverandør, der kan sikre, at dokumenter og instruktioner kan skifte netværk og protokol uden at involvere afsenders og modtagers it-systemer.

De proprietære systemer er inde i en udvikling, hvor der søges standardiserede løsninger, som gør det hurtigere og billigere at koble nye kunder og samarbejdspartner op.

Fordelene ved de proprietære løsninger er, at transportvirksomheden har den fulde kontrol, så transportkøberne opfatter dem som one stop løsninger. Som følge af denne kontrol kan transportvirksomheden knytte de øvrige aktører i transportkæden nærmere til sig. Ligeledes kan it-systemet indrettes mere målrettet til de deltagende aktører.

Omvendt er ulemperne, at systemet omfatter en begrænset kreds af virksomheder. Åbne systemer giver med færre omkostninger adgang for flere nye kunder og samarbejdspartnere.

Koncept 2, den åbne transportportal

Portalernes udgangspunkt er oftest it-virksomheder, hvor der modulært stilles elektroniske løsninger til rådighed for transportkøbere og –sælgere, som alt efter behovet kan til- eller fravælge de enkelte moduler. Dette sikres gennem anvendelse af åbne it-standarder således, at der kan sikres en sammenkobling mellem de øvrige systemer hos transportkøbere og transportører.

Kommunikationsmæssigt lægges stor vægt på at anvende de muligheder, som internettet tilbyder. Herved skabes en direkte forbindelse mellem alle deltagerne i transportkæden. Portalerne kan også tilbyde løsninger, der baserer sig på EDIFACT²⁴ eller andre standarder.

Transportportalerne er kendetegnet ved en flad struktur, der i princippet tillader alle størrelser af virksomheder og myndigheder at deltage. Portalerne kan karakteriseres som it-integratorer, der er med til at udvikle det fulde potentiale i virksomhedernes interne it-systemer.

24. EDIFACT står for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport og er en global standard for et udvekslingsformat for EDI-transaktioner.

Datamæssigt indeholder transportportalerne de oplysninger, der er nødvendige til afvikling af transporten. Alternativet med løbende opkald til de tilsluttede virksomheders databaser indebærer datasikkerhedsmæssige problemer.

Det må antages, at en væsentlig målgruppe for yderligere udvikling og brug af transportportaler i Danmark vil være transportvirksomheder, der primært retter sig mod landtransport herunder som en del af en multimodal transport. Hertil kommer virksomheder, der i dag ikke er opkoblet til en transportportal, men evt. selv har en proprietær it-løsning.

Anbefaling

Det vurderes, at udviklingen af et gennemgående multimodalt transportdokument *ikke* er hensigtsmæssigt²⁵, da et sådant transportdokument støder på en række problemer. Ud over konventionsmæssige forhold skyldes dette også forskellige kutymer og standardklausuler inden for hver transportform.

De forskelle til obligatoriske oplysninger, der gælder for de forskellige transportdokumenter og transportformer, udgør umiddelbart ikke en hindring for elektronisk generering af dokumenter ved genbrug af data i transportkæden.

De bedste muligheder for samlet set at fremme brugen af it i transportsektoren synes at ligge i anvendelsen af en for parterne ekstern it-leverandør/portal.

På den ene side vil dette kræve, at it-virksomheder/portaler markedsfører effektive it-systemer, der kan løse de påviste behov. På den anden side er det samtidig nødvendigt, at transportkøbende og -sælgende virksomheder i deres generelle strategi er med til at stimulere og sikre den nødvendige efterspørgsel.

Regeringen anbefaler således, at der sker en modningsproces i fokuseringen på digitalisering af transportdata i et transportkædeperspektiv. Dette kræver:

- at erhvervet fokuserer på en løsning af de konkrete barrierer for genbrug af elektroniske data i dokumentkæden

25. Denne konklusion forholder sig ikke til udviklingen på internationalt plan, eksempelvis i UNCTRAL, af nye regler for dør-til-dør transporter. Det kan ikke udelukkes, at udviklingen af et nyt regelsæt med multimodal udstrækning vil kunne medføre, at udviklingen af et sådant dokument bliver hensigtsmæssig. Se endvidere www.ebst.dk/Godstransport om forskellige ansvarsregler for de forskellige transportformer.

- at erhvervet går ind i en dialog med it-leverandører om markedsføring/udvikling af effektive it-systemer til at understøtte effektiviseringen af transportkæder
- at erhvervet igangsætter et nærmere studie af e-handel og portaler i transportkæder og netværk, som kan afdække muligheder og trusler for små og mellemstore danske transportkøbende og transportsælgende virksomheder. Regeringen er parat til at indgå i et samarbejde med erhvervet herom, såfremt erhvervet tager initiativ hertil.

Det er naturligt, at arbejdet med et nærmere studie af e-handel og portaler i transportkæder og netværk kommer til at foregå i Dansk Standards Transportudvalg for e-business, hvor såvel dele af transport- som it-branchen deltager. Det er vigtigt, at alle aktører i transportkæden deltager. Udvalget er allerede inde i projekter, der sigter på at fremme it-udviklingen i transportbranchen. Her kan nævnes et projektoplæg, der tager udgangspunkt i XML-strategien i Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling.

4.3 Formidlingsfunktionen – kundevendte løsninger og konsolidering

Tekniske forhold, såsom standardisering og dokumenthåndtering, har hidtil været omdrejningspunktet for dette kapitel i forsøget på at skitsere hvilke barrierer, der eksisterer for multimodale transporter.

Fokuseringen på disse traditionelle “hårde” og tekniske barrierer er imidlertid ikke nok. De ressourcer og kompetencer, der er med til at planlægge, styre og udvikle den multimodale transportkæde, må også inddrages. Her skal der fokuseres på udvikling af nye transportløsninger i samarbejde med kunden og på konsolidering af godsstrømme.

For den kundevendte del er det udvikling, køb og salg af transportløsninger, der er i centrum. For den konsolideringsmæssige del er det den konkrete afvikling af transporten, hvor konsolidering med andre transportopgaver sigter på en effektivisering af selve transporten og dermed på en billigørelse.

Opgaverne løses typisk i et netværk bestående af transportkøbere og forskellige aktører i transportsektoren. Samtidig er der tale om en logistisk tilgang, der går videre end selve transportopgaven. Det er således svært at adskille det kundevendte og det konsolideringsmæssige, som i det følgende sammenfattes under overskriften formidlingsfunktionen.

Formidlingsfunktionens rolle og funktion er i stadig bevægelse. Den traditionelle forståelse af vognmænd, rederier, baner mv. – VOCC'er²⁶ – som leverandører af fysiske ydelser til skibsmæglere og speditører mv. – NVOCC'er²⁷ – er under opbrydning. Det kan således konstateres, at en del vognmænd i stigende grad selv står for kundekontakten samtidig med, at den fysiske transport i stigende grad løses af underleverandører. På rederisiden ses en tilsvarende udvikling. Der kan dog også findes eksempler på den modsatte udvikling, hvor NVOCC'er optræder som VOCC'er, men førstnævnte udvikling synes at være stærkest.

Mønstret, hvor formidlingsfunktionen har været præget af aktører specialiseret i hver sin transportform, er således under opbrydning. Dette sker såvel gennem fusioner på transport- og logistikområdet som igennem produktudvikling og netværksdannelse. Udviklingen påvirkes fx af den offentlige regulering, herunder it-mæssige muligheder for indberetning og af den teknologiske udvikling. Herved åbnes op for nye samarbejdsformer i transportbranchen og mellem branchen og transportkøberne.

I et multimodalt perspektiv er det centralt at skabe den nødvendige konsolidering, der kan være med til at sikre en større effektivitet i det samlede transportsystem. Det ser imidlertid ud til, at de nødvendige kompetencer for at opnå dette ikke er til stede i tilstrækkelig grad i dag.

Eksempelvis udgør den uddannelsesmæssige baggrund, hvor man i uddannelsesforløbet specialiserer sig i én transportform en barriere for horisontal integration af samspillet mellem transportformerne.

Endvidere har denne specialisering til en vis grad medført, at der eksisterer en vanetænkning med favorisering af en specifik transportform til følge. Selv store europæiske speditørfirmaer, der både arbejder inden for vej, bane, luft og sø, kan have svært ved at etablere multimodale transportløsninger. Dette skyldes bl.a. den specialisering, der let opstår. Samtidig er de enkelte afdelinger i konkurrence med tilsvarende afdelinger hos andre speditør- og skibsmæglerfirmaer samt med selvstændige speditør- eller skibsmæglerfirmaer. Hertil kommer forskellige regler og sædvaner for de enkelte transportformer.

Vanetænkningen hersker dog ikke alene inden for formidlingsfunktionen. Også fra transportkøbernes side kan peges på sædvaner i forhold til valg af transportløsninger.

26. Vessel Owning Common Carriers, hvor vessel her skal forstås i en bredere betydning end skib.

27. Non Vessel Owning Common Carriers, hvor vessel her skal forstås i en bredere betydning end skib.

Disse forhold kan være med til at skabe stivheder i formidlingsfunktionen, der ikke er med til at fremme den multimodale tankegang.

Europæisk fokus på kompetencer i formidlingsfunktionen

Også EU-kommissionen har sat fokus på formidlingsfunktionens rolle i et multimodalt perspektiv. Således er formidlingsfunktionen siden 1997 gradvist gjort til et selvstændigt fokusområde²⁸.

I EU-kommissionens transporthvidbog fra 2001²⁹ tages udgangspunkt i, at en bedre konsolidering af gods vil være nødvendigt for at sikre en højere effektivitet på transportmarkedet. Højere effektivitet er et samfundsmæssigt krav ud fra såvel et økonomisk som et miljø- og ressourcemæssigt synspunkt.

EU-kommissionen forudser, at førnævnte konsolidering vil blive varetaget af et nyt erhverv – fragtkoordinatorer, der vil have til opgave at finde den mest hensigtsmæssige sammensætning af transportformer for en given transport.

Om der konkret opstår et nyt erhverv, er nok at tage munden for fuld. I stedet må forventes en udvikling af transporterhvervet, idet det er vigtigt at se kundevendte løsninger og konsolidering under et. Her vil kompetencer, der går på tværs af transportformer, samt en proaktiv indgangsvinkel til transportydelseernes udvikling være i fokus.

Udviklingen på transportmarkedet skaber nye forretningsområder

At der er behov for en udvikling af formidlingsfunktionen, skal ikke forstås isoleret på baggrund af fagspecifik fokusering. Det skal snarere forstås i sammenhæng med den generelle udvikling i transport- og logistikervhvet, da det her er for snævert at tale om transporterhvervet.

Udviklingen stiller krav til den enkelte virksomhed om at vurdere hvilke kompetencer, der sikrer den højeste effektivitet og dermed den bedste forretning.

Tendenserne de senere år har således peget på, at stadig flere virksomheder³⁰ har gjort sig klart, at det er nødvendigt at fastlægge sine kerne- og periferiydelser. At gabe over begge områder stiller for store finansielle og kompetencemæssige krav.

28. EU-kommissionen sendte i juni 2002 et forskningsprojekt omhandlende fragtintegratorer i udbud: "Invitation to tender No. TREN/B4/07-2002, Study on freight integrators".

29. Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg, Kommissionen, 2001.

30. Virksomheder skal her forstås bredt som produktions- og handelsvirksomheder.

For nogle af de transportkøbende virksomheder har konsekvensen været en outsourcing af transport- og logistikområdet.

En acceleration af denne udvikling, der også involverer de små og mellemstore transportkøbende virksomheder, har været ventet i flere år³¹, men er udeblevet. Dette kan skyldes, at der ikke har været et "godt tilbud" fra transport- og logistikerhvervet, hvor dette går proaktivt ind i en dialog med transportkøber med udgangspunkt i dennes forretningsstrategi.

Konkret kan transport- og logistikydelser skitseres som:

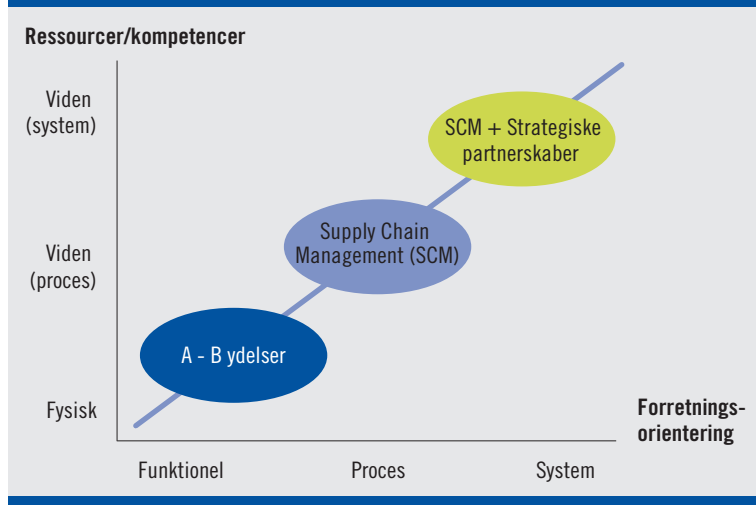
- *Den fysiske transport samt lagerstyring og -drift*, der skal skabe mulighed for reducerede kapitalbindinger i varelagre. Pakning og emballering skal endvidere kunne indgå som elementer i distributionen af produkterne.
- *Design, styring og udvikling af transportkøbers transport og logistikprocesser*. Dette indebærer en helhedsbetragtning på produktion og distribution, over transportør, videre til lagerfunktioner og frem til slutbrugere.
- *Dokumentationen af transporten*, herunder overvågning af produktens vej i forsyningskæden, fx track and trace og dokumentationsmæssige krav i forbindelse med miljømæssige og sociale forhold, herunder arbejdsmiljø. Hertil kommer dokumenthåndteringer i forhold til de deltagende parter samt offentlige myndigheder.
- *Den it-mæssige sammenkobling* af aktiviteterne i transport- og logistiksystemet med opsamling af data, der kan bruges til den fortsatte udvikling af effektiviteten³².

I nævnte rækkefølge giver ydelserne/"dotsene" indtryk af udviklingen fra den konkrete fysiske transport og styring af vareflow, over procesorienterede lager- og dokumentationsydelser (tredjeparts logistik) og frem til en systembetragtning på hele forsyningskæden (fjerdeparts logistik). Illustrativt kan dette vises ved figur 4.1.

31. Jf. KPMG's logistikundersøgelser.

32. Jf. afsnit 4.2.

Figur 4.1 Udviklingstendenser i transport og logistik



Ellipserne i figuren dækker over teoretisk funderede logistiske begreber. Der er tale om en udvikling, hvor der i stigende grad indbygges viden i transporten og ikke mindst ud fra en systemtankegang. Det er denne proces, som formidlingsfunktionen kan og skal være med til at præge.

Formidlingsfunktionens rolle i forhold til de nævnte ydelser bliver med andre ord at tilbyde et konkret, men varieret transport- og logistikprodukt på et givet delmarked. Herved sikres en bedre effektivitet inden for hver af de oplistede “dots”.

Fremtidens transport- og logistikudfordringer stiller krav om tværgående kompetencer og ydelser

Udviklingen mod processer og systemer i figur 4.1 sker på ingen måde af sig selv, men forudsætter, at transport- og logistikerhvervet er innovativt. Basis herfor er en fælles udvikling af erhvervets og transportkøbernes forretningsstrategier.

Det er essentielt, at der ikke kun fokuseres på den kortsigtede varetagelse af enkeltopgaver. Således skal potentialet ved at tilbyde en ydelse, der sikrer højere effektivitet hos de transportkøbende virksomheder, udnyttes. Det drivende element bliver med andre ord at indfri transport- og logistikpotentialet hos transportkøberne.

Også de transportkøbende virksomheder vil have interesse heri. Mere bredt set vil det være til gavn for effektiviteten i transportsystemet.

Der kan og må således stilles følgende krav til transport- og logistikerhvervet og herigennem til formidlingsfunktionen:

- Dybtgående kendskab til prisstruktur og kvalitetsniveau på transport- og logistikmarkedet. Herved kan de billigst mulige fysiske ydelser ved et givet kvalitetsniveau indhentes, fx på transport og oplagring. Formidlingsfunktionen må kende markedsforholdene lige så godt om end ikke bedre end transportkøberne. Herved kan ansvaret for at udnytte en given overkapacitet på transportmarkedet lægges over på formidlingsfunktionen.
- Udnyttelse af skalafordele for de forskellige transportformer så der ud over virksomhedsøkonomisk holdbare løsninger også bliver tale om miljømæssige og socialt holdbare transportløsninger.
- Bud på hvordan formidlingsfunktionen kan understøtte transportkøbers daglige operation og strategiske udviklingsprocesser.
- Udnyttelse af it som en nøglefaktor, herunder en tæt integration mellem kundens og transportkøbers værdikæde.

