

Padborg transport- og logistikcenter, profilanalyse og udviklingspotentiale

Forfatter:

Udviklingschef Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier

Resume

Transporterhvervet har historisk haft stor betydning i Sønderjylland. Siden den nuværende grænse blev draget i 1920 er Padborg gradvist udviklet til et knudepunkt for transport og logistik.

Udviklingen af transporterhvervet i området har været karakteriseret ved stor dynamik - i lyset af ændrede rammevilkår og som konsekvens af innovationskraften i området. Dette må også forventes at ske fremover. Padborg Udviklingscenter har derfor haft behov for en profilanalyse, som beskriver Padborgs aktuelle styrkepositioner som transport- og logistikcenter. Det har videre været målet at kortlægge de aktuelle udfordringer og i lyset heraf pege på udviklingsstrategier for området.

Som led i projektet er der udviklet en metode til profilanalyse af transport- og logistikerhvervet i en region. Metoden har nødvendiggjort udvikling af et sammenhængende system for definitioner af:

Knudepunkter, kompetenceklynger, transport-logistikcentre, transportcentre, transportservicecentre og terminaler.

Analysen peger på Padborg som et transport- og logistikcenter med betydelige styrkepositioner. Vurderingen er, at Padborg som transportcenter kan fastholde sin ganske betydende rolle i europæisk transport og logistik. Desuden peges der på en række ganske alvorlige udfordringer, som det vil være nødvendigt af forholde sig til i regionen.

En strategi for fortsat udvikling vil være baseret på udvikling inden for følgende tre elementer: netværk, kompetence og transportkorridorer.

Baggrund

Godstransport og logistik har en stigende betydning for dansk erhvervsliv. Dette forhold skal ses i lyset af, at en stigende del af den danske industriproduktion eksporteres. For Padborgområdet og Sønderjyllands Amt har transporterhvervet en særlig betydning. Dette skal ses i forhold til, at transporterhvervet betyder relativt meget i amtets erhvervsstruktur. Regionens transporterhverv er fortsat i vækst, og analyser har peget på, at transporterhvervet i denne region som helhed på en række indikatorer er mere udviklingsorienteret end det samlede danske transporterhverv. Udviklingen er i al væsentlighed sket i kraft af private investeringer i området. Det er dog vigtigt, at der er et tæt sammenspil mellem udviklingen i de offentlige rammebetingelser og det private erhvervslivs investeringer og organisatoriske udvikling. Det har været udgangspunktet for, at Padborg Udviklingscenter har ønsket en vurdering af transporterhvervet i Padborg-regionen i et nationalt og internationalt perspektiv. Formålet med analysen har været:

- At udvikle og afprøve en metode til at beskrive og analysere transporterhvervet i en region

- Med udgangspunkt i den udviklede metode at etablere et billede af transporterhvervet i grænseregionen i et nationalt og internationalt perspektiv
- At få en vurdering af de særlige styrkepositioner for transporterhvervet i regionen
- At beskrive de aktuelle udviklingsmuligheder og trusler, samt med udgangspunkt heri at opstille en række strategiske handlingsmuligheder for fortsat udvikling af transporterhvervet i regionen.

Metoder, analyser og fremgangsmåde

Analysen har bestået af tre dele:

1. Udvikling af en metode til at beskrive og analysere transporterhvervet i en region. Som led heri er der udarbejdet et sammenhængende system for definitioner af: knudepunkter, kompetenceklynger, transport- og logistikcentre, transportcentre, transportservicecentre og terminaler.
2. En vurdering af transporterhvervets regionale lokalisering.
3. En profilanalyse for Padborg Transport- og Logistikcenter. Denne del består af en kvantitativ og en kvalitativ analyse samt på grundlag heraf opstilling af profil og strategiske udfordringer og muligheder for Padborg Transport- og Logistikcenter.

Selve profilanalysen bestod af en kvantitativ og en kvalitativ delanalyse.

I den kvantitative analyse er der med udgangspunkt i virksomhedsdatabasen fra Købmandsstandens Oplysnings Bureau, KOB, foretaget en opgørelse af alle godstransport-virksomheder i Danmark fordelt på postnumre. Registret giver mulighed for at vurdere beskæftigelsen i erhvervet inden for hvert postnummer samt for at opstille en række profiler for transporterhvervet i hvert postnummer. Der er med udgangspunkt heri opstillet en række profiler for Padborg sammenholdt med andre områder, som også indeholder et betydeligt antal godstransportvirksomheder. Profilerne er udarbejdet med udgangspunkt i de oplysninger, som databasen fra KOB indeholder med hensyn til bl.a. selskabsformer, virksomhedstyper og virksomhedsstørrelser.

Den kvantitative analyse er suppleret med **en kvalitativ analyse**, der er baseret på en række samtaler med virksomhedsledere fra transporterhvervet i byen. Den kvalitative analyse har fokuseret på en vurdering af specialer samt særlige profiler for virksomhederne i transport- og logistikcentret.

Infrastruktur og erhvervsudvikling

Globaliseringen indebærer, at den internationale handel vokser hurtigere end produktionen. Den danske eksport er således steget med ca. 70 % siden 1985, medens importen er steget med ca. 50 %.

Virksomhedens forsyningskæde er knyttet til organisering af varestrømmen i virksomhedernes produktions- og distributionsproces. Transport udgør en stigende del af virksomhedernes logistikomkostninger, og transport får en stigende strategisk rolle i logistikken. Udviklingen medfører skærpede krav til godstransportsystemerne. Fra transportkøberne peges på følgende fire centrale udfordringer for udvikling af transportsystemerne¹:

- on-time delivery

¹ The importance of road transport for the competitiveness of European business. KPMG 2000

- lead-time reduction
- increased flexibility in the logistics network
- reduction in transport costs

De aktuelle udviklingstendenser går i retning af kortere reaktionstid, mindre lagerstørrelser og tilpasning til de enkelte kunder - alt sammen noget, der peger mod oftere levering af mindre mængder i de enkelte transporter. Dette stiller i stigende grad krav til, at virksomhederne skal lægge deres transporter ind i systemer, som betjener flere virksomheder af hensyn til kapacitetsudnyttelsen af transportmidlerne (biler, tog, skibe mm.) og hermed økonomi og miljø i de enkelte transporter. Øget krav til IT og innovation betyder endvidere, at mange virksomheder vælger at koncentrere deres transportopgaver hos færre transportører.

Transportvirksomheder, der skal kunne opfylde de ovenfor beskrevne krav, skal etablere netværk. Grundelementet i transportvirksomhedernes netværk er knudepunkter, hvor gods samles og konsolideres. Herudover er distributionssystemer med udgangspunkt i knudepunkterne vigtige. Det kritiske for etablering af systemerne er, at virksomhederne har godsmængder, som kan retfærdiggøre etableringen af systemerne. En transportør kan godt etablere og drive et sådant netværk uden at eje eller drive en eneste transport. Virksomhederne kan vælge at købe sig ind i eksisterende distributionssystemer (f.eks. danske fragtmænds system) og købe transporterne mellem knudepunkterne på "det frie marked".

Transportmarkedet er i dag karakteriseret ved, at transportkapacitet i vidt omfang handles, og at prisen varierer med udbud og efterspørgsel. Indtjeningsniveauet for virksomheder, der driver systemer som illustreret ovenfor, er således afhængige af muligheden for at kunne tilpasse omkostningsstrukturen efter markedspriserne. Derfor er det reelt et must for alle virksomheder, at de køber dele af ydelserne på markedet.

Anvendelsen af infrastrukturelementerne varierer efter udbud og efterspørgsel. Mange gange træffes afgørelse af valg af konkret færgeterminal/Ro-Ro-havn først, når lastbilen er på vej væk fra terminalen. Anvendelse af en konkret terminal (hvad enten det er færge, ro-ro-skib, containerskib eller tog) er ikke knyttet til et konkret transportcenter. Således dækker færgehavnene i Nordjylland hele Vestdanmark (i skarp konkurrence med ruter via Sjælland), DSBs kombiterminal i Høje Taastrup afsender i vidt omfang veksellad, som er kørt med lastbil fra Sverige for at blive afsendt herfra (i skarp konkurrence med terminaler i Nordtyskland og Sverige) osv.

Transport-logistikcenter, definitioner

Der findes og anvendes mange betegnelser for koncentrationer af transportvirksomheder. Overordnet kan der med udgangspunkt i litteraturen peges på følgende forskellige terminologier:

1. godsknudepunkter (funktion i godslogistikken)
2. transportcentre (knytter sig til transporterhvervets lokalisering og tilstedeværelsen af flere transportmidler, og der er en vis form for formaliseret samarbejde i centret)
3. særlige erhvervsområder (primært) for transport
4. terminaler (færgehavne, Ro-Ro-havne, containerhavne og terminaler for kombineret jernbanetrafik).

Det er bemærkelsesværdigt, at samarbejde om kompetenceudvikling ikke spiller nogen rolle i alle definitioner. Det er derimod et af de argumenter, som fremhæves i diskussionen om

GVZ-centrene i både Tyskland² og studier gennemført for Europa Kommissionen³. Herudover spiller mulighed for synergi mellem private virksomheder, fælles kompetenceudvikling og servicetilbud en lille rolle i definitionerne. Dette peger mod behov for et sæt nye definitioner, som tager højde for ovenstående. Der er derfor i det aktuelle projekt udarbejdet et sammenhængende system for definitioner af:

Knudepunkter, kompetenceklynger, transport-logistikcentre, transportcentre, transportservicecentre og terminaler.

Et knudepunkt

er et omlæsningssted i transportvirksomhedernes netværk. Knudepunkterne er konsoliderings- og ombrydningspunkter i transportvirksomhedernes netværk. Begrebet relaterer sig således her til den enkelte transportvirksomheds organisering af sit netværk.

En kompetenceklynge

er en regional eller nationalt afgrænset klynge af transportvirksomheder, underleverandører og øvrige aktører, som samlet medvirker til, at transporterhvervet i regionen har særlige konkurrencemæssige styrkepositioner i det internationale transportmarked.

Et transport-logistik center

er en afgrænset region, som indeholder et betydeligt antal transport- og logistikvirksomheder samt underleverandører hertil. Et transportlogistikcenter er karakteriseret ved specialisering, sammenhæng mellem virksomhederne og aktivitetsniveauet.

Et transportcenter

er et afgrænset erhvervsområde, som hovedsageligt er udlagt til transportvirksomheder og servicevirksomheder i forbindelse hermed. Det kan være en mulighed, at der er etableret en juridisk enhed, som har ansvar for en udvikling af området. Desuden er der i udenlandske kilder opstillet krav om, at der i området er en intermodal terminal. Et transportcenter kan evt. være en del af et "transportlogistikcenter."

Et transportservicecenter

er et geografisk afgrænset område, som indeholder servicefaciliteter over for landevejsgodstrafikken: dieseltankning, værksted, cafeteria, faciliteter for chauffører i øvrigt.

En terminal

indeholder faciliteter, som muliggør skift mellem transportformer, typisk i forbindelse med transport af enhedslastbærere (containere, veksellad, sættevogne).

Eksempler på terminaler: Ro-Ro-lejer, containerhavn, færgehavn, bulk-havne, kombiterminal.

Transporterhvervets regionale lokalisering

En stigende del af den danske industriproduktion sker i Vestdanmark. Dette er bl.a. baggrunden for, at meget betydelige dele af Danmarks eksport af fødevarer og forarbejdede varer udgår fra Vestdanmark. Ca. 60 % af fødevareeksporten, ca. 70 % af eksporten af kemiske produkter og ca. 80 % af eksporten af forarbejdede industriprodukter udgår fra Vestdanmark.

² DVZ 21. Januar 1999: GVZ-Masterplan III muss ganzheitlich ausfallen.

³ FV-2000 - Quality of Freight Villages Structure and Operations (<http://www.logistic-platform.com>).

Dansk transporterhverv

Dansk transporterhverv omfatter i alt godt 14.000 virksomheder med i alt godt 136.000 ansatte. I analysen har der været særlig fokus på godstransporterhvervet. Det omfatter følgende tre grupperinger:

- Vejgodstransport og rørtransport (vognmandsvirksomheder og flytteforretninger)
- Godsbehandling og oplagring (godsbehandling, oplagrings- og pakhusvirksomhed)
- Anden transportformidling (skibsmæglervirksomhed, speditørvirksomhed, vejere og målere, andre tjenesteydelser i forbindelse med transport. NB: rejse- og turistbureauer er ikke med).

Beskæftigelsen i transporterhvervet op gennem 90'erne er steget mere end økonomien som helhed. Væksten i de tre sektorer, som vedrører godstransport (vejgodstransport og rørtransport, godsbehandling og oplagring samt anden transportformidling), har været større end transportsektoren som helhed.

Den regionale lokalisering af godstransporterhvervet

Ved en kategorisering af transporterhvervets ydelser efter de markeder, ydelserne retter sig mod, kan der skelnes mellem tre typer transportydelser:

- transportydelser, som retter sig mod det lokale marked. Det er f.eks. renovationskørsel og kørsel med landbrugsprodukter
- transportydelser i forbindelse med im- og eksport af varer
- transport- og logistikydelser, som retter sig mod verdensmarkedet. Det gælder f.eks. "det blå Danmark".

Det eksportorienterede transporterhverv er mere udsat for konkurrence. På den anden side må det også vurderes, at både indtjening og værdiskabelse (særlige logistikydelser) er højere på grund af de krav om specialisering, som erhvervet er udsat for på disse markeder.

Der er transportvirksomheder til betjening af de lokale behov i alle danske regioner.

Når det gælder de to øvrige typer virksomheder, som er specialiserede med henblik på import/eksport og serviceydelser til det globale marked, så er erhvervet betydeligt mere koncentreret i klynger. Når vi kigger på hele Danmarkskortet, kan vi finde forskellige specialiseringer af transporterhvervet i forhold til både im- og eksporten i en række regioner. Konkrete eksempler er f.eks.:

- fisketransporter omkring de nord- og vestjyske havne
- blomstereksport på Fyn og i Århus-området
- vindmøller i Midtjylland
- møbeltransporter omkring Viborg Amt
- eksport af levnedsmidler i Sønderjylland

I en række tilfælde er transporterhvervet lokaliseret i de regioner, hvor de producerende virksomheder ligger. I andre tilfælde er transporterhvervet lokaliseret i de regioner, hvor varerne produceres, samtidig med at transporterhvervet også har lokaliseret sig i forhold til de mere specialiserede regionale klynger af transporterhverv. Transportvirksomhedernes begrundelse for at lokalisere sig i sammenhæng med disse klynger må vurderes især at bero på følgende fire forhold:

- adgang til netværk
- tilstedeværelse af særlig fysisk infrastruktur, f.eks. havne og lufthavne
- adgang til kompetence (f.eks. et tilstrækkeligt antal speditorsuddannede, som kan tysk/fransk/italiensk, speditører med tolduddannelse)
- adgang til servicefaciliteter

Den regionale udvikling i erhvervets beskæftigelse

Hvor der generelt har været en vækst i beskæftigelsen i godstransporterhvervet op gennem 90'erne, er denne vækst ikke ligeligt fordelt mellem regionerne. Væksten har været størst i Vejle Amt og Ringkøbing Amt, medens der har været fald i beskæftigelsen i Sønderjyllands Amt. Det skal dog bemærkes, at op gennem 80'erne var væksten i transporterhvervet større i Sønderjyllands Amt end i resten af Danmark. Udviklingen i 90'erne skal formentlig ses i lyset af, at der er sket en øget internationalisering af transporterhvervet. En række af virksomhederne i Sønderjylland har således etableret filialer i andre øst- og vesteuropæiske lande.

Analysens resultater

Konklusioner kvantitativ analyse:

Der kan med udgangspunkt i analysen peges på, at:

- der er et betydeligt antal transportvirksomheder i Padborg
- der er tale om et betydeligt antal selskaber med hovedsæde i Padborg kombineret med, at en række større speditivirksomheder har valgt at etablere filial i byen
- virksomhedssammensætningen er karakteriseret ved, at den væsentligste del af beskæftigelsen er i virksomheder med mellem 15 og 99 ansatte
- Padborg er karakteriseret ved et betydeligt antal speditivirksomheder
- et betydeligt antal administrative SE-enheder indikerer, at der i Padborg udføres 3. parts logistik (oplagring) i forbindelse med im- og eksport
- der er sket et fald i beskæftigelsen på 800 arbejdspladser fra 1993-2001. Udviklingen har haft dramatisk konsekvens for alderssammensætningen i transporterhvervet i centret.

Konklusioner kvalitativ analyse

Med udgangspunkt i den kvalitative analyse, kan der peges på følgende centrale forhold, som karakteriserer Padborg området:

Stor dynamik og fleksibilitet gennem den særlige struktur med et betydeligt antal mellemstore virksomheder

Padborg Transport- og Logistikcenter er karakteriseret ved en betydelig dynamik og fleksibilitet. Der sker løbende ændringer og tilpasninger i virksomhedsstrukturen i byen. Ændringerne er svar på ændringerne i transportmarkedet og organiseringen hos transportkøberne. Men den er også en konsekvens af den innovation og udviklingskraft, som er indeholdt i Padborg som konsekvens af den meget varierede virksomhedssammensætning. Herved indeholder området også selv drivkræfter til forandring.

Ændrede ejerskabsformer – internationale netværk og alliancer

Virksomhederne i Padborg Transport- og Logistikcenter ændrer ejerskabsform og udvikler nye allianceformer. En række af virksomhederne indgår i internationale netværk, enten ved at de etablerer fælles selskaber, sælger dele af aktieposterne til internationale virksomheder eller udvikler internationale netværk og alliancer.

Øget internationalisering af virksomhedernes organisationer: udenlandske virksomheder etablerer filialer, danske etablerer sig i udlandet

Også på anden måde sker der løbende en udvikling af internationaliseringsgraden af virksomhederne i Padborg. Virksomheder med hovedsæde i Padborg etablerer filialer i andre lande, og udenlandske virksomheder etablerer nye filialer i Padborg.

Særlige styrkepositioner:

Samlet kan der peges på følgende styrkepositioner for Padborg Transport- og Logistikcenter:

- Partload ferskvarer: Padborg er nr. 1 på Centraleuropa

- Partload stykgods: særlig styrkeposition gennem de mange virksomheder, der danner grundlag for bedre konsolidering af partier. Stort set alle væsentlige aktører på det nordeuropæiske marked er til stede i Padborg
- Partload stykgods: disponering på Tyskland
- Stor kapacitet i frysehuse
- Call-centre i forhold til det tyske marked
- Service-udbud i forhold til vognmandsaktiviteter: transportvirksomheder (værksteder, kølelastbiler, køleanlæg, leje og salg af materiel)
- Serviceudbud i forhold til godsbehandling: fortoldning, toldoplægning, veterinærkontrol osv.
- Serviceudbud i forhold til chauffører: cafeterier, overnatning, brusekabiner osv.

Denne særlige profil karakteriserer Padborg som transportcenter og er et vigtigt grundlag for den fortsatte udvikling.

Udviklingsmuligheder

Med udgangspunkt i den gennemførte analyse blev der videre peget på følgende udviklingsmuligheder og –strategier for Padborg som transport- og logistikcenter:

Forventningen til udviklingen i de kommende år er, at

- Padborg vil kunne fastholde og udvikle sine særