



: 16. februar 2006

:
:
:

Vækst og globalisering: Nye muligheder og udfordringer for transportsektoren

1 Indledning

Transport er en hovedhjørnesteen i den handel og produktion, som giver hele grundlaget for vores velstand og velfærd. Et moderne, konkurrencedygtigt og omstillingsparat transporterhverv medvirker i betydeligt omfang til den danske velstands- og velfærdsudvikling.

Der kan vanskeligt sættes præcise tal på transporterhervets betydning for det danske samfund, men den er meget væsentlig.

Med mere end 130.000 ansatte er transporterhvervet i sig selv et betydeligt erhverv, som yder et væsentligt bidrag til den samlede produktion og eksport. Hertil kommer, at transporterhvervet samtidig er en forudsætning for, at det øvrige danske erhvervsliv kan klare sig godt. Et effektivt godstransport-system er en vigtig parameter for erhvervslivet, landets samlede konkurrenceevne og dermed også for beskæftigelsen.

Der er i disse år stor fokus på globalisering og teknologisk udvikling. Det handler om internationale handelsstrømme og arbejdsdeling, investeringer og ny teknologi, innovation, uddannelse og forskning. Og netop Danmarks aktive deltagelse i den internationale økonomi er en central udfordring for transporterhvervet.

Der er et tæt samspil mellem transport og globalisering. Uden effektiv transport, ingen globalisering. Samtidig betyder globaliseringen også nye forretningsmuligheder for godstransporterhvervet, hvis erhvervet formår at omstille sig og tilpasse sig udfordringerne. Transport er en sektor i vækst.

Med globalisering følger også større konkurrence. Øget konkurrence er faktisk en af de samfundsmæssige gevinster ved øget globalisering, hvis konkurrencen ellers er sund og fair. For at Danmark aktivt kan deltage i globaliseringen og målrettet kan indhøste gevinsterne, så skal den danske godstransport være i top.

Markedet og konkurrencen er de bedste instrumenter til at sikre vækst og udvikling – også i det danske godstransporterhverv. Det er derfor også helt

afgørende, at erhvervet fortsat selv sikrer den nødvendige fremdrift, udvikling og økonomisk optimering ved innovation og nytænkning.

Det er samtidig en vigtig opgave for myndighederne at medvirke til gode og solide rammevilkår for erhvervets udvikling. Det kræver en tæt dialog mellem erhvervet og myndighederne. Og det kræver et godt samspil mellem de forskellige transportformer.

2. Godstransportens omfang og fordeling

I 2004 blev der fragtet 90 mio. ton gods mellem Danmark og udlandet og den internationale samhandel forventes fortsat at vokse i de kommende år.

Mængdemæssigt er søtransporten det vigtigste transportmiddel i den internationale transport, mens det i den nationale godstransport er lastbilerne.

Opgør man transporten ud fra *værdien* af godset, der transporteres, er lastbilen også i den internationale godstransport den vigtigste transportform, jf. tabel 1.

Tabel 1. International transport fordelt på transportformer (pct.)

Transportform	Opgjort i ton	Opgjort i værdi
Lastbil	21	55
Skib	75	34
Tog	4	3
Fly	0	6
Øvrige	0	2
I alt	100	100

Kilde: "Godsstrømme", Transport- og Energiministeriet, september 2005.

Tallene understreger, at der er forskel på de forskellige transportformers styrker. Visse transportformer har deres styrke på de korte afstande, mens andre er mere effektive over længere afstande. Nogle transportformer er velegnede til hurtig transport af højværdigods, mens andre har deres styrke i transport af store mængder, hvor transporttiden er mindre afgørende.

Det er en selvstændig pointe, at et effektivt godstransportsystem kræver at alle transportformer bidrager til løsning af opgaverne.

3. Muligheder og udfordringer for transporterhvervet

Ikke mindst den stigende internationale arbejdsdeling betyder, at den internationale godstransport vil vokse yderligere i de kommende år. Danmarks Transportforskning har skønnet, at godstransporterne til og fra Danmark vil vokse med ca. 75 pct. frem til 2025.

Arbejdsdelingen finder sted imellem EU-landene, hvor udvidelsen med nye stater forventes at fremme arbejdsdelingen. Men den finder i stigende grad

også sted i relation til de oversøiske transportere, hvor den økonomiske vækst i bl.a. fjernøsten medfører en betydelig vækst i godstransporterne mellem Europa og eksempelvis Kina.

Endvidere forventes det, at den fortsatte liberalisering af godstransporterhvervet i EU-regi og interkontinentalt vil betyde, at transportsektoren i stigende grad bliver konkurrenceudsat. Beslutningen om etablering af EU's indre marked har haft stor betydning i denne sammenhæng, og har også skabt nye muligheder for danske transportvirksomheder.

De stigende godstransportmængder går imidlertid også hånd i hånd med mere trafik og dermed et større pres på infrastrukturen. Især på vejene er der stigende kapacitetsproblemer i dele af Centraleuropa.

Trængsel og miljøspørgsmålet er derfor nogle af de store udfordringer for transporterhvervet og for samfundet som helhed. Og det er problemstillinger, som erhvervet og myndighederne bør samarbejde om at håndtere.

Der er mange gode ideer, men ingen lette løsninger på trængselsproblemet. For Danmarks placering i den globale økonomi er det vigtigt, at centrale problemstillinger som trængsel ikke løses med konkurrenceforvridende foranstaltninger i de enkelte lande. Der er behov for balancerede løsninger, hvor både erhvervet og myndigheder tænker i nye baner og gerne i fælles koordinerede løsninger.

Der er behov for at finde løsninger, som indebærer et bedre samspil mellem de forskellige transportformer. Der kan arbejdes for en omfordeling af transportarbejdet mellem de forskellige transportformer, hvor der er miljømæssige og økonomiske fordele ved det. Men samtidig må der anlægges en realistisk vurdering af overflytningspotentialiets omfang.

I de senere år er der i mange lande generelt kommet større fokus på transporterhvervets sociale ansvar. Det drejer sig ikke kun om miljøet, men også om f.eks. trafiksikkerhed, sundhed, dyrevelfærd og fødevarerikkerhed. Og nye udfordringer trænger sig på i forbindelse med terrortruslen.

4. Godstransporterhvervets styrkepositioner

Det danske godstransporterhverv har en række potentielle styrkepositioner, som skal udvikles yderligere:

- Veluddannede medarbejdere og højt uddannelsesniveau i virksomhederne til at håndtere de stadigt mere komplekse opgaver.
- Udbredt brug af IT-løsninger til f.eks. flådestyring, ressourceplanlægning og ledelsesinformation.
- Fokus på evnen til at tænke i sammenhængende transportkæder.

- Stigende grad af internationalisering, herunder internationalt orienterede virksomheder og medarbejdere.
- Netværksdannelse og nye former for alliancer og samarbejde.

Den internationale arbejdsdeling og den øgede virksomhedsspecialisering indebærer voksende krav til godstransportvirksomhedernes forståelse for producenternes komplekse transportbehov. Dette skal ses i sammenhæng med, at produktionsvirksomhederne i stigende grad outsourcer transportfunktionerne, og fordi råvarer og delkomponenter i stigende grad transporteres mellem forskellige dele af Europa eller mere globalt.

De dansk baserede transportvirksomheder forventes ikke at kunne konkurrere på lønniveauet. Dermed bliver udfordringen for virksomhederne fortsat at styrke og udvikle viden- og kompetenceniveauet. Der vil derfor også fremover være behov for at styrke brugen af ny teknologi, og det generelle uddannelses- og kompetenceniveau samt øget brug af nye samarbejdsformer bl.a. i form af øget netværksdannelse.

Godstransporterhvervet bliver således mere og mere videntungt, fordi de systemer, der opereres med for at kunne forsyne transportkøberne med tilfredsstillende transportløsning og velfungerende transportkæder, bliver mere og mere komplicerede og krævende.

Der er i dag eksempler på transportvirksomheder, der direkte integrerer deres IT-systemer med kundens IT-systemer for at sikre en optimal betjening af kunden.

Uddannelsesniveauet er stigende inden for hele erhvervet. Det er positivt for erhvervet selv, hvis virksomhederne formår at omsætte et højere uddannelsesniveau til en værditilvækst i form af bedre produkter, mere kvalitet og bedre service.

Uddannelse og viden er generelt en af forudsætningerne for innovation, udvikling og fornyelse i alle brancher og i særdeleshed i en globaliseret økonomi og konkurrence. Det gælder naturligvis også godstransporterhvervet.

Der er i EU vedtaget et såkaldt uddannelsesdirektiv for vejgodstransporten, som generelt er rettet mod at give chaufførerne en bedre uddannelse. Direktivet indebærer også krav om efteruddannelse af samtlige erhvervschaufførerne, så længe de er erhvervsaktive. Transport- og Energiministeriet er ved at implementere direktivet i Danmark i samarbejde med Undervisningsministeriet.

Der er forskellige teknologiske muligheder afhængigt af de enkelte transportformer.

Kommunikations- og positionssystemer vil kunne effektivisere ruteplanlægningen og dermed fremme både præcision, planlægning og effektiviteten indenfor de forskellige transportformer. På f.eks. vejtransportområdet er der i dag en række virksomheder, som anvender avancerede systemer, og som hele tiden kan angive et hvert køretøjs position.

Nye teknologier vil kunne påvirke balancen mellem de forskellige transportformer, fordi de teknologiske fremskridt fremkommer med forskellige hastigheder.

Nye teknologier vil ikke alene kunne styrke den enkelte transportvirksomheds konkurrenceevne, men vil også kunne bidrage til at reducere en række af de overordnede transportpolitiske udfordringer vedrørende trængsel, miljøproblemer og forringet trafiksikkerhed. Ny teknologi kan eksempelvis bidrage til at bryde sammenhængen mellem transportvækst og væksten i de negative miljøvirkninger af transport.

Det er vigtigt at de forskellige transportformer kommer til at spille bedre sammen. Gennem bl.a. den teknologiske udvikling skal de enkelte transportformer styrkes, men også hele transportkæden skal være mere effektiv. Det er godt for både transportsektorens effektivitet og for f.eks. miljøet.

Den teknologiske udvikling vil også kunne supplere infrastrukturinvesteringer i forbindelse med udbygning af den fysiske kapacitet.

5. Arbejdet med styrkelse af godstransporterhvervets rammevilkår

Transport- og Energiministeriet arbejder på en række forskellige felter for at styrke rammevilkårene for godstransporterhvervet. Der arbejdes med følgende overordnede elementer i en samlet godstransportstrategi:

- Transportinfrastrukturen skal være veludbygget Danmark.
- De enkelte transportformer skal være så effektive som muligt.
- De bedste og mest effektive transportcentre skal have mulighed for at udvikle sig
- Barrierer for samspil mellem transportformerne skal reduceres, og der skal arbejdes for mere effektive transportkæder.
- Det danske transporterherv skal kunne konkurrere på fair vilkår på de internationale markeder.

Disse indsatsområder kræver et langt sejt træk med et bredt spektrum af aktiviteter. Gennem analyser og konkrete initiativer arbejdes der med at

styrke og udvikle de enkelte transportformer og transportcentre. Nedenfor gives nogle eksempler på elementerne i denne indsats:

Senest er der udarbejdet oplæg om f.eks. havnene og luftfarten, jf. publikationerne ”*Vækst i danske havne*” og ”*Dansk Luftfart 2015*” fra november 2005. Og i september 2005 blev der med publikationen ”*Godsstrømme*” præsenteret en samlet kortlægning af godsstrømmene til og fra Danmark.

I 2006 vil der komme yderligere udspil, herunder en analyse af mulighederne for at reducere barrierer og styrke samspillet mellem de forskellige transportformer, dvs. hvordan *intermodale transporter* kan fremmes og udvikles.

Grundlaget for *infrastrukturinvesteringerne* i disse år er den samlede investeringsplan fra 2003 og den politiske aftale fra november 2003 om investeringer i veje og baner for de næste 10 år. Det er et eksempel på, hvordan der arbejdes konkret med overordnet planlægning og transportstrategier, som også udmøntes i praktiske forbedringer på både vej- og baneområdet. Der arbejdes videre med planer for nye infrastrukturinvesteringer i de kommende år.

Med *kommunalreformen* er det besluttet, at hele det overordnede vejnet skal samles i statens regi fra 1. januar 2007. Det overordnede vejnet omfatter de internationale veje, veje der forbinder landsdele og ikke mindst veje, der indgår i erhvervslivets transportkorridorer. Trafikvæksten vil i de kommende år være størst på netop denne del af vejnettet, og det vil komme til at sætte sit præg på de kommende års investeringsovervejelser.

Der arbejdes også intenst med forberedelsen og forhandlingerne vedrørende en fast forbindelse over *Femern Bælt*. Det er et meget stort initiativ, som vil kunne give betydelig gevinster for hele Danmark, herunder for både vejtransporten og jernbanen. Det vil give det danske godstransporterhverv langt flere transportmuligheder i relation til kontinentet.

Godstransporten er som grænseoverskridende erhverv udsat for stor international konkurrence. En stor del af arbejdet med at sikre fornuftige og gode rammer for godstransporten foregår da også i *EU-regi*. Formålet er bl.a. at sikre fair konkurrencevilkår for det danske transporterhverv.

Samtidig er der fokus på udbygning af transportinfrastrukturen i EU, herunder TEN-programmet og Motorways of the Sea. Det ventes f.eks., at en fast forbindelse over Femern vil kunne opnå EU-støtte som en del af TEN.

Det er en vigtig del af regeringens politik at lette virksomhedernes *administrative byrder* gennem regelforenkling. Det er en indsats, som skal medvirke til at skabe mere konkurrencedygtige vilkår for godstransportvirksomhederne.

Indsatsen for regelforenkling og administrative lettelser vil fortsætte, fordi det i sig selv er et vigtigt bidrag til at forbedre rammevilkårene for transporterhvervet. Eksempelvis er Færdselsstyrelsen i tæt dialog med vejgods-transporterhvervet om reglerne, og der er i de senere år taget en række initiativer for at forenkle reglerne og lette erhvervet for administrative og unødvendige byrder. Der er også inden for søfarten gennemført en regelforenklingsproces. Søfartsstyrelsen har således udarbejdet en plan med forslag til, hvordan administrative byrder for søfarten kan reduceres.

Transporterhvervet opfordres til at hjælpe myndighederne med at udpege områder, hvor regler kan forenkles og administrative byrder fjernes i de kommende år – både nationalt og internationalt.

Endelig er der konkrete analyser og samarbejdsprojekter i gang på en række enkeltområder, f.eks. vedrørende modulvogntog.

6. Afslutning

Opgaven med at fastholde og udvikle gode rammebetingelser for det danske transporterhverv bliver stadig mere vigtig, men også mere udfordrende i takt med globaliseringen og den øgede kompleksitet indenfor godstransporten. Det er centralt, at arbejdet sker i en tæt dialog med erhvervet.

Transport- og Energiministeriet vil fortsat arbejde for en tæt dialog for at sikre, at erhvervets synspunkter, viden og bidrag indgår i det samlede beslutningsgrundlag, når der tages beslutninger med betydning for godstransporterhvervet.

I fællesskab skal der tænkes i nye baner og nye metoder til at møde fremtidens transportbehov. De mest innovative vil komme bedst fra start i globaliseringen. Det gælder både den enkelte virksomhed, det samlede erhverv og Danmark som helhed. Det danske godstransporterhverv står godt rustet til denne proces og klarer sig allerede godt inden for den internationale transport.

I fællesskab skal det sikres, at godstransporterhvervet fortsat kan fastholde og forbedre denne position.