Innovation og udvikling af transport- og logistikydelser kan imidlertid ikke sikres af kortvarige transportaftaler, der ofte genforhandles ud fra et prismæssigt fokus. Således vurderes det, at op til 60 pct. af transportkøberne foretager udbud en gang om året. Baggrunden herfor er forventning om en økonomisk gevinst, idet transportmarkedet er til at presse³².

Længevarende strategiske partnerskaber med transportkøber er en nødvendighed for at give rum til innovative ydelser. Udfordringen ligger således ikke udelukkende i hænderne på formidlingsfunktionen, men stiller ligeledes krav og udfordringer til transportkøberne. I denne proces bliver det centralt at opbygge en grundlæggende tillid mellem transportkøber på den ene side samt transport- og logistikerhvervet på den anden side. Her får formidlingsfunktionen en central rolle, og der kan peges på følgende forudsætninger:

- At kunden kan få fordel af markedsforholdene for den fysiske transport, hvis der er overkapacitet på markedet.
- At kunden betaler en konkurrencedygtig pris for den samlede transport- og logistikydelse. Til sikring heraf kan fx tænkes, at flere transportvirksomheder og transportkøbere går sammen om udvikling af et benchmarksystem. Best practice kan i denne forbindelse være udgangspunkt for læring.
- Større åbenhed om transport- og logistikomkostningernes betydning gennem fælles adgang til kalkulationer- og regnskaber – open books.

32. Den Danske Logistikanalyse, KPMG, 2002.

En udvikling af transport- og logistikerhvervet til i højere grad at være baseret på tværgående kompetencer er således langt fra en opgave, der kun vedrører erhvervet selv. Transportkøbere og transportsælgere må ligeledes være proaktive i forsøget på at imødekomme det effektiviseringskrav, som fremtidens (og nutidens) transportmarked opstiller.

Opsummerende kan det – med samfundets effektiviseringskrav in mente – konstateres, at det centrale er at få løst opgaverne og ikke hvem, der skal løse dem. Det er imidlertid opfattelsen, at udviklingen på transport- og logistikmarkedet har skabt et behov for nye kompetencer hos formidlingsfunktionen.

Kapitel 5 om øget videnindhold i transporterhvervet vil i policy-sammenhæng følge op på disse konklusioner.

Kapitel 5

Øget videnindhold i transport- erhvervet

Transporterhvervet står over for to primære udfordringer de kommende år, hvad angår kompetencer. For det første kan mangel på arbejdskraft ramme erhvervet som følge af faldende arbejdsudbud. I takt med at de små årgange kommer ind på arbejdsmarkedet, vil konkurrencen om de dygtigste unge skærpes.

For det andet betyder udviklingen på transportmarkederne, som den er beskrevet og analyseret i de forrige kapitler af nærværende rapport, at transportvirksomhederne stilles over for krav om øget videnindhold i ydelserne og dermed om øgede kompetencer. Effektivitet og innovation er i denne forbindelse nøgleord, men som det også er beskrevet i kapitel 4, fordrer disse nøglefaktorer, at de rette kompetencer er til stede.

Det er en udfordring for transporterhvervet at udvikle kompetencer, som kan bidrage til at fjerne barrierer for øget effektivitet og innovation i ydelserne. Denne udfordring gælder hele transporterhvervet, der – med undtagelse af søfart – har et relativt begrænset uddannelsesniveau. Ikke alle virksomheder har dog behov for at øge deres kompetencer. For mange af de virksomheder, der leverer faste ydelser på det lokale og regionale marked, er prisen den vigtigste konkurrenceparameter. Men de virksomheder, der har et ønske om at udvikle sig og levere ydelser med et højere videnindhold og herigennem opnå effektiviseringsgevinster, skal opbygge nye kompetencer.

Udfordringerne kan mødes med tiltag, der giver mulighed for kompetenceudvikling, både på det virksomhedsorganisatoriske plan og gennem øget uddannelsesaktivitet.

På uddannelsesområdet er de primære udfordringer, at mange af medarbejderne har begrænset uddannelsesniveau, og at en stor andel af de transportuddannede finder ansættelse i andre erhverv. Der er imidlertid iværksat en række initiativer, som må forventes at bidrage til at øge kompetenceopbygningen i transporterhvervet.

De mest markante problemer findes på de transportområder, hvor uddannelserne stadig findes i regi af enkeltvirksomheder/-myndigheder, fx lokomotivføreruddannelsen, uddannelsen til lods mv. Her kan uddannelsesmæssige flaskehalse være en hæmsko for åbning af markedet for øget konkurrence.

5.1 Mangel på arbejdskraft kan ramme erhvervet

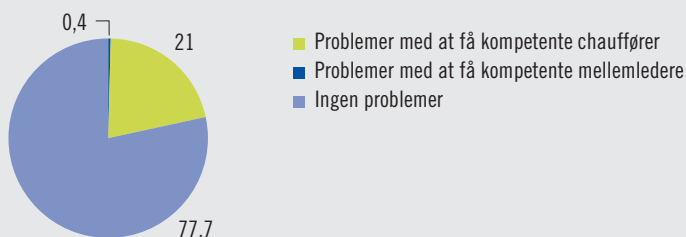
I takt med at de små årgange kommer ind på arbejdsmarkedet, vil konkurrencen om de dygtigste unge skærpes. Udviklingen i arbejdsstyrken mellem 16 og 29 år tegner et fald frem mod 2010¹.

Tilgang af arbejdskraft i en tid med små årgange

I en tid med mangel på arbejdskraft er det en særlig udfordring for transporterhvervet at rekruttere tilstrækkelig, kompetent arbejdskraft.

Det er ved at blive svært at rekruttere til en del virksomheder inden for vejtransporterhvervet, jf. figur 5.1.

Figur 5.1 Rekruttering i vognmandserhvervet, 2002



Kilde: PLS Rambøll for Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2002²

Samme tendens gør sig gældende i de lange kompetencetunge uddannelser til det maritime erhverv, hvor bl.a. rekrutteringen af skibsjunior-officerer udviser en faldende tendens. Dette står i modsætning til de korte maritime uddannelser. Ud fra et vurderet årligt tilgangsbehov til erhvervet på 300 nyuddannede, er der i disse år kun en tilgang på ca. 150 nyuddannede.

Transporterhvervet er karakteriseret ved varierende arbejdstider og mindre fleksible arbejdsforhold. Faktorer, som har indflydelse på, om de unge finder erhvervet attraktivt. Det gælder om at gøre det attraktivt at

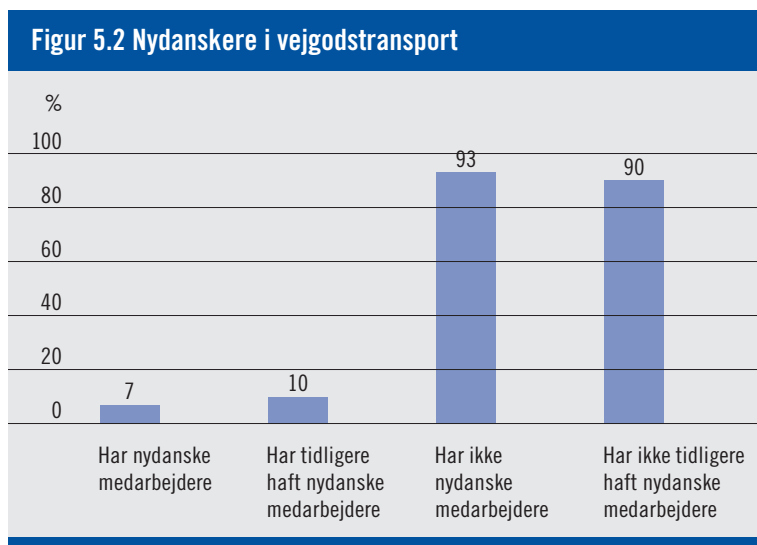
1. Finansredegørelse, Finansministeriet, 2002.

2. Interviewundersøgelse blandt 230 vognmandsvirksomheder.

søge ansættelse inden for transport gennem øget profilering af de muligheder, ansættelse i erhvervet giver. Her har erhvervet en væsentlig opgave at løfte.

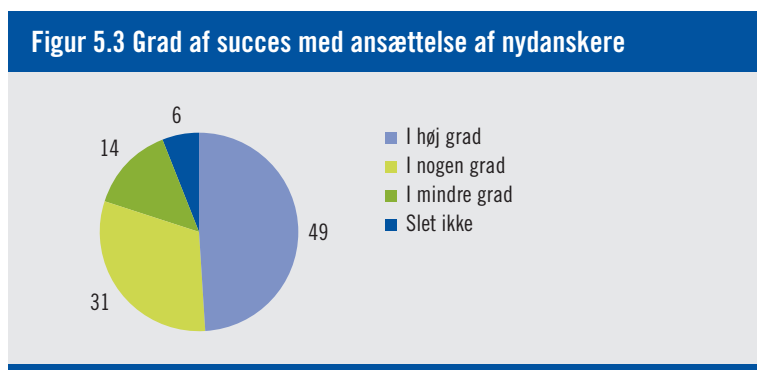
Desuden kan transporterhvervet blive bedre til at benytte den uudnyttede arbejdskraft hos nydanskere med både længere og kortere uddannelser.

I vejgodstransporten er der ikke megen tradition for rekruttering af nydanskere. Som figuren viser, har over 90 pct. af virksomhederne ikke på noget tidspunkt haft nydanskere ansat, jf. figur 5.2.



Kilde: PLS Rambøll for Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2002

Men transportvirksomheder, der har haft nydanskere ansat, er i overvejende grad tilfredse med ansættelsens forløb. 80 pct. angiver, at de i høj eller nogen grad har været tilfredse med ansættelsens forløb, jf. figur 5.3.



Kilde: PLS Rambøll for Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2002

Der kan peges på flere årsager til, at der ikke er flere nydanskere ansat i godstransportbranchen. Den primære årsag vurderes at være, at arbejdskraftudbuddet hidtil har været tilstrækkeligt uden, at der har været behov for rekruttering blandt nye grupper, fx nydanskere eller kvinder.

Nydanskere søger faktisk ind i transport. Men ofte inden for personbefordring. Dette vurderes at skyldes dels tradition for "netværksrekruttering" blandt nydanskere, det vil sige, man søger ansættelse der, hvor man kender andre, dels at uddannelsesinstitutionerne allerede har opbygget relationer til virksomheder på dette område.

Det er målet, at beskæftigelsen øges med 87.000 frem til 2010³, herunder at kompetencer hos nydanskere så vidt muligt udnyttes⁴. Det er en opgave for alle erhverv at bidrage til at opnå dette mål.

Regeringen har taget initiativ til en styrket indsats for at integrere nydanskere på det danske arbejdsmarked, jf. boks 5.1. Udlændinges tilknytning til arbejdsmarkedet er langt ringere end den øvrige befolknings⁵.

Boks 5.1 Eksisterende indsats – Puljer til fremme af integration af udlændinge på arbejdsmarkedet

Der er afsat ca. 160 millioner kr. i perioden 2003-2006 til en række puljer til en styrket indsats for integration af udlændinge på arbejdsmarkedet. Det overordnede formål med puljerne er at fremme en hurtig integration af udlændinge på arbejdsmarkedet. Indsatsen er rettet mod virksomheder, rådgivning over for udvalgte grupper samt nyskabende forsøg. Pengene fra puljerne kan primært søges af kommuner og arbejdsformidlinger, der har planlagt en særlig indsats for at fremme beskæftigelsen af flygtninge og indvandrere. Desuden vil virksomheder, organisationer, lokale foreninger m.fl. kunne søge penge fra nogle af puljerne. Mere information kan findes på www.inm.dk.

Flere nydanskere i transport kan øge tilgangen af arbejdskraft de kommende år. Det anbefales derfor, at erhvervet overvejer, hvordan de kan bidrage til at rekruttere nydanskere. Her kan erfaringer eksempelvis hentes fra håndværks- og restaurationsbranchen, jf. boks 5.2.

3. Flere i arbejde, Regeringen, september 2002.

4. Vækst med vilje, Regeringen, 2002.

5. De seneste tal viser, at kun 47 pct. af alle indvandrere og efterkommere fra tredjelande mellem 16 og 66 år er i beskæftigelse, mens 76 pct. af den øvrige befolkning har et arbejde, Ministeriet for flygtninge, indvandrere og integration, 2003.

Boks 5.2 Eksempel på indsats for flere nydanskere i håndværks- og restaurationserhvervene

En undersøgelse blandt Håndværksrådets medlemsvirksomheder viste, at virksomhederne ikke var afvisende over for at ansætte nydanskere, men at ikke særlig mange havde gjort det. Efter kontakt med Foreningen Nydansker indledtes et samarbejde med HORESTA om gode råd til at tackle øget rekruttering af nydanskere. Samarbejdet har resulteret i tre projekter:

- Pjecen "Fra nydansker til ny medarbejder", som giver gode råd til, hvordan virksomhederne skal gribe ansættelse af nydanskere an.
- Projekt om nydanske elever i virksomhederne. Resultaterne blev formidlet ved hjælp af pjecer og konference.
- ERFA-gruppe af 10 virksomheder med nydanskere ansat. Erfaringerne beskrives i en række temahæfter, der bl.a. henviser til offentlige tilbud på området.

For at øge rekrutteringen af nydanskere i transport vil Ministeriet for Flygtninge, Indvandring og Integration og Erhvervs- og Boligstyrelsen i samarbejde med Dansk Transport og Logistik iværksætte et initiativ, der skal føre til, at flere nydanskere finder varig beskæftigelse i erhvervet, jf. indsats 5.1.

Indsats 5.1 Øget indsats for rekruttering i transporterhvervet

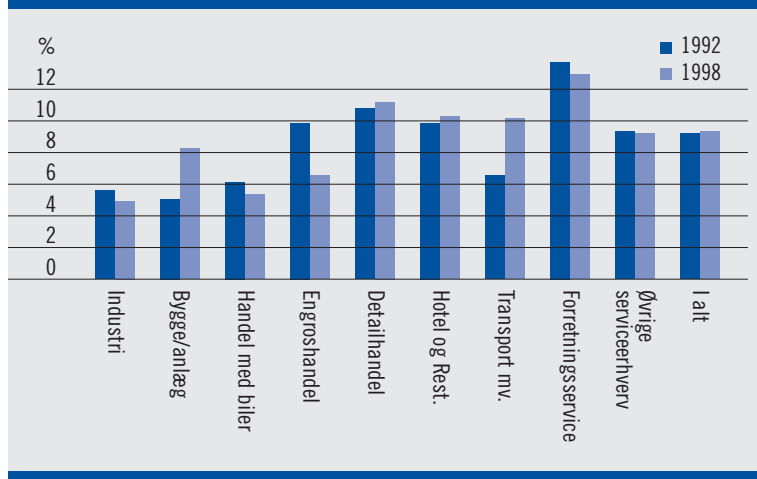
Regeringen vil i samarbejde med Dansk Transport og Logistik igangsætte et initiativ, der skal få flere nydanskere ind i godstransporterhvervet.

Transporterhvervet bidrager til at øge beskæftigelsen gennem etableringen af mange nye virksomheder⁶. Erhvervet består af mange små og mange nye virksomheder. Knap 90 pct. af alle transportvirksomheder har under 10 ansatte⁷. Desuden har den andel af iværksættere, der vælger at opstarte virksomhed inden for transporterhvervet, været stigende i løbet af 1990'erne, jf. figur 5.4.

6. Nye virksomheder er defineret som "virksomheder, der ikke har været drevet af anden ejer, i anden ejerform, under andet firma eller af personlig indehaver, der allerede er registreret for momspligtig aktivitet", Danmarks Statistik 2003.

7. SMV'er i transport, Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2003.

Figur 5.4 Nye virksomheders andel af den samlede virksomhedsbestand fordelt på branche 1992-1998



Kilde: Iværksættere i 1990'erne – 3. statistiske portræt, Erhvervsfremme Styrelsen, 2001

Det er regeringens politik, at der skabes fri konkurrence og lige adgang for alle virksomheder til markedet. Transport bidrager således positivt til regeringens mål om, at selvstændigheden og virkelysten fremmes, så der opstartes flere nye virksomheder.

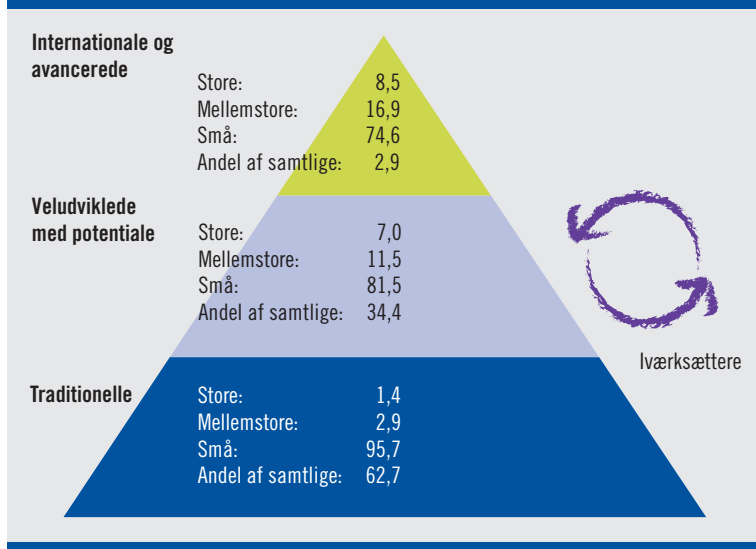
5.2 Kompetencebehov – transportmarkedets forskellige segmenter

Der er store variationer mellem de forskellige virksomheder i transport-erhvervet, når det drejer sig om kompetencebehov og -udvikling.

Som figur 5.5 viser, kan transportmarkedet opdeles i tre segmenter⁸.

8. Segmenteringen baseres på en kvantitativ, registerbaseret analyse af SMV'er i transport, som Copenhagen Economics har udarbejdet for Erhvervs- og Boligstyrelsen. Segmenteringen er baseret på en opdeling af virksomhederne i forhold til deres andel af henholdsvis immaterielle anlægsaktiver, eksport og ansatte med mellemlang og lang videregående uddannelse, herunder transportspecifikke uddannelser. For hver indikator er valgt middelværdien som en snitværdi, der inddeles virksomhederne i høj og lav. Der er valgt forskellige snitværdier for de tre brancher vejtransport, søfart og transportformidlere. Det øverste segment består dermed af virksomheder, der har høje værdier for alle tre indikatorer, mens det nederste segment består af virksomheder, der har lav værdi på de valgte indikatorer. Segmenteringen skal tages som en strømpil og ikke som et endeligt facit. Rapporten findes på www.ebst.dk/Godstransport.

Figur 5.5 Segmentering af transportmarkedet i Danmark, antal virksomheder 1999 og 2000 fordelt på alle brancher i pct.



Kilde: "Små og mellemstore transportvirksomheder – segmentering og performance", Copenhagen Economics for Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2003

Det *øverste segment* består af internationalt konkurrerende virksomheder, hvor store transportkøbere også efterspørger avancerede transporttydelser. Ca. 3 pct. af samtlige virksomheder falder i dette segment, som står for 8 pct. af den samlede beskæftigelse i transport. De små virksomheder udgør 75 pct. af virksomhederne i dette segment i forhold til 90 pct. af hele populationen. Så selv om de små virksomheder er underrepræsenterede i det øverste segment i sammenligning med populationen, udgør de alligevel den største andel af virksomhederne. Fordelt på brancher findes 1 pct. af vejtransportvirksomhederne i dette segment, mens det for virksomhederne inden for søfart og transportformidling gælder for henholdsvis 23 og 11 pct.

Kompetencebehov: Virksomheder på dette marked har høje uddannelsesmæssige kompetencer, en høj internationaliseringsgrad og stor andel af højteknologiske og avancerede investeringer. De har kompetencer og ressourcer til at fastholde og udvikle virksomhedens ydelser i forhold til kundernes efterspørgsel. Det gælder især om at skabe vækst i værdi for kunden. Det stiller særlige krav til kvalificerede medarbejdere på medlem- og ledelsesniveau, der kan tænke analytisk og i strategiske helhedsløsninger⁹.

9. Der eksisterer naturligvis stadig priskonkurrence i visse segmenter af transporterhvervet i denne type virksomheder (fx luft- og søtransport).

Det *midterste segment* består af virksomheder, som besidder én eller to af følgende karakteristika: Højt niveau af uddannelse, høj grad af internationalisering eller stor andel af højteknologiske investeringer. Disse virksomheder har således ikke alle de kvaliteter, som virksomhederne har i det øverste segment. 34 pct. af alle virksomheder findes i det midterste segment og repræsenterer tilsammen 64 pct. af samtlige beskæftigede. For både transportformidling og søfart findes de fleste virksomheder i dette segment (henholdsvis 69 og 66 pct.), mens det gælder for 28 pct. af vejtransportvirksomhederne.

Kompetencebehov: Hvis virksomhederne i det midterste segment skal udvikle sig til at konkurrere med virksomhederne i det øverste segment, skal de opruste på de områder, hvor deres kompetencer ikke er gode nok. Det kan enten være, at der ikke er tilstrækkeligt med højtuddannede medarbejdere, eller at investeringer i fx forskning, udvikling og højteknologi er for begrænset. Virksomhederne kan også opruste ved at satse på en større grad af internationale aktiviteter¹⁰.

Det *nederste segment* af virksomheder opererer på den del af transportmarkedet, hvor transportkøberne primært efterspørger rene transportydelser til den mest konkurrencedygtige pris. Virksomhederne har ikke høj uddannelse, er i begrænset omfang internationaliserede og har en begrænset andel af immaterielle investeringer. 63 pct. af virksomhederne findes her, men de repræsenterer kun 28 pct. af de beskæftigede. Det er altså primært små virksomheder, der findes i det nederste segment. Fordelt på brancher findes her 71 pct. af vejtransportvirksomhederne, 11 pct. af virksomhederne inden for søfart og 20 pct. af transportformidlerne.

Kompetencebehov: Disse virksomheder er ikke i samme grad udsat for pres fra kunderne om øgede kompetencer, men konkurrencen på pris på relativt simple ydelser er hård. Virksomhedernes tidshorisont er derfor relativt kort, og der er ofte ikke en direkte, målbar fortjeneste ved investering i medarbejdernes uddannelse. Virksomhederne vil derfor ikke være tilbøjelige til at prioritere formaliseret (efter-)uddannelse¹¹. Hvis virksomhederne ønsker at udvikle sig, skal de tilegne sig de kvaliteter, der skal til for at konkurrere i de midterste og øverste segmenter. Dette gælder både hvad angår uddannelsesniveau, grad af internationalisering og investeringer i fx avanceret teknologi, forskning og udvikling.

10. Ibid.

11. Uddannelse i disse virksomheder vil oftest bygge på intern læring frem for formaliseret uddannelse. Dette karakteriserer særligt virksomheder, hvor udsving i opgaveporteføljen håndteres ved, at den faste stab er villig til overarbejde. Medarbejderuddannelse – chance og trussel, John Houman Sørensen og Finn Sommer, 1997.

De mange små og mellemstore virksomheder i transport har oftest ikke tilstrækkelige kompetencer til selv at sætte skub i den ønskede udvikling. Udfordringen i transporterhvervet er således at synliggøre, hvordan virksomhederne kan tilegne sig kompetencer, der gør dem i stand til at sætte udvikling i gang, både hvad angår virksomhedens organisering og styring og virksomhedens samlede ydelser.

5.3 Øgede kompetencer gennem ledelse og netværk

For de mindre virksomheder, der ønsker at udvikle sig, er udvikling ofte ikke resultatet af en planlagt, strategisk indsats. Vejen fra beslutning til handling er typisk relativ kort i denne type virksomhed, og det samme er tålmodigheden med langsigtede udviklingsprocesser. Virksomhedernes styrke er typisk ikke den langsigtede planlægning og udvikling, men stor fleksibilitet i forhold til at få dækket kundernes behov i hverdagen.

I det følgende præsenteres forskellige konkrete eksempler på, hvordan især små og mellemstore virksomheder kan benytte forskellige redskaber til at initiere langsigtet planlægning og udvikling i virksomheden.

Virksomhederne kan styrke evnen til at skabe forandringer med fokus på virksomhedens langsigtede udvikling. Dette er forsøgt gennem arbejdet med strategiplaner i mindre transportvirksomheder, jf. boks 5.3.

Boks 5.3 Ledelse og styring i mindre virksomheder

Centerkontrakten "Ledelse og styring i mindre virksomheder (LoS)" satte fokus på, hvordan ejerledede virksomheder med mindre end 50 ansatte kan styrke forandringsevnen. Deltagerne i centerkontrakten var: Syddansk Universitet (CESFO), Teknologisk Institut – Center for Emballage og Transport og Center for Ledelse, DTL, Håndværksrådet, DH&S og en række mindre virksomheder. Projektet løb fra 1999-2002. Ni vognmandsvirksomheder deltog i projektet.

Mindre vognmandsvirksomheder er ofte præget af handlingsorientering frem for langsigtet planlægning. I LoS-projektet var fokus på at arbejde med strategiplaner som et styringsværktøj til at strukturere udvikling i virksomhederne. Herved blev der arbejdet med at opbygge en virksomhedskultur, hvor daglige beslutninger træffes i henhold til fremtidige mål. Formålet med at arbejde med strategiplaner var at give virksomhederne en styringsmæssig fordel og derved at medvirke til at styrke konkurrenceevnen.

Strategisk samarbejde er et andet redskab til at styrke udvikling i den enkelte virksomhed, jf. boks 5.4. Det kan give den mindre virksomhed

mulighed for at opnå stordriftsfordele og kritisk masse, der kan matche den stigende koncentration på efterspørgselsiden.

Boks 5.4 Eksempel på netværkssamarbejde – Transportgruppen A/S

Transportgruppen A/S

Transportgruppen A/S er et vognmandsejet distributionselskab, som har tilknyttet ca. 20 vognmænd. Deltagelse i Transportgruppen A/S giver mulighed for at kunne løse transportopgaverne i fællesskab, samtidig med at den enkelte virksomhed bevarer sin frihed.

I Transportgruppen A/S eksisterer der en transportpligt over for kollegaer samt over for de logistikopgaver, som etableres i regi af Transportgruppen A/S. Men det er som udgangspunkt de enkelte medlemmer, som udvikler og sælger logistikløsninger.

Transportgruppen A/S og dens virksomheder betjener primært industrikunder og internationale speditører. Transportgruppen A/S ejer og driver tre terminaler, hvor der udveksles gods med andre kollegaer i netværket.

For virksomheden K. Hansen Transport A/S har medlemskab af Transportgruppen A/S to vigtige funktioner:

- At genere omsætning
- At sikre mulighed for, at virksomheden kan servicere kunder med totalløsninger.

I Transportgruppen A/S er der sat fokus på en række fælles udviklingsopgaver, som bl.a. indebærer et øget samarbejde omkring fælles markedsføring, fælles indkøb samt udvikling af fælles it-programmer.

Trafikministeriet etablerede i oktober 2002 et partnerskab med Dansk Transport og Logistik samt International Transport Danmark om at fremme anvendelsen af netværkssamarbejde inden for små og mellemstore vejtransportvirksomheder i Danmark, jf. boks 5.5.

Boks 5.5 Eksisterende indsats – netværksdannelse i vejtransport

Indsatsen består af udarbejdelse af publikationer:

- En eksempelsamling af “best practise” cases til inspiration for andre virksomheder i arbejdet med strategisk udvikling af virksomheden.
- En håndbog om “udvikling i netværk” som rettes mod små og mellemstore vejgodstransportvirksomheder. Håndbogen skal illustrere forskellige netværks- og samarbejdsformer samt indeholde informationer og værktøjer vedrørende etablering af strategiske netværkssamarbejder.

For en mindre virksomhed kan der være en umiddelbar fordel i at indgå i vertikale netværk, som fx en franchisekæde, hvor der er mulighed for at gøre anvendelse af kædens kompetencer, nye koncepter eller it-anvendelse. Oftest tilbyder franchiseindehaverne formaliseret fællesskab om administration, salg, udvikling mv. Herved får virksomheden mulighed for at fokusere på at udvikle sine egentlige kerneydelser og får samtidig tilført et kompetenceløft i form af øget anvendelse af teknologi, kvalitetsstyring mv. Franchising har sin styrke, hvor der er tale om at udføre relativt standardiserede ydelser, og hvor ydelsen kan beskrives forholdsvis præcist, jf. boks 5.6.

Boks 5.6 Dansk Autohjælp

Dansk Autohjælp blev stiftet som en forening i 1979 og omdannet til den nuværende koncernform med franchisetagere i 1992. Konceptet i Dansk Autohjælp bygger på en "branding" af Dansk Autohjælp og en ensartethed i markedsføringen. Det medfører bl.a., at der stilles krav til franchisetageren om uddannelse, køretøjernes størrelse og udstyr, alkoholpolitik, opførsel, straffri attest, opfyldelse af kvalitetskrav fra konceptet osv. I dag har Dansk Autohjælp tilknyttet ca. 50 vognmænd som hovedfranchisetagere og derudover et antal underleverandører. Samlet rådes der over en vognpark på ca. 500 køretøjer. Blandt hovedfranchisetagerne er der både store og små virksomheder. Alle opgaver formidles via en fælles central, som videreformidler opgaverne til den enkelte afdeling direkte via et fælles it-system. Dansk Autohjælp varetager ligeledes administrationen for de ca. 50 hovedfranchisetagere.

Hvis samarbejdet opererer med en fast arbejdsdeling, er der dog risiko for, at mulighederne for udvikling i den enkelte virksomhed begrænses. Det er derfor vigtigt, at franchisemodellerne indeholder et attraktivt forhold mellem indsats og udbytte. Derigennem kan der skabes det nødvendige engagement til alle de deltagende virksomheders fordel.

Førnævnte offentlige initiativer fremhæver ledelse og netværk som udviklingsværktøjer i mindre virksomheder. Hertil kommer den stadige rådgivnings- og informationsindsats fra brancheorganisationernes side for at øge virksomhedernes kompetencer på relevante områder. Virksomhederne har således gode muligheder for at gøre brug af de indhentede erfaringer. Der vurderes derfor ikke pt. at være behov for nye tiltag for kompetenceudvikling og netværk.

5.4 Øgede kompetencer gennem uddannelse

Øgede kompetencer kan også opnås gennem uddannelse i det formelle uddannelsessystem. Uddannelserne skal bl.a. modsvare behovene for kompetenceudvikling for ansatte i virksomheder inden for transportområdet.

De offentligt finansierede transportuddannelser er karakteriseret ved at høre under flere ministerier.

I uddannelsessystemet under Undervisningsministeriet findes der både generelle uddannelser, som transportbranchen anvender, og specifikke transportuddannelser. De specifikke transportuddannelser findes på ungdomsuddannelsesniveau (EUD), herunder efter- og videreuddannelser af såvel erhvervsuddannede som ikke faglærte (AMU), og på videregående niveau (KVU og MVU).

De lange videregående uddannelser (LVU) hører under Ministeriet for videnskab, teknologi og udvikling.

Herudover er der uddannelser, der retter sig specifikt mod:

- Søfart under Økonomi- og Erhvervsministeriet (Søfartsstyrelsen)
- Jernbanetransport under Trafikministeriet (DSB)

Desuden findes luftfartens uddannelser og efter- og videreuddannelse inden for spedition/shipping i privat regi.

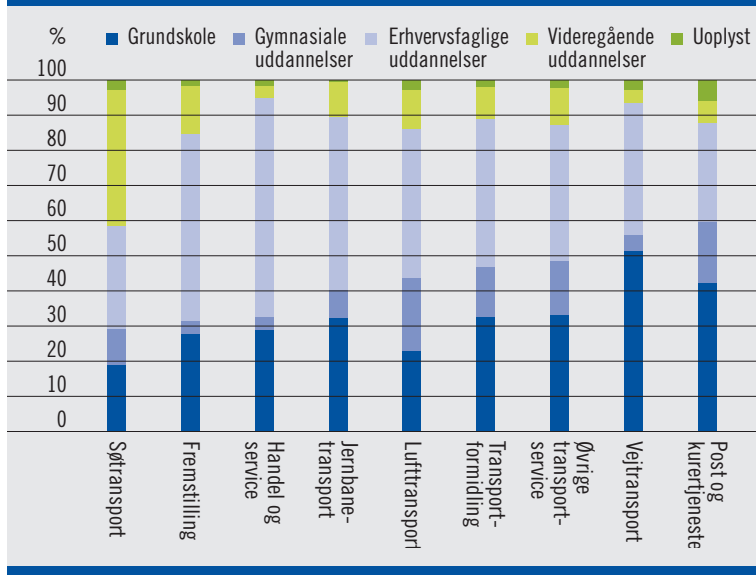
Uddannelse i transport: Begrænset kompetenceniveau

Uddannelsesniveaut i transporterhvervet er lavere end i erhvervslivet generelt. Det gennemsnitlige antal år i uddannelsessystemet er for ansatte i transport 10,69 i 2000 mod 11,57 for hele erhvervslivet¹².

Dette tal dækker dog over variationer mellem de forskellige transporterhverv. Inden for søfart lægges der vægt på formel uddannelse, og der er generelt et højere uddannelsesniveau end i resten af transporterhvervet. Derimod er landtransporterhvervet karakteriseret ved en høj grad af selvlærthed og mange ufaglærte, jf. figur 5.6.

12. Servicesektoren – før, nu og i fremtiden, HTS, november 2002.

Figur 5.6 Uddannelsesniveaueet i transport

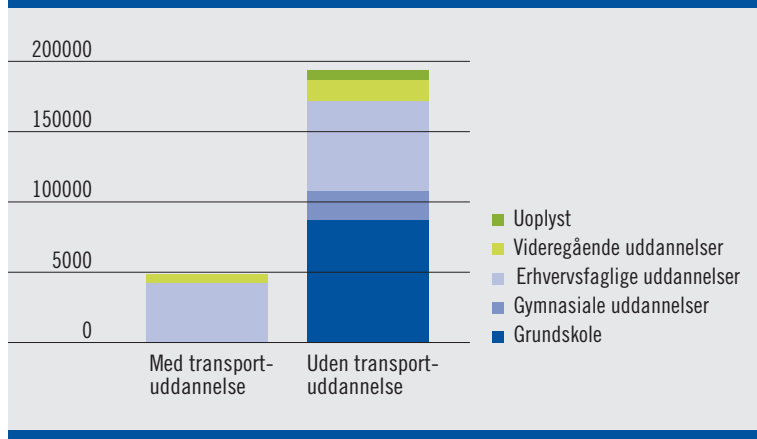


Kilde: Danmarks Statistik og Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2002

En af årsagerne til, at der er så mange i transport, der ikke har uddannelse ud over grundskolen, er, at transport generelt og vejtransport specielt anvender ikke-faglært arbejdskraft, som opkvalificeres igennem AMU-systemet. For denne gruppe består den offentlige uddannelsesindsats, som for andre grupper af kortuddannede, af erhvervsrettet og almen voksen- og efteruddannelse (dvs. EUD, VUC, AMU m.m.).

Ser man på de ansatte i transporterhvervet, som har en kompetencegivende uddannelse, viser det sig, at hovedparten ikke har en uddannelse inden for transport (80 pct.). Tværtimod kommer disse fra en række andre typer erhvervs- og videregående uddannelser, jf. figur 5.7.

Figur 5.7 Ansatte i transport¹³ og uddannelsesbaggrund



Kilde: Danmarks Statistik og Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2002

Ansatte med andre grunduddannelser end de traditionelle transportuddannelser, fx på erhvervsfagligt og videregående niveau, kan bidrage med kompetencer, der også er vigtige i forhold til transporterhvervet, fx inden for økonomi, administration eller ledelse, jf. tabel 5.1.

13. Transporterhvervet defineres som ressourceområdet transport, som er en bredere definition end den traditionelle brancheopdeling. Ressourceområdet transport omfatter udover de "traditionelle" transportbrancher (fx vejgodstransport og rørtransport, godsbehandling og oplagring, anden transportformidling) også relaterede brancher som fx fremstilling af transportmidler, handel med transportmidler, transportservice og transportformidling. Antallet af beskæftigede i ressourceområdet vil derfor være højere end branchen transport.

Tabel 5.1 Overblik over uddannelsesniveauer i det offentlige uddannelsessystem med relevans for godstransporterhvervet

	Arbejds- markedsudd. (AMU)	Erhvervsfaglig uddannelse	Kort Videre- gående Uddannelse (KVU)	Mellemlang Videregående Uddannelse (MVU)	Lang Videre- gående Uddannelse (LVU)
Land- transport	Diverse udd., primært på landtransport- området	Udd. under indgangen mekanik, transport og logistik			
Shipping/ mægler		Merkantil indgang: kontor, handel	Transport- logistikere		
Søfart¹⁴		Skibsassistent	Skibsmaskinist Sætteskipper DP3000	Skibsofficersudd. Maskinmesterudd.	MBA i shipping og logistics
Jernbane		Lokomotivfører			
Økonomi m.m.		Merkantil indgang: kontor, handel	Finansøkonom	Erhvervs- økonomisk uddannelse (HA)	
Udvikling og Ledelse			Produktions- teknolog	Erhvervsøkonomisk uddannelse (HA) og diplom- uddannelser (HD) Diplomleder- uddannelse Erhvervsproglig uddannelse Diplomingeniør	Erhvervsøkonomisk uddannelse (cand.merc) Økonomisk Universitets- uddannelse Ingeniør (P) MBA i shipping og logistics

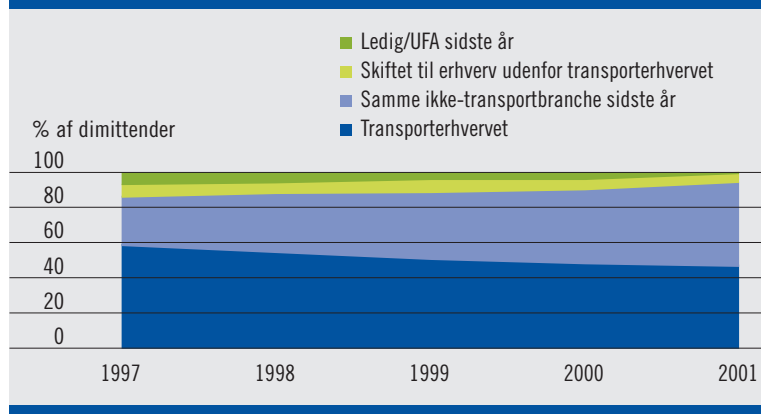
Kilde: Udarbejdet med inspiration fra Fokusgruppe: Udvikling af transport og logistikerhvervet, 2001

En anden væsentlig udfordring i forhold til at øge kompetencerne i transporterhvervet er, at en stor del af de personer, der fuldfører en transportuddannelse, ikke ansættes i transporterhvervet. Dette medfører et tab af kompetencer, der ellers kunne være tilført erhvervet. Dette gælder for knap 45 pct. af en årgang fra transportuddannelserne, jf. figur 5.8. Og tendensen forstærkes som årene går, idet antallet af transportuddannede stiger i ikke-transportbrancher, mens det falder i trans-

14. Søfartsuddannelserne administreres af Søfartsstyrelsen. Af historiske årsager kan søfartsuddannelserne ikke umiddelbart indplaceres efter Undervisningsministeriets system med KVU, MVU og LVU. I tabellen er uddannelserne således angivet under det niveau, uddannelsen er anslået at svare til.

porterhvervet. Hvor ca. 35 pct., to år efter de er dimitteret med transportuddannelse, er ansat uden for transporterhvervet, gælder dette for ca. 50 pct. seks år efter endt transportuddannelse, jf. figur 5.8.

Figur 5.8 Dimittender med en transportuddannelse i 1995 og deres branchevalg 1997-2001



Kilde: Danmarks Statistik og Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2002

Det virker oplagt, at erhvervet overvejer nærmere, hvordan man kan rekruttere en øget andel af de transportuddannede. Dette kan bl.a. gøres ved at synliggøre de muligheder, der findes i erhvervet efter endt uddannelse. Dette virker som den mest direkte vej til at skabe et kompetenceløft i erhvervet.

I det følgende beskrives de tilbud på uddannelsesområdet, der kan bidrage til kompetenceopbygning i transporterhvervet. Dette gælder både eksisterende uddannelses tilbud og nye tiltag, dels i regi af det offentlige undervisningssystem dels i privat regi.

Kompetenceopbygning gennem erhvervsuddannelser: Nye løsninger for vekseluddannelser

Erhvervsuddannelserne er ungdomsuddannelser, som har 2 hovedformål. Dels skal de motivere unge, som har gennemført folkeskolens 9. klasse, til en uddannelse, der giver grundlag for deres fremtidige arbejdsliv. Dels skal de imødekomme arbejdsmarkedets behov for generelle kvalifikationer vurderet ud fra den erhvervsmæssige og samfundsmæssige udvikling¹⁵.

15. Undervisningsministeren godkender oprettelse af nye uddannelser, som erhvervsuddannelsesrådet afgiver indstilling om. De faglige udvalg, som består af arbejdsmarkedets parter, fastsætter uddannelsernes indhold. For landtransportområdet er nedsat følgende tre faglige udvalg: Det faglige udvalg for transportområdet, Det faglige udvalg for redder og Transporterhvervets Uddannelsesråd.

Erhvervsuddannelserne, og for søfart også skibsofficersuddannelsen, er karakteriseret ved at være vekseluddannelser, hvor uddannelsen består af en kombination af skoleundervisning og praktik i en virksomhed. Det betyder, at der skal indgås uddannelsesaftaler mellem elev og virksomhed for, at der kan blive uddannet medarbejdere til branchen.

For at sikre, at de unge, der påbegynder en erhvervsuddannelse, kan færdiggøre om ikke lige den ønskede så en beslægtet uddannelse, er der i begyndelsen af 1990'erne etableret skolepraktik i en række uddannelser.

Generelt er der en faldende tendens i indgåelsen af uddannelsesaftaler, og siden skolepraktikken blev etableret, har antallet af elever i skolepraktik været stigende. I 2002 udgjorde skolepraktikeleverne ca. 10 pct. af elevbestanden i erhvervsuddannelserne. Det har fået erhvervets parter til at stille spørgsmål ved, om vekseluddannelsessystemets nuværende udformning udgør en barriere for indgåelsen af uddannelsesaftaler.

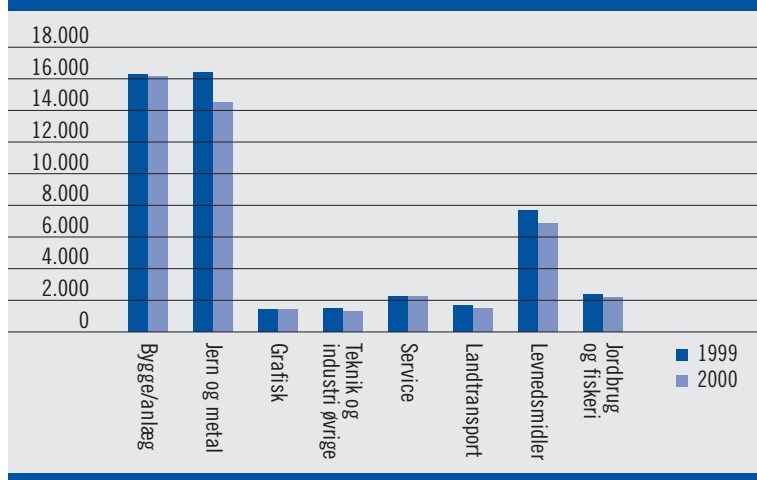
Derfor har regeringen i forbindelse med aftale om Finanslov 2003 indgået en flerårsaftale for erhvervsskoler, der skal forny erhvervsuddannelserne, bl.a. gennem drøftelser af vekseluddannelsesprincippet og nye løsninger i stedet for skolepraktik, jf. boks 5.7.

Boks 5.7 Eksisterende indsats – fornyelse af erhvervsuddannelserne

I forbindelse med aftale om finanslov 2003 blev der indgået en flerårsaftale for erhvervsskoler, som indebærer, at forligspartierne bl.a. drøfter en fornyelse af vekseluddannelsesprincippet og nye løsninger i stedet for skolepraktik, alternativt begrænsning af skolepraktikken.

Som det fremgår af figur 5.9 udgør antallet af elever i de specifikke transportuddannelser en lille andel af det samlede antal erhvervsuddannelseselever. Dette hænger bl.a. sammen med, at erhvervet hidtil hovedsagelig har fået dækket sit kvalifikationsbehov gennem AMU-systemet.

Figur 5.9 Antal personer på erhvervsfaglige uddannelser i 1999 og 2000



Kilde: Undervisningsministeriet 2002

I lyset af de fremtidige udfordringer, som transporterhvervet står overfor, har branchen, særligt inden for vejtransporten, arbejdet bevidst på at få uddannet medarbejdere gennem erhvervsuddannelsessystemet. Uddannelsesforløbet Meritvejen er bl.a. blevet etableret i 2000, så ufaglærte med erfaring i vejtransport kan tage en erhvervsuddannelse, men få merit for allerede indhentet erfaring, jf. boks 5.8.

Boks 5.8 Eksisterende indsats – Uddannelsesforløbet Meritvejen

Meritvejen er udviklet af vejtransportens parter for at gøre de ufaglærtes vej til et svendebrev kortere ved at give merit for allerede opnåede kompetencer. På den måde kan den erfarne medarbejder tage en erhvervsuddannelse uden at skulle starte forfra. Hensigten er at motivere virksomhedernes kernemedarbejdere til at blive faglærte, selvom de har været i erhvervet i en årrække. Meritvejen giver mulighed for at tilegne sig nye kompetencer, der giver fleksibilitet til at håndtere flere arbejdsfunktioner og nye opgaver i virksomheden. For at få merit skal personen have været ansat indenfor transport i min. 4 år og være mindst 25 år.

Men Meritvejen har fået en langsom start i forhold til målsætningen om, at der fra 2003 indgås ca. 500 uddannelsesaftaler årligt¹⁶. I 2000 og 2001 er der indtil videre indgået ca. 120 uddannelsesaftaler¹⁷.

16. Transporterhvervenes Uddannelsesråd, Strategioplæg 2001.

17. Transporterhvervenes Uddannelsesråd, 2002.

På landtransportområdet har det særligt inden for vejtransport gennem en årrække været vanskeligt at få praktikpladser i virksomhederne til de unge på erhvervsuddannelserne. Erhvervets organisationer har gentagne gange gennemført kampagner for at få vejtransportvirksomhederne til at tage flere lærlinge. Hvis de unge i højere grad skal søge ind i transporterhvervet gennem uddannelsessystemet, kræver det en betydelig indsats særligt fra virksomhederne. Det er en væsentlig opgave at sørge for at medvirke til at gøre det attraktivt at tage en transportuddannelse, bl.a. ved at skabe flere og attraktive lærepladser.

Imidlertid har der, modsat den generelle tendens, de seneste år været en stigning i antallet af uddannelsesaftaler og et fald i antallet af skolepraktiklever inden for landtransport. I 2002 blev der indgået 350 uddannelsesaftaler inden for landtransportuddannelserne¹⁸. Denne udvikling er et positivt skridt i retning af at få flere personer med uddannelse ud over grundskoleniveau ind i transporterhvervet og dermed øge kompetenceniveauet i transport. Det må forventes, at denne tendens vil fortsætte i takt med, at der fra myndigheds side stilles større og større krav til branchen.

Nye tiltag kan øge efterspørgslen

Regeringen har igangsat flere tiltag, der vil betyde ændringer i uddannelsesbilledet for nogle af transportformerne. Ændringerne kan bl.a. bidrage til at øge virksomhedernes efterspørgsel på uddannelse og dermed medføre et stigende uddannelsesniveau i erhvervet.

Således må det forventes, at det nye EU-direktiv om uddannelse af chauffører vil betyde en øget interesse fra vejtransportens side for at få uddannet medarbejderne gennem erhvervsuddannelsessystemet. Direktivet betyder, at alle nye buschauffører fra 2008 og alle nye godschauffører fra 2009 skal have et kvalifikationsbevis. Endvidere betyder det, at alle chauffører hver 5. år skal gennemgå en obligatorisk efteruddannelse på 35 timer.

Ligeledes kan det forventes, at jernbaneområdet i takt med liberaliseringen vil få en øget interesse for at få uddannet medarbejderne gennem erhvervsuddannelsessystemet, jf. afsnit 2.2.

De maritime uddannelser har tradition for, at der til ethvert behov i erhvervet tilrettelægges et uddannelses tilbud¹⁹. Varigheden af en række af uddannelserne er øget, og samtidig er det vanskeligt at overføre kompetencer til andre uddannelser²⁰. Derfor skal Søfartsstyrelsen som opfølg-

18. Undervisningsministeriet, 2003.

19. Bedre uddannelser, Regeringen, 2002.

ning på "Bedre Uddannelser" gennemgå de maritime uddannelser for at styrke sammenhængen, fleksibiliteten og videreuddannelsesmulighederne samt muligheder for mere effektive uddannelsestider. Dette forventes at skabe bedre grundlag for at øge tilgangen til søfartsuddannelserne.

I 2001 revideredes den gældende shipping kontoruddannelse til den nuværende kontoruddannelse med speciale i spedition og shipping. Elevuddannelsen blev igangsat i et samarbejde mellem Esbjerg Handelsskole og Maritimt Uddannelsescenter Vest (MUV) og indebærer en syv ugers skoleperiode under praktikforløbet, som foregår på MUV, Fanø. En af grundideerne med uddannelsen har været at placere shippingeleverne på en maritim uddannelsesinstitution. Herved søges en bedre kobling mellem de land- og sørelaterede uddannelser.

Kompetenceopbygning gennem videregående uddannelser: Begrænsede transportspecifikke tilbud

De korte videregående uddannelser skal give dimittenderne generelle erhvervsfaglige kompetencer og sætte dem i stand til at løse komplekse, praktiske og erhvervsnære opgaver på et analytisk grundlag. Korte videregående uddannelser er normalt af to års varighed og udbydes fortrinsvis af erhvervsskoler, der regionalt har etableret Erhvervsakademisamarbejder.

Uddannelserne bygger på en kombination af teori og erhvervspraksis. De studerende får gennem studieophold i virksomheder og løsning af hovedopgave i samarbejde med en virksomhed mulighed for på grundlag af anvendelsesorienteret teori at løse konkrete, erhvervsnære problemstillinger²¹.

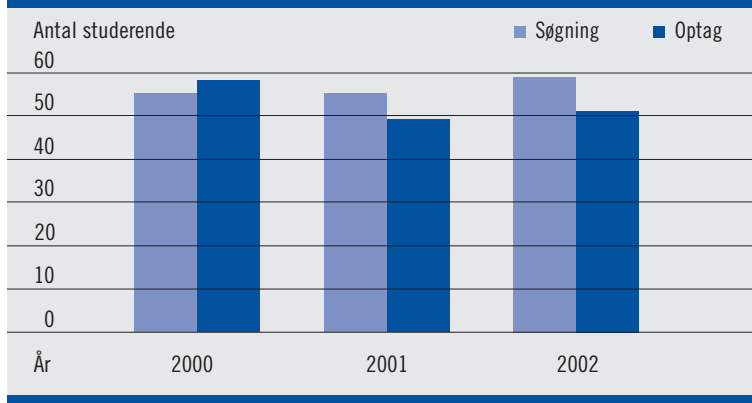
De korte videregående uddannelser er rettet mod umiddelbar beskæftigelse på arbejdsmarkedet, men giver samtidig grundlag for at fortsætte i relevante længerevarende videregående uddannelser.

Transportlogistik er den korte videregående uddannelse, der mest direkte retter sig mod transportsektoren. Som figur 5.10 vidner om, er det vanskeligt at tiltrække studerende til transportuddannelser på videregående niveau. Transportlogistik udbydes i København, Vejle og Aalborg med et optag på gennemsnitligt 50 om året, jf. figur 5.10.

20. Vækst med vilje, Regeringen, 2002.

21. Ophold i virksomheder udgør typisk 15 ECTS point (1/4 årsværk) af uddannelsesforløbet.

Figur 5.10 Søgning og optag på KVU i transportlogistik²²



Kilde: Undervisningsministeriet, 2002.

De mellemlange videregående uddannelser (MVU) gennemgik en reform i 2000, hvor Folketinget vedtog MVU-loven. MVU-loven har etableret en fælles ramme for eksisterende og nye uddannelser på MVU-niveau. Loven fastslår, at mellemlange videregående uddannelser skal være praksisnære, professionsrettede og erhvervsrettede. Professionsbacheloruddannelser udbydes fortrinsvis ved Centre for Videregående Uddannelser (CVU'er)²³.

Uddannelserne består som udgangspunkt af en kombination af teori og praksis og giver de studerende teoretiske og praktiske kvalifikationer på højt fagligt niveau og grundlag for umiddelbar udøvelse af en erhvervsfunktion.

Mellemlange videregående uddannelser giver mulighed for en professionsbachelorortitel. Titlen markerer, at mellemlange videregående uddannelser er på niveau med universiteternes bacheloruddannelser, men samtidigt er forskellige fra disse i kraft af uddannelsernes professionsbaseret og praksisnærhed.

Der har hidtil ikke eksisteret en uddannelse på MVU-niveau, der specifikt var målrettet transporterhvervet. Men fra august 2003 igangsættes en ny professionsbacheloruddannelse i procesøkonomi og værdikædelidelse ved Vitus Bering – CVU i Horsens. Formålet med uddannelsen

22. Søgningen er baseret på 1. prioritetsansøgninger, hvorfor optaget godt kan være større end søgningen, da der også optages fra anden og tredje prioritet. At der i 2001 og 2002 er flere ansøgere end optagne hænger sammen med, at der er tre institutioner, der udbyder uddannelsen, men der er kun to steder, der har oprettet den.

23. De mellemlange videregående uddannelser er normalt af 3½ års varighed (210 ECTS point), men kan vare fra 3 år til 4½ år. Praktikken udgør normalt mindst 30 ECTS point (½ årsværk).

er at kvalificere de studerende til at varetage produktionsplanlægning, indkøbskoordinering og tværgående projektkoordinering inden for områderne logistik, værdikædeledelse og forsyningskædeledelse i private og offentlige virksomheder. Uddannelsen vil i forhold til transporterhvervet kunne bidrage med at udvikle kompetencer, som også vil være relevante i forhold til at øge effektivitet og innovation i transportydelse og dermed løfte vidensniveauet i transporterhvervet.

De lange videregående uddannelser udbydes ved universiteter. I maj 2003 er vedtaget en ny universitetslov, hvor det fremgår, at universiteterne udbyder forskningsbaserede heltidsuddannelser (bachelor, kandidat og ph.d.) og masteruddannelser samt anden efter- og videreuddannelse.

Kompetenceopbygning gennem efter- og videreuddannelse

Efter- og videreuddannelse kan bidrage til at øge kompetencerne for såvel ansatte, der har grundskole som højeste uddannelsesniveau, som for ansatte i erhvervet med en erhvervsfaglig/videregående uddannelse som baggrund. Afhængig af målgruppen kan efter- og videreuddannelse finde sted inden for arbejdsmarkedsuddannelserne (AMU) eller i videreuddannelsessystemet for voksne (VfV).

Arbejdsmarkedsuddannelserne (AMU): Transport har højt aktivitetsniveau

Arbejdsmarkedsuddannelserne bidrager væsentligt til kompetenceopbygning i transport, særligt inden for vejtransport, hvor også den største gruppe af personer med grundskole som højeste uddannelsesniveau findes.

Arbejdsmarkedsuddannelserne udvikles og gennemføres som erhvervsrettet voksen- og efteruddannelse for ikke-faglærte og personer med erhvervsuddannelse m.m. og har til formål:

- at udbygge, vedligeholde og forbedre de erhvervmæssige kvalifikationer hos deltagerne i overensstemmelse med arbejdsmarkedets, virksomhedernes og den enkeltes behov, den enkeltes erhvervs- og uddannelsesmæssige forudsætninger og i takt med den teknologiske og samfundsmæssige udvikling
- at afhjælpe omstillings- og tilpasningsproblemer på arbejdsmarkedet på kortere sigt
- at medvirke til et samlet kvalifikationsløft på arbejdsmarkedet på længere sigt således, at bl.a. ikke-faglærtes muligheder for at opnå formel kompetence på erhvervsuddannelsesniveau styrkes.

Målgruppen er primært beskæftigede, men ledige kan også deltage.

Arbejdsmarkedsuddannelserne er kompetencegivende uddannelser af kortere varighed, normalt fra en dag til seks uger²⁴. De udvikles af efteruddannelsesudvalgene, som består af arbejdsmarkedets parter²⁵.

Målgruppen inden for transportområdet er karakteriseret ved at være kortuddannet, dvs. med en kort eller ingen uddannelse efter folkeskolen, og traditionel vanskelig at motivere til uddannelse. Endvidere er målgruppen karakteriseret ved generelt at være læse- og regnesvage. Forhold der stiller særlige krav til den anvendte pædagogik og uddannelsernes tilrettelæggelse. En del af uddannelserne er udviklet på baggrund af myndighedskrav og afsluttes med det påkrævede certifikat.

Transport har som nævnt et højt aktivitetsniveau på AMU. Den samlede aktivitet inden for transportområdet var i 2002 på 1.450 årselever, svarende til ca. 18 pct. af den samlede AMU-aktivitet, som i 2002 var på ca. 8.200 årselever²⁶. AMU bruges således i stort omfang til at øge erhvervets kompetenceniveau.

Stigende behov for tværgående kompetencer, særligt på videregående niveau

Inden for rammerne af lov om videreuddannelsessystemet for voksne (VfV-systemet) er der videregående voksenuddannelser (VVU), som svarer til KVVU-niveau, og diplomuddannelser, som svarer til MVU-niveau. Uddannelserne har til formål at videreudvikle erhvervs-kompetencen hos erhvervsaktive voksne. Uddannelsernes formål og målgruppe betyder, at uddannelserne i endnu højere grad end grunduddannelserne er orienteret mod praksis og anvendelse.

Videreuddannelse skal give mulighed for et øget omfang af kvalificerede medarbejdere med kompetencer på mellem- og ledelsesniveau i transporterhvervet. Et område, hvor der særligt er et behov for øgede kompetencer på mellem- og ledelsesniveau, er i de virksomheder, der ønsker at udvikle deres forretning i retning af mere tværgående kompetencer og indfri det uudnyttede transport- og logistikpotentiale i transporterhvervet.

Som det er redegjort for i afsnit 4.3, er de uddannelser, der sigter på kundeorienterede løsninger og konsolideringer af transportopgaverne, ofte specialiseret inden for en transportform, jf. fx speditører og skibsmæglere.

24. Mål og rammer for den enkelte arbejdsmarkedsuddannelse fastsættes i en uddannelsesplan på baggrund af et arbejdsmarkedspolitisk bestemt behov. Uddannelsesplanen godkendes af Undervisningsministeriet efter udtalelse fra Uddannelsesrådet.

25. I forhold til transporterhvervet er det Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR), som er udviklingsansvarligt efteruddannelsesudvalg.

26. Undervisningsministeriet, 2003.

Meget tyder på, at denne uddannelsesmæssige specialisering medfører vanetænkning ved planlægning af transporter – hvor en bestemt transportform vælges frem for andre eller flere. Dette kan virke som en barriere for horisontal integration af transportydelse og dermed samspillet mellem transportformerne. Det er således nødvendigt med et bredt uddannelsesmæssigt sigte for at få fokus på formidlingsfunktionen.

Behovet for det brede uddannelsesmæssige sigte skal ses på baggrund af, at transportvirksomhederne i stigende grad stilles over for krav om øget effektivitet og højere produktivitet. Samme tendens gør sig gældende for transportkøberne, som forventes i højere grad at outsource transportaktiviteter som led i fokus på kernekompetencer. Dette åbner nye forretningsmuligheder for de transportsælgende virksomheder.

Målgruppen for formidlingsfunktionens kompetencer omkring kunde-vendte løsninger og konsolideringer af fragtopgaver er medarbejdere med kundekontakt samt mellem- og ledelsesniveauet i transportvirksomhederne. Dette gælder også for virksomheder, der ikke selv står for den fysiske afvikling af transporten.

Tankegangen omkring formidlingsfunktionen må således gøres til et integreret led ved planlægningen af uddannelserne på området, herunder i forbindelse med initiativer vedrørende efter- og videreuddannelse på videregående niveau, jf. boks 5.8 og indsats 5.2.

Der er ikke i regi af Videreuddannelsessystemet for voksne udviklet uddannelser, der direkte er målrettet transport, og de behov erhvervet har for at øge transport- og logistikkompetencer²⁷.

Imidlertid vil uddannelser, som ikke specifikt er målrettet transport, også kunne tilføre transporterhvervet generelle kompetencer, særligt på mellem- og ledelsesniveau, jf. tabel 5.1. Et eksempel er HD i Supply Chain Management/Logistik, der er relevant for transportsælgende virksomheder. Desuden findes MBA i Shipping and Logistics særligt med sigte på den maritime klynge og logistikudbydere, hvor det primære fokus ligger på moderne managementteorier og deres anvendelse i den maritime sektor. Sigtet hermed er integration af markeds-mæssige, teknologiske, juridiske, finansielle og transportkædesammenhænge.

27. I det offentlige uddannelsessystem findes en række uddannelser, som fokuserer på generelle kompetencer, der kan bidrage til et kompetenceløft i transporterhvervet, fx it, administration, marketing og generelle ledelsesmæssige kompetencer, jf. tabel 5.1.

Undervisningsministeriet undersøger endvidere mulighederne for at oprette en ny uddannelse i international transport og logistik som VVU, som erhvervets parter har udarbejdet en ansøgning om, jf. boks 5.8.

Boks 5.8 Ansøgning om VVU i international transport og logistik

Ansøgningen er udarbejdet i samarbejde mellem Danske Speditører, Dansk Transport og Logistik, Danmarks Skibsmæglerforening, Danmarks Rederiforening og Europas Maritime Udviklingscenter samt Esbjerg Handelsskole i juni 2002.

Ansøgningen sigter på at oprette en faglig relevant kompetencegivende videreuddannelsesmulighed, der naturligt bygger oven på branchens elevuddannelser, og som sigter mod at opkvalificere dygtige og erfarne transportmedarbejdere til at medvirke i udviklingen af den enkelte virksomhed. En VVU vil kunne bygge bro til masteruddannelsen "MBA in Shipping and Logistics", såfremt der senere etableres en diplomuddannelse i international transport og logistik.

Desuden har Undervisningsministeriet igangsat et arbejde for at undersøge behovene på det samlede transportområde for, at der fortsat vil være relevante efter- og videreuddannelses tilbud, der matcher transportbranchens behov i bred forstand. Forslag om at oprette en ny uddannelse i international transport og logistik som VVU, som erhvervets parter har udarbejdet en ansøgning om, indgår i overvejelserne, jf. indsats 5.2.

Indsats 5.2 Efter- og videreuddannelse på transportområdet

Regeringen vil arbejde for, at der fortsat vil være relevante efter- og videreuddannelses tilbud, der matcher transportbranchens behov i bred forstand.

Efter- og videreuddannelse: Private initiativer

Ud over den offentlige efter- og videreuddannelsesindsats i såvel AMU- som i VfV-systemet tilbyder en række brancheorganisationer inden for transport også efteruddannelse i privat regi. Eksempelvis har vejtransporten etableret Transportbranchens Uddannelsescenter, jf. boks 5.9, mens Danske Speditørers uddannelsesafdeling tilbyder efteruddannelse i emner relateret til formidlingsfunktionen. Også i regi af Danmarks Skibsmæglerforening er der mulighed for at gennemføre en brancherettede efteruddannelse; TutorShip International. Uddannelsen er en international anerkendt overbygning til skibsmæglerens kontoruddannelse

og foregår som en modulopbygget korrespondanceuddannelse ved The Institute of Chartered Shipbrokers. I Danmark forestår skibsmæglerforeningen afholdelse af eksaminer mv.

Boks 5.9 Privat efteruddannelse hos Transportbranchens Uddannelsescenter

Transportbranchens Uddannelsescenter afholder og udvikler kurser, der er målrettet til at opfylde transportbranchens behov for uddannelse og udvikling. Aktionærerne bag Transportbranchens Uddannelsescenter er Transportsektorens uddannelsesfond (ATL & SID), Dansk Transport og Logistik – DTL, International Transport Danmark – ITD. Visionen er, at Transportbranchens Uddannelsescenter skal kunne tilbyde uddannelse til vognmændene på ethvert udviklingstrin i virksomhedens udvikling. Færdselsstyrelsens vognmandskurser er centrets kerneaktivitet, men målsætningen er også at kunne tilbyde den special- og efteruddannelse, der efterspørges af virksomheder på forskellige udviklingstrin. Vognmændenes obligatoriske deltagelse i vognmandskurser skal udnyttes som løftestang for at øge interessen for kompetenceudvikling.

Transportbranchens Uddannelsescenter tilbyder et bredt udvalg af kurser i transportspecifikke områder, bl.a. regnskabskurser, kurser i farligt gods og transportlederkurser. Men der tilbydes også kompetenceudvikling i mere generelle emner såsom økonomi, markedsføring, it og lederkurser i personlig udvikling.

Fagligt stærke miljøer kan skabe attraktive transportuddannelser

Transportuddannelserne er i dag bredt fordelt på en række uddannelsesinstitutioner, hvor de bl.a. på grund af det begrænsede elevantal ofte "drukner" lidt i forhold til de andre uddannelser på samme institution. Det er dog et kendetegn for søtransportuddannelserne, at de foregår på selvstændige maritime uddannelsesinstitutioner. Små faglige miljøer kan betyde ringere kvalitet af uddannelsesudbuddet, og at det bliver vanskeligt at tiltrække den bedste lærerkapacitet og skabe den kritiske masse, der kan give et dynamisk uddannelsesmiljø. Faktorer, der har betydning for at tiltrække de unge.

Udfordringen består i at skabe fagligt bæredygtige miljøer, der imødekommer behovet for regional dækning. Geografisk nærhed er centralt i forhold til at rekruttere de unge til uddannelserne og dermed skabe fagligt bæredygtige miljøer. Det vurderes, at det normalt kun er ca. 1/3 af de uddannelsessøgende, som vælger en uddannelse uden for eget eller

naboamtet²⁸. Ulempen ved regional dækning er imidlertid, at de ofte spredte og små uddannelsesmiljøer kan have vanskeligt ved at opretholde og udvikle et fagligt stærkt miljø.

Med den ny lov om institutioner for erhvervsrettet uddannelse lægges der op til en mere enstrenget struktur for arbejdsmarkeds- og erhvervsuddannelser bl.a. i form af sammenlægninger mellem erhvervsskoler og AMU-centre. Loven skal medvirke til at skabe fagligt stærke uddannelsesmiljøer og regionalt forankrede uddannelsesinstitutioner, jf. boks 5.10.

Boks 5.10 Eksisterende indsats – enstrenget struktur for arbejdsmarkeds- og erhvervsuddannelserne

Lov om institutioner for erhvervsrettet uddannelse skal medvirke til at skabe fagligt og økonomisk bæredygtige uddannelsesmiljøer og regionalt forankrede uddannelsesinstitutioner. Loven giver mulighed for en enstrenget og mere sammenhængende struktur for arbejdsmarkeds- og erhvervsuddannelserne, idet loven lægger op til at etablere en enstrenget institutionsstruktur for de uddannelsesinstitutioner, der hidtil har været de primære varetagere af voksen- og efteruddannelse, dvs. erhvervsskoler og AMU-centre.

For transport kan mere slagkraftige enheder, der tilbyder uddannelse både til beskæftigede i erhvervet og de unge på vej ind i branchen, medvirke til at skabe stærke transportfaglige miljøer, der kan bidrage til at profilere transportuddannelserne over for de unge. Her har erhvervets parter i samarbejde med uddannelsesinstitutionerne fortsat en væsentlig opgave at løfte.

Hertil kommer de forbedrede muligheder for at imødekomme pludseligt opståede uddannelsesbehov i virksomhederne, som den ny enstrengede struktur vil kunne tilbyde. Forventningen er, at den øgede fleksibilitet vil have en positiv indvirkning på virksomhedernes brug af uddannelse. De nye institutioner for erhvervsrettet uddannelse har et selvstændigt, decentralt ansvar for uddannelsesudbud og udvikling, hvilket giver mulighed for at imødekomme lokale og pludseligt opståede behov for (efter)uddannelse inden for en meget kort tidsramme.

28. Tallene vedrørende geografisk mobilitet er vanskelige at opgøre. Der er meget stor forskel på hvilken uddannelse, man søger, om man flytter, ligesom København tiltrækker mange studerende. I 2000 viser beregninger fra Undervisningsministeriet, at kun ca. 30 pct. af de uddannelsessøgende søgte om optagelse på en uddannelsesinstitution, der ikke lå i eget eller i et af naboamtterne.

Kompetenceopbygning gennem øget samspil med erhvervet

Øget samspil med virksomhederne på uddannelsesområdet kan også bidrage til at understøtte øget kompetenceudvikling i erhvervet. Herved øges mulighederne for at målrette uddannelses tilbud til virksomhedernes behov. Som led heri har erhvervet taget initiativ til at etablere Danmarks Transportakademi som et regionalt vækstmiljø²⁹ i et samarbejde mellem virksomheder og en række organisationer og institutioner. Hensigten er at skabe grobund for målrettet kompetenceopbygning og øget fokus på udvikling af kompetencer og viden i erhvervet, jf. boks 5.11.

Boks 5.11 Regionalt Vækstmiljø: Danmarks Transportakademi

Danmarks Transportakademi sigter på at skabe et bredt samarbejde mellem virksomheder, organisationer og relevante forsknings- uddannelses- og rådgivningsinstitutioner i transporterhvervet. Formålet er at bidrage til at understøtte virksomhedernes udvikling af kompetencer og kvalifikationer, bl.a. gennem:

- inddragelse af virksomheder, både som aktive i konkrete projekter og som partnere i uddannelsessystemet
- styrkelse af viden og kompetencer på transportområdet, herunder sikre bedre mulighed for kompetenceoverførsel og efteruddannelse
- udvikling af uddannelser, der matcher den efterspørgsel og de krav til viden og kompetencer, som transportsektoren bliver stillet over for i fremtiden.
- nye transportkoncepter

Projektet forankres hos Transportbranchens Uddannelsescenter (transportsektorens private uddannelsesudbyder) som fungerende projektleder. Danmarks Transportakademi har som regionalt vækstmiljø modtaget medfinansiering på seks millioner kr. fra Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling.

Uddannelsesmæssige flaskehalse for øget liberalisering af transportmarkederne

En række uddannelser på transportområdet findes stadig i regi af enkeltvirksomheder/-myndigheder. Dette gælder fx for uddannelsen til lods og lokomotivføreruddannelsen³⁰. Dette udgør en potentiel barriere for åbning af markederne for øget konkurrence, idet uddannelsesmæssige flaskehalse kan betyde skæv adgang til arbejdskraft og derved skæv konkurrence for konkurrerende virksomheder på markedet.

29. Et regionalt vækstmiljø er et samarbejde mellem virksomheder, forsknings- og uddannelsesinstitutioner, teknologiske videnformidlere og andre relevante aktører. Samarbejdet tager udgangspunkt i én eller flere erhvervmæssige styrkepositioner inden for et sammenhængende geografisk område. Regionale vækstmiljøer kan ansøge om medfinansiering hos Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling.

30. Jf. kapitel 2 er der taget initiativ til at søge at etablere en uddannelse i offentligt regi for lokomotivførere.

På jernbaneområdet er der eksempelvis ved lov om drift af jernbanevirksomhed skabt mulighed for at oprette uddannelser i offentligt regi, men arbejdsmarkedets parter har ikke gjort brug af denne mulighed. Resultatet er, at liberalisering af dette marked er blevet hæmmet af, at der ikke har været uddannet lokomotivførere i et omfang, så private virksomheder har kunnet drive virksomhed på samme betingelser som DSB, jf. Arrivas drift af jernbaner i Vestjylland.

Dette forhold vil gøre sig gældende for andre transportområder, såfremt disse markeder åbnes for øget konkurrence.

De eksisterende strukturer på uddannelsesområdet har visse stivheder, som kan virke uhensigtsmæssige, hvis uddannelserne skal give rum for åbne markeder og dermed øget konkurrence. Det er vigtigt at sikre, at erhvervslivets behov for kvalificeret arbejdskraft kan imødekommes, og at samfundets ressourcer bruges optimalt.

Det er derfor vigtigt, at arbejdsmarkedets parter i takt med privatisering af opgaver, der hidtil har ligget i offentligt regi, sørger for, at der nedsættes faglige udvalg med henblik på at undersøge muligheder for etablering af erhvervsuddannelser, hvor der måtte være behov for det. Endvidere er det vigtigt, at private udbydere melder sig som udbydere af uddannelser, som ikke nødvendigvis skal ligge i offentlig regi.

For at åbne for konkurrence på området for efter- og videreuddannelser, har regeringen med ændringen af AMU-loven og loven om åben uddannelse (L446/L447) søgt at øge muligheden for at inddrage private aktører. Desuden vil regeringen igangsætte en analyse af konkurrencesituationen på AMU-området, herunder transportuddannelserne. Analysen skal bl.a. undersøge potentialet for øget konkurrence og barriererne herfor, jf. indsats 5.3.

Indsats 5.3 Velfungerende marked for faglige uddannelser

Regeringen har med ændringen af AMU-loven og loven om åben uddannelse m.v. (L446/L447) øget muligheden for inddragelse af private aktører på efteruddannelsesområdet. Regeringen vil endvidere igangsætte en analyse af konkurrencesituationen på AMU-området, herunder transportuddannelserne. Analysen skal bl.a. undersøge potentialet for øget konkurrence og barriererne herfor.

Kapitel 6

Transporterhvervet og brug af forskning

Forskning og udvikling er vigtige faktorer bag vækstmulighederne for de danske virksomheder og har stor betydning for virksomhedernes produktivitet og derfor for den generelle velfærd i Danmark. Det kan således konstateres, at lande, der har oplevet en stigning i den private sektors udgifter til forskning og udvikling fra 1980'erne til 1990'erne, ligeledes er de lande, der har oplevet en stigning i produktiviteten over samme periode.

Samspillet mellem forskningen og erhvervslivet i Danmark er blandt de mindste i OECD-sammenhæng. Det kommer bl.a. til udtryk ved, at Danmark er et af de lande, hvor erhvervslivet bidrager mindst til forskningen. Samtidig ligger Danmark i forhold til OECD-tallene i den nederste halvdel med hensyn til at udvikle ny viden.

Private virksomheder tjener på at investere i forskning. Det direkte private afkast har historisk generelt ligget på mellem 10 og 20 pct.¹ Den private sektor vil således kunne øge afkastet ved at bidrage til forskningen.

6.1 Hvad er transportforskning?

OECD definerer forskning som:

Skabende arbejde på systematisk grundlag for at øge den videnskabelige og tekniske viden, herunder viden vedrørende mennesker, kultur og samfund eller udnyttelse af eksisterende viden til at anvise nye praktiske anvendelser².

OECD har endvidere vist sammenhængen mellem forskning og udvikling, hvilket fremgår i tabel 6.1.

1. Vækstvilkår i Danmark, Økonomi- og Erhvervsministeriet, maj 2002.

2. Hvilken slags politik er forskningspolitik, Hanne Foss Hansen, Jurist- og Økonomforbundets Forlag, 2002.

Tabel 6.1 Definition af forskning og udvikling

Forskning	Udvikling
Ny viden for verden om andet end processer og produkter af teknisk karakter. Det kan være ny viden om mennesker, kultur og samfund.	Introduktion af processer og produkter af teknisk karakter, der er nye for verden.

Kilde: Analyseinstitut for Forskning, OECD her fra Økonomi- og Erhvervsministeriet: Vækstvilkår i Danmark, maj 2002

Det er vanskeligt klart at afgrænse, hvad der kan betegnes som transportforskning. Transport er ikke en forskningsdisciplin i sig selv, men derimod et tema, der kan være genstand for forskningen. Det kan være vanskeligt at identificere, hvad der er transportforskningens fælles identitet. Herved adskiller den sig fra forskning, hvor der eksisterer et solidt fælles teoretisk fundament, fx bioteknologi, eller en fælles normativ forståelse, fx socioøkonomi³. Transportforskningen er i sin natur tværvenskabelig.

I OECD's klassificering af forskning opereres med begrebet grundforskning, som er originalt eksperimenterende eller teoretisk arbejde med det primære formål at opnå ny viden og forståelse uden nogen bestemt anvendelse i sigte. Transportforskning vil sjældent være grundforskning i traditionel forstand, idet transportforskningen netop er karakteriseret ved at have et konkret udgangspunkt og sigte⁴. Det betyder ikke, at grundforskningen ikke har betydning for transportforskere, men først når grundforskningen finder sin anvendelse her, er den af betydning.

Afgrænsning af transportforskning

Det er vanskeligt klart at afgrænse logistikforskning og transportforskning fra hinanden. I den forskning, der har en fælles identitet som logistikforskning, ser man normalt på hele processen fra en vares tilblivelse, til den er hos konsumenterne. Ved varens tilblivelse ser man fx på planlægning, implementering og kontrol af flow og lagring af råmaterialer, lagerstyring og håndtering af den færdige vare. Fokus er ofte på management. Paradigmet Supply Chain Management har stået centralt i de sidste årtier. Transporten af råvarer og færdigvarer på vejene udgør kun en begrænset del af den samlede proces, og disse dele af kæden fylder kun forholdsvis lidt inden for logistikforskningen.

3. Managing collaborative research – unveiling the microdynamics of the european triple helix, Erik Ernø-Kjølhede, Copenhagen Business School Press, 2001. Her sammenlignes: transportforskning, bioteknologi og socioøkonomi.

4. Erhvervet og transportforskningen, Trafikministeriet og Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2003.

Ud over problemet med at afgrænse transportforskningen i forhold til andre forskningsområder er der en udfordring i at finde en anvendelig afgrænsning inden for transportforskningen. I branchen går en skillelinje mellem de forskellige transportformer bil, bus, tog, fly, skib m.m.⁵ Det er imidlertid ikke hensigtsmæssigt at benytte denne opdeling, da mange forskningsaktiviteter netop handler om grænsefladerne mellem de forskellige transportformer. En anden skillelinje, der i praksis bedre deler forskningsmiljøerne, er mellem person- og godstransport.

6.2 Lille aktivitet i dansk transportforskning

I delstrategien for dansk transportforskning blev opgjort, at der i 1997 blev anvendt ca. 80 millioner kr. om året til dansk transportforskning. I en senere ajourføring af disse tal fandt man, at omfanget i 2001 stort set var uforandret⁶. Størstedelen af disse midler kom fra forskellige former for offentlige finansieringskilder. Ti pct. kom fra EU og mindst 80 pct. fra forskellige nationale statslige finansieringskilder. Skønmæssigt fem pct. kom i form af de private konsulenters egenfinansiering ved deltagelse i forskningsprogrammer.

Sammenligning med andre lande

I en sammenligning af transportforskningen i de nordiske lande er det opgjort, at Sverige i 1997 havde 340 årsværk inden for transportforskningen, Finland havde 180 forskerårsværk, Norge og Danmark er begge opgjort til 100 forskerårsværk⁸. Såfremt tallene korrigeres for, at landene har forskelligt indbyggertal, er aktivitetsniveauet højest i Sverige og Finland, hvor det er nogenlunde ens. Norge har et aktivitetsniveau på lidt over det halve af disse landes, og Danmark ligger målt på denne måde på en sidsteplads med et niveau under det halve af det svenske.

Sammenligning med andre sektorer

De offentlige udgifter til transportforskning udgør ca. en pct. af det samlede offentlige forskningsbudget. Til sammenligning udgør byggeforskningen tre pct. af det samlede offentlige forskningsbudget. De to sektorer har omtrent samme niveau for antallet af beskæftigede i branchen. I 1999 var seks pct. af alle job inden for bygge- og anlægsvirksomhed og fem pct. inden for transportvirksomhed⁹.

5. Erhvervet og transportforskningen, Trafikministeriet og Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2003.

6. "Stikket ud af kuvøsen", Transportrådets Nyhedsbrev 01, 2002.

7. "Transportforskning i de nordiske lande – indlæg fra NTF konferencen i Helsingør d.19.-20. april 1999", arbejdsnotat nr. 99-01, Transportrådet.

8. Der er i disse opgørelser en række problemer med afgrænsninger, så Nordisk Transport Forskning har igangsat en mere detaljeret benchmarking af transportforskningen i de nordiske lande.

9. Statistiks Årbog 2001, tabel 245, Danmarks Statistik.

I tabel 6.2 sammenlignes forskellige branchers udgifter til forskning og udvikling inden for egne virksomheder med sektorens værditilvækst. Transportområdet markerer sig med et relativt lavt niveau, idet kun møbel- og beklædningsindustrien har en forholdsvis lavere grad af egen forsknings- og udviklingsindsats.

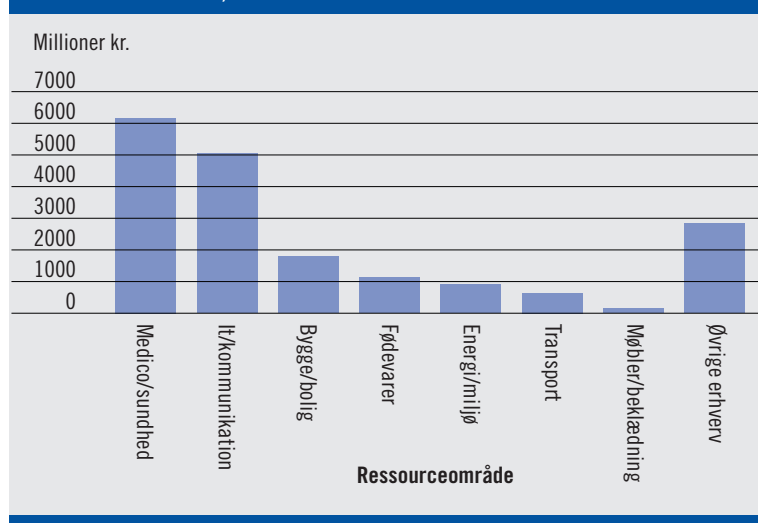
Tabel 6.2 Forholdet mellem branchernes egne udgifter til FoU (omfatter ikke køb af forskning) og værditilvækst

Branche	FoU-udgifter (millioner kr.)	Værditilvækst (millioner kr.)	FoU-andel af værditilvækst
Medico/sundhed	4.600	32.000	14,5 pct.
It/kommunikation	4.600	92.000	5,0 pct.
Energi/miljø	800	19.000	4,3 pct.
Bygge/bolig	1.600	143.000	1,2 pct.
Fødevarer	1.000	105.000	1,0 pct.
Transport	600	80.000	0,7 pct.
Møbler/beklædning	100	33.000	0,4 pct.
I alt	16.100	610.000	2,6 pct.

Kilde: Byggeriet i Videnssamfundet, Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2002

I figur 6.1 ses de private udgifter til udvikling og forskning fordelt på ressourceområder. Ressourceområde transports andel af de samlede private udgifter udgør ca. 3,4 pct.

Figur 6.1 FoU-udgifter i egen virksomhed fordelt på ressourceområde, 1999

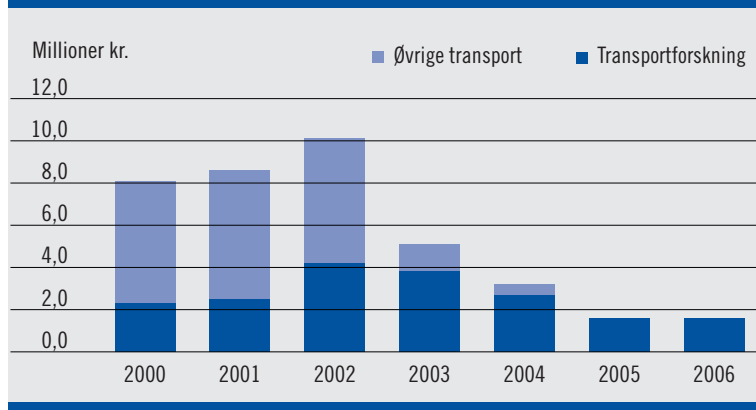


Kilde: Erhvervslivets forskning og udviklingsarbejde, Analyseinstitut for Forskning, 1999

Finansiering via EU's 5. Rammeprogram

Danske transportforskeres deltagelse i EU's 5. Rammeprogram er vist i figur 6.2. Fordelingen på de enkelte år i figuren baseres på en beregning, hvor midlerne fordeles ligeligt ud over projekternes forløbsperioder. Figuren udtrykker ikke for de enkelte år den samlede EU-finansiering af projekter, idet enkelte projekter fra 4. Rammeprogram først er under afslutning. For de kommende år vil danskere formentlig få del i midler fra den sidste udbudsrunde i 5. Rammeprogram, som ikke er med i tabellen samt det kommende 6. Rammeprogram. År 2002 er imidlertid et meget godt udtryk for niveauet af dansk deltagelse i EU-programmerne. Her er 4. Rammeprogram praktisk taget udløbet, og 6. Rammeprogram ikke igangsat.

Figur 6.2 Dansk deltagelse i transportprojekter i EU's 5. Rammeprogram



Kilde: Særudtræk fra EU's database (GROWTH) foretaget af Forskningsstyrelsen

Note: Niveauet er faldende, da figuren kun viser finansiering fra 5. Rammeprogram, der udløber 2006.

Ca. 30 pct. af transportforskningsmidlerne fra 5. Rammeprogram går til egentlige forskningsinstitutioner, mens 55 pct. går til offentlige myndigheder og 15 pct. til private konsulenter.

6.3 Erhvervets behov for transportforskning

Dansk transporterhverv har i dag kun en meget sporadisk kontakt med forskningen¹⁰. Kontakten sker indirekte i form af, at der rekrutteres personale overvejende fra handelshøjskolerne. Der er kun få eksempler på, at erhvervet samfinansierer projekter på universiteter, handelshøjskoler og sektorforskningsinstitutter. Erhvervet opsøger ikke forskningen, og

10. Erhvervet og transportforskningen, Trafikministeriet og Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2003.

forskningen opsøger ikke erhvervet. Erhvervet er præget af, at viden skabes i egne virksomheder. Meget af denne viden, fx om markeder, ønsker man ikke at dele med andre. Den viden, der efterlyses, relaterer sig til det fælles datagrundlag samt at give det omgivende samfund indsigt i erhvervet – at have nogen at dele viden med.

En undtagelse fra dette mønster er rådgiverbranchen, der i et vist omfang lever af at omsætte forskningsresultater til praksis. Rådgiverbranchen er imidlertid i den forretningsmæssige situation, at de har vanskeligt ved selv at finansiere forskning uden for egen virksomhed.

En interviewundersøgelse med centrale aktører inden for transportområdet peger på, at der må et element af offentlig involvering i forhold til transportforskningen, idet det anses for at være urealistisk, at dansk transportforskning vil kunne overleve udelukkende på basis af finansielle bidrag fra erhvervet¹¹.

Erhvervets behov jf. delstrategien for dansk transportforskning

I delstrategien for dansk transportforskning¹² blev brugere af dansk transportforskning opdelt i fire, nemlig erhvervslivet og dets organisationer, borgere og deres interesseorganisationer, det politiske og administrative system samt forskere og konsulenter.

Ifølge delstrategien relaterer erhvervets interesse for forskning sig til mulighederne for at skabe nye forretningsområder baseret på teknologisk og erhvervsmæssig nyskabelse. Transporterhvervet er karakteriseret ved få store og mange små virksomheder. De færreste virksomheder har muligheder for egenforskning eller for at deltage i forsknings- og udviklingsprojekter. Implementeringen af ny teknologi og innovation er i vidt omfang sket i et samspil mellem transporterhvervet og private konsulenter. Dette samspil har resulteret i en videnoverførsel til erhvervet på et kommercielt grundlag. Der er imidlertid, ifølge delstrategien, et stort behov for, at denne rådgivning bakkes op af en stærkere egentlig forskningsindsats.

Ifølge delstrategien har transporterhvervet behov for forskningsbaseret viden for at kunne opretholde styrkepositionen i den internationale konkurrence. Den hastige udvikling inden for teknologi, miljø og kvalitet, og de derfor lige så hurtigt forandrede konkurrenceforhold på markedet, stiller krav til hele erhvervslivet om omstilling og innovation. Forskning i samarbejde og konkurrence inden for hele kæden fra pro-

11. Erhvervet og transportforskningen, Trafikministeriet og Erhvervs- og Boligstyrelsen, 2003.

12. Dansk transportforskning – status og visioner, Udvalget vedrørende delstrategi for dansk transportforskning, 1999.

ducent til forbruger vil være relevant og skal omfatte potentialerne for at effektivisere de organisatoriske forhold, omkostninger og miljømæssige forhold. Potentialer for erhvervsmæssige og teknologiske nyskabelser vil være relevante for hele erhvervslivet. Innovation, der medvirker til at effektivisere transporten, og som kan bidrage til, at der etableres effektive og pålidelige multimodale transportsystemer, vil være vigtig for såvel transportører som transportkøbere. Inden for persontransporterhvervet er der behov for viden om organisering og markedsføring af transporten. Desuden har konsulentbranchen behov for at aftage viden fra forskningsmiljøerne.

Erhvervets behov jf. TØF's undersøgelse af videnbehovet

Transportøkonomisk Forening – TØF foretog i 2001 en kortlægning af videnbehovet inden for trafik, transport og logistik¹³. Analysen sigtede ikke snævert mod forskningsbaseret viden. En række forskningsaftagere blev interviewet, såvel i en kvantitativ som i en kvalitativ skriftlig interviewrunde. I undersøgelsen opdeles transportens videnefterspørgere i infrastrukturejere, transportkøbere, transportoperatører, transportrelaterede erhverv samt brugere og myndigheder.

I TØF's analyse fremgår følgende:

“På en række erhvervsområder, som fx medicin, it og bioteknologi, har der i længere tid været en tæt sammenhæng mellem offentlig og privat forskning og erhvervsudvikling. I transportsektoren har denne sammenhæng ikke stået særlig stærkt. En medvirkende årsag kan være, at transportsektoren er præget af mange forskellige delsektorer. Endvidere er der mange små eller mellemstore virksomheder, hvis kompetence i betydelig grad bygger på egen erfaringsopsamling. I sådanne virksomheder har der ikke hidtil i større omfang været behov for systematisk opsamling af teoretisk funderet viden. Det er dog ved at ændre sig bl.a. på grund af stigende krav i et internationalt og konkurrencepræget marked”.

Et gennemgående træk i TØF's undersøgelse er, at der efterspørges en bedre formidling på mange niveauer. Det pointeres i TØF's analyse, at kun en del af det afdækkede videnbehov er orienteret mod transportforskningen. En del af den formidling, der efterspørges, relaterer sig til et bedre datagrundlag.

Analysen konkluderer om myndighederne, at de synes koncentreret om at få dækket eget videnbehov og i mindre grad om at få etableret en mere strategisk begrundet og målrettet koordinering af transportforskning og videnformidling.

13. Vidensbehov inden for Trafik, Transport og Logistik, Transportøkonomisk Forening, april 2002.

De eksisterende analyser, som er refereret, tyder på, at behovet for forskning – i hvert fald grundforskning – må betragtes som begrænset i transporterhvervet. Der er i dag danske miljøer for godstransportforskning af international klasse, fx forskning i logistik på Center for Logistik og Godstransportforskning¹⁴. Disse miljøer vil nok også fremover have forholdsvis begrænset berøringsflade med størstedelen af de danske transportvirksomheder. Forskningen i disse miljøer vil nok fortsat primært have offentlige myndigheder som aftagere, jf. eksemplet i boks 6.1.

Boks 6.1 Arbejdet med en national godstrafikmodel

Danmark råder aktuelt ikke over en national godstrafikmodel. Trafikministeriet og Hovedstadens Udviklingsråd har derfor igangsat et sådant udviklingsprojekt. Modeludviklingen udføres af Danmarks Transportforskning sammen med Center for Trafik og Transport (CTT). Der er en følgegruppe knyttet til arbejdet, hvori bl.a. Dansk Industri, Dansk Transport og Logistik, Railion Denmark, Sund og Bælt A/S og Øresundsbro Konsortiet er repræsenteret.

Analyserne tyder på, at behovet først og fremmest er i form af yderligere udviklingsaktiviteter og i et vist omfang anvendelsesorienteret forskning. Den igangværende centerkontrakt om fremtidens transportkoncepter¹⁵ er et godt eksempel på et større samarbejde mellem virksomheder og videninstitutioner. Der vil således fortsat være virksomheder med behov for kontakt til videninstitutioner, såsom GTS-systemet, for at sikre formidling af danske og udenlandske forskningsresultater med konkrete anvendelsesmuligheder for virksomhederne.

6.4 Dansk transportforskning fremover: Erhvervsrettet og drevet af virksomhedernes behov

Det er regeringens mål, at Danmark er blandt de bedste i verden til at udvikle og anvende ny viden og teknologi. Også for transporterhvervet kan et tættere samspil mellem virksomheder og videninstitutioner bidrage til, at dette mål nås. Udfordringen er at øge såvel den offentlige som den private forsknings- og udviklingsindsats og sikre, at forskning og ny viden udnyttes bedre kommercielt.

En vej til øget anvendelse af ny viden og teknologi i transporterhvervet er således virksomheder, der ser en interesse i at gå i tættere samspil med videninstitutioner. Der er virksomheder, der allerede er strategiske og

14. <http://www.ctt.dtu.dk/projects/clg/>.

15. <http://www.teknologisk.dk/transport/9952>.

erfarne brugere af videninstitutionerne. Men denne gruppe er ikke stort generelt er transportvirksomhederne forholdsvis uerfarne. Denne mindre erfarne gruppe kan deles op i to:

- *De afventende virksomheder.* Samarbejder kun i meget begrænset omfang med en videninstitution. Virksomhederne udfører kun i begrænset omfang forskning og udvikling og er heller ikke så aktive, når det gælder videntung innovation. Virksomhederne er dog overbeviste om, at samspil med en videninstitution vil kunne styrke deres fremtidige udvikling. Samtidig er virksomhederne ofte usikre over for, hvordan de kommer i gang med et samspil.
- *De øvrige virksomheder* har et meget begrænset samarbejde med videninstitutionerne om forskning og udvikling og har heller ikke et ønske om at få det. Selv når det gælder samarbejde med den teknologiske service om innovation, er samarbejdet begrænset. Virksomhederne er kun i meget begrænset omfang aktive i forhold til forskning, udvikling og innovation.

Selv om de afventende virksomheder er interesserede i samspil om forskning og udvikling, stiller mange af virksomhederne sig tøvende over for et evt. samarbejde med en videninstitution. Virksomhederne udpeger således generelt flere hindringer eller barrierer for samspil end de øvrige virksomheder¹⁶. De afventende virksomheders manglende kendskab til og viden om videninstitutionerne udgør en betydelig barriere. Mange af virksomhederne lever et liv fjernt fra de offentlige videnmiljøer.

Udfordringen er derfor at skabe et større overblik over mulighederne for samspil. Herefter kan transportvirksomhederne bedre selv vurdere, om det er hensigtsmæssigt for den enkelte virksomhed at blive "koblet op" på vidensystemet, så der etableres længerevarende relationer til videninstitutionerne.

16. Nye veje mellem forskning og erhvervsliv – fra tanke til faktura, regeringen, september 2003.

Boks 6.2 Ønske fra DSV om øget kontakt mellem forskningsmiljøet og transportbranchen

I DSV's aktionærblad fra december 2002 fortæller DSV, at de har haft besøg fra Trafikministeriet for at formidle en kontakt mellem forskningsmiljøer og transportbranchen. DSV synes, at det er et inspirerende og forfriskende initiativ og ser frem til at være en del af det. Et af de behov, som DSV ser foran sig, er en analyse og kortlægning af, om kapacitetsudnyttelsen af de eksisterende lastbiler og trailere, der findes i dag, er tilstrækkelig god.

Regeringen har september 2003 fremlagt forslag og initiativer til at forbedre kontaktfladen mellem virksomheder og videninstitutioner jf. indsats 6.1. Det er målet med den kommende indsats, at flere af de afventende virksomheder forsøger sig med øget samspil – og transporterhvervet er her en del af målgruppen. Det er dog vigtigt at understrege, at det er virksomhederne selv, der skal tage initiativ til at fremlægge reelle forskningsbehov og interesse i regi af de nævnte initiativer. Såfremt der ikke er interesse og fremlægges behov, vil transporterhvervet ikke kunne få gavn af de nævnte initiativer.

Indsats 6.1 Forskning og udvikling

Regeringen vil tage nye initiativer til at forbedre kontakten mellem videninstitutioner og bl.a. transportvirksomheder.

Kapitel 7

Udviklingsfinansiering

Det øgede pres for at øge værdien og således videnindholdet i transportydelserne betyder udviklingsaktiviteter, der kræver finansiering. Dette betyder stigende behov for udviklingsaktiviteter på følgende områder:

- Strategi-, forretnings- og konceptudvikling
- Markeds- og kundeorientering
- Personale- og kompetenceudvikling
- It-drift og -udvikling.

En satsning på denne type innovative aktiviteter indebærer, at der bliver en ændret fordeling mellem immaterielle og materielle investeringer i transportvirksomhederne.

De immaterielle investeringer indebærer en større usikkerhed omkring afkastet. Hertil kommer en længere tidsperiode fra beslutningen om investeringerne, til de konkrete indtægtsskabende aktiviteter iværksættes. For hovedparten af de materielle investeringer findes afprøvede finansieringsmodeller, der hviler på den traditionelle sikkerhedsstillelse. For de immaterielle investeringer findes ikke tilsvarende modeller.

Med det stigende krav til innovation og den pressede konkurrencesituation på de traditionelle ydelser i transportbranchen har man i erhvervet givet udtryk for, at der synes at være tale om et informationsproblem i forhold til kapitalmarkedets bedømmelse af (udviklings)projekter på transport- og logistikområdet. Konsekvensen heraf er større finansieringsomkostninger og eventuelt et nej til finansiering.

Det er således interessant at belyse, hvorvidt kapitalmarkedet er tilstrækkeligt velfungerende, også når det gælder transporterhvervet, jf. regeringens fokusområde "vækst gennem investeringer" i "Vækst med vilje".

7.1 Typer af finansieringsbehov i korte træk

Overordnet kan behovet opdeles i låne-, mezzanin- og egenkapital, men fokus vil her være på de to sidstnævnte.

Mezzaninkapital

Her er tale om en resultatafhængig lånefinansiering, hvor afkastet til långiver fastsættes ud fra de opnåede resultater i projektet. Finansieringen gives typisk til et givent projekt, hvor kriterierne for långivningen aftales.

Fordelen for virksomheden er, at der kun skal betales renter på lånet i tilfælde af succes. Godt nok er prisen højere i tilfælde af succes, men til gengæld slipper virksomheden for at betale renter, hvis projektet ikke får succes.

For långiver er fordelene et højere afkast i tilfælde af succes. Långiver får populært sagt del i gevinsten, hvis det går godt, men løber til gengæld en større risiko. Den større risiko viser sig også ved, at mezzaninkapitalen i tilfælde af konkurs træder tilbage for de øvrige kreditorer. Herved ligger mezzaninkapitalen så at sige mellem låne- og egenkapitalen.

Mezzaninfinansiering er som tommelfingerregel velegnet for udviklingsprojekter med en moderat risikoprofil. Samtidig skal projektets afgrænsning være præcis, så der er klarhed omkring lånekriterierne i en aftale.

I dag findes flere forskellige typer af mezzaninfinansiering på markedet. Det gælder eksempelvis Skibskreditfonden og Mezzanin Kapital A/S, som er ejet af otte banker og institutionelle investorer.

For transportbranchen kan mezzaninfinansiering være et godt alternativ for virksomheder, der vil investere i udviklingsprojekter i den enkelte virksomhed. Derimod vurderes mezzaninkapital ikke at være ideel for projekter med en højere risikoprofil end traditionelt lånefinansierede projekter. Tilsvarende gælder for projekter, der inddrager flere samarbejdspartnere, og hvor det er svært at afgrænse det konkrete projekt. Her vurderes egenkapitalfinansiering at være et bedre alternativ for transportbranchen.

Egenkapitalfinansiering

Finansiering via egenkapital er særligt velegnet til at finansiere innovative projekter. Særligt hvis udfaldet af aktiviteterne har en relativ høj risikoprofil, og hvis der er tale om længerevarende forløb. Egenkapitalfinansiering kan også være velegnet, hvis dele af branchen går sammen om nye udviklingsprojekter, hvor de forskellige ejere skyder forskellige kompetencer og aktiver ind i projektet. Hertil kommer, at eksterne investorer kan skyde kapital og relevante kompetencer ind i projektet.

Der findes i dag forskellige former for egenkapitalfinansiering, hvoraf nogle kan være relevante for transportbranchen.

Private equity fonde går typisk ind i modne virksomheder, hvor der er behov for en ny ejerstruktur, fx i forbindelse med generationsskifte. Ligeledes kan fondene gå ind og fusionere eksisterende virksomheder i samme branche eller på tværs af brancher og herved være med til at fremme strukturudviklingen. Værdien skabes fx ved at bidrage til en forbedring af virksomhedens langsigtede konkurrenceevne gennem branchekonsolidering og gennem forbedringer af virksomhedens drift.

Fondene er i alle tilfælde fokuseret på at skabe et fornuftigt afkast til deres aktionærer. Midlerne er at indtræde som virksomhedens forretnings- og kapitalmæssige partner, der tilvejebringer de ressourcer og den stabilitet, der er nødvendig for at kunne gennemføre en udviklingsstrategi. Ejertiden for en investering er normalt begrænset fra tre til syv år.

I modsætning til traditionel venturekapital er private equity fonde også interessant for mere traditionelle brancher, hvor udviklingen og afkastmulighederne er mindre, men mere stabile.

I Danmark findes en række private equity fonde, der er aktive i de fleste brancher, og som også kan være interessante for at skabe øget innovation og strukturudvikling i transportsektoren.

Som konkrete eksempler på equity fonde kan peges på Axcel Industri-Investor, Polaris Equity samt Generationsskifte & Vækst A/S.

Corporate ventureselskaber tager typisk udgangspunkt i en stor etableret virksomhed, der opretter et uafhængigt investeringsselskab, som investerer i små porteføljevirksomheder inden for modervirksomhedens forretningsområde. Formålet er dels at overføre moderselskabets kompetencer og samtidig tilføre kapital til små virksomheder, hvor ventureselskabet kan skabe værdi. I visse tilfælde bruges et corporate ventureselskab også til at udvikle og teste nye forretningsområder for moderselskabet.

Corporate ventureselskaber er et relativt nyt fænomen i Danmark. Det er først inden for de sidste 2-3 år, at etablerede danske virksomheder er begyndt at interessere sig for området. Eksempler på danske virksomheder med interesser i corporate ventureaktiviteter er TDC, Novo, Lundbeck, Danisco og NKT.

Traditionelt er corporate ventureselskaber særligt udbredte i innovative og højteknologiske brancher. Investeringerne her har et stort vækst- og afkastpotentiale, ligesom risikoprofilen er høj. Corporate ventureinvesteringer i transportbranchen vil typisk have et mere moderat vækst- og afkastpotentiale. Til gengæld er risikoen i investeringerne tilsvarende lavere.

Hvis denne finansieringsform med visse justeringer skal anvendes i transportbranchen, kræver det sandsynligvis, at en stor aktør i transportbranchen tager teten og udvikler ideen. Fordelen kan være, at investeringer i små virksomheder med specifikke udviklingsprojekter senere hen kan integreres i modervirksomheden. Såfremt resultaterne af investeringerne viser sig at ligge uden for modervirksomhedens kernefokus, kan resultaterne sælges.

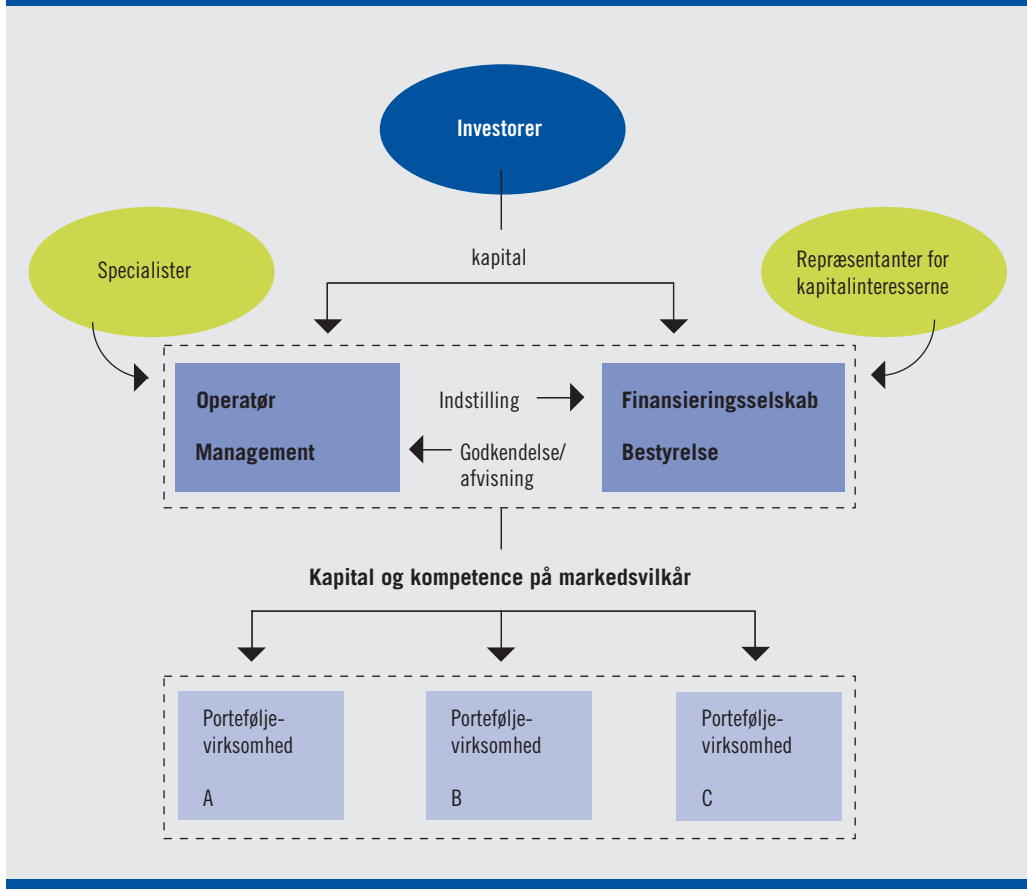
Corporate venture tankegangen kan evt. udvides til, at en etableret virksomhed går i samarbejde med eksterne investorer om etablering af et investeringsselskab, hvor virksomhedens brancheviden og erfaring kombineres med ekstern kapital og finansielle kompetencer. En sådan konstruktion har mange lighedspunkter med et udviklingsselskab, jf. næste afsnit.

For både private equity fonde og corporate venture selskaber indebærer investeringerne i virksomhederne, at der tilføres såvel egenkapital som ledelsesmæssig ekspertise.

7.2 Opbygningen af et eventuelt udviklingsselskab for transportsektoren

Udviklingsfinansiering er et begreb, der bruges bredt om alle typer af finansiering, der kan bidrage til innovation og strukturudvikling i transportbranchen. Et udviklingsselskab er et ventureselskab, der er tilpasset transportsektoren som følge af de forskelle, der er mellem transportsektoren og de brancher, hvor ventureselskaber normalt opererer. Et udviklingsselskab kan opbygges som vist i figur 7.1.

Figur 7.1 Udviklingselskab for transportsektoren



I operatørdelen opbygges en ekspertise på transportområdet, som skal kunne bedømme de enkelte projekters indtjeningspotentiale. Endvidere skal operatørdelens ekspertise komme med ledelsesmæssigt input i de konkrete porteføljevirksomheder.

Det er den finansieringsmæssige del af udviklingselskabet, som skal tage stilling til de konkrete låneansøgninger fra porteføljevirksomheder.

Som en del af udviklingselskabets strategi spredes investeringerne på en portefølje af virksomheder, så udviklingselskabets risiko mindskes. I traditionelle ventureselskaber er det en vigtig del af forretningsmodellen, da investeringer i højteknologiske selskaber er særligt risikofyldte.

Som nævnt har transportbranchens organisationer under udarbejdelse af indeværende rapport givet udtryk for, at der synes at være tale om et

informationsproblem i forhold til kapitalmarkedets bedømmelse af (udviklings)projekter på transport- og logistikområdet. Konsekvensen heraf er større finansieringsomkostninger og eventuelt et nej til finansiering.

Ud over at kunne tiltrække de rette kompetencer til operatørdelen af udviklingsselskabet er det springende punkt at få tiltrukket investorer. Her står transportbranchen i samme situation som enhver anden branche, der ønsker tilførsel af kapital. Den helt afgørende faktor herfor er at kunne vise, at der er mulighed for at få forrentet sine investeringer.

Herved koncentrerer interessen om at få udarbejdet et prospekt, som skal kunne tiltrække investorer.

7.3 Udarbejdelse af prospekt – et første skridt til oprettelsen af et udviklingsselskab

Følgende punkter kan bruges som inspirationskilde for udarbejdelse heraf:

- **Markedspotentiale, herunder afkastmuligheder og risikoprofil**

Her beskrives det nuværende marked ved forhold som antallet af aktører, delmarkeder ud fra geografiske-, konkurrencemæssige- og opgavemæssige synspunkter samt rentabilitet mv. Samtidig skal der foretages en analyse af mulighederne ved en yderligere indsats med deraf følgende behov for kapitalgoder som eksempelvis lastbiler, containere og skibe mv., behovet for innovationsaktiviteter for at dække markedets/ernes behov samt behovet for ledelsesmæssig kapacitet.

Endvidere skal der ske en beskrivelse af finansieringsinstrumenter som egenkapital, ansvarlig kapital samt mezzaninlån og den ordinære skibsfinansiering fra Danmarks Skibskreditfond mv. Hertil kommer en beskrivelse af potentielle risici.

- **Eksisterende kompetencer inden for området, danske såvel som udenlandske**

Udgangspunktet er her investors synspunkt, hvor der skal ske en beskrivelse af de specifikke kompetencer, som er nødvendige. Kompetencerne skal danne udgangspunkt for en personkreds, der skal være bindeleddet mellem de konkrete investeringer og investorerne. Samtidig skal de være med til at skabe den nødvendige tillid fra andre finansieringskilder, som fx Danmarks Skibskreditfond og pengeinstitutsystemet.

- **Identifikation af potentielle investorer**

I det omfang, at der på forhånd gives tilsagn om indskud af kapital i et givent projekt, skabes der et godt grundlag for tiltrækning af yderligere kapital. Spørgsmålet er selvsagt, om der på forhånd kan mobiliseres kapital fra forskellige interesser.

- **Udenlandske erfaringer**

En opstilling heraf kan være med til at fremme investorernes interesse.

- **Kapitalbehovet for et udviklingsprojekt**

Her opstilles valide skøn for det nødvendige kapitalbehov. Det gælder uanset hvilken type udviklingsfinansiering, der arbejdes med. Hvis der arbejdes videre med et konkret pilotprojekt, skal kapitalbehovet nøje beskrives og tilpasses det konkrete projekt.

- **Den risikomæssige fordeling for investorerne**

Her beskrives nøje risikoen for de enkelte parter. Hvad er de kritiske faktorer, herunder også skitsering af indtjeningsforløb, der påvirker de enkelte aktørers risiko. Ligeledes bør det skitseres, hvordan forskellige kompetencer er kritiske for succesmulighederne. Alle typer af risici bør nøje beskrives, hvis tanken om udviklingsfinansiering skal sælges til eksterne investorer.

- **Den selskabsmæssige konstruktion for projektet**

Hvordan sikres det, at nye finansieringsformer bedst muligt imødekommer deltagerens behov? Heri indgår de forskellige finansieringsformer, der er beskrevet i afsnit 7.1.

Hvis der eksempelvis arbejdes videre med et udviklingselskab for transportbranchen, som skal investere i innovative virksomheder i branchen, kan et partnerselskab være en mulighed. Et sådant selskab åbner op for egenkapitalindskud fra forskellige investorer og kan indebære sambeskatning af juridisk adskilte, men økonomisk forbundne aktiviteter. Dette er især hensigtsmæssigt, når de enkelte aktiviteter giver over- og underskud på forskellige tidspunkter.

Andre selskabskonstruktioner tjener andre behov.

Prospektet kan udarbejdes på basis af bredere betragtninger eller ved at udarbejde et eller flere konkrete prospekter for forskellige projekter. En kombination af disse to tilgange vil være at foretrække.

Samtidig er det vigtigt at påpege, at i det omfang, at “de rigtige mennesker” giver tilsagn om at gå ind i arbejdet, vil det blive lettere at tiltrække kapital. Dette gælder ikke mindst, hvis de selv direkte eller indirekte stiller kapital til rådighed.

Det er også vigtigt at rejse spørgsmålet, om de enkelte virksomheder i transportbranchen er parat til det direkte ejerskab, der opstår i forbindelse med kapital fra et udviklingselskab. Samtidig må det også forventes, at udviklingsfinansieringen for de små og mellemstore virksomheder vil komme til at basere sig på netværkssamarbejder. Dette kræver, at der udvikles modeller herfor. Endelig kan peges på, at tilførsel af udviklingsfinansiering fra et udviklingselskab kan være med til at bane vejen for finansiering fra andre kilder.

Såfremt transporterhvervet udarbejder et prospekt for udviklingsfinansiering, er regeringen via Søfartsstyrelsen parat til at yde den nødvendige tekniske bistand og søge at etablere kontakter til potentielle finansieringskilder, hvis der foreligger grundlag herfor, jf. indsats 7.1.

Indsats 7.1 Udviklingsfinansiering

Regeringen vil yde teknisk bistand, hvis erhvervet udarbejder prospekt for udviklingsfinansiering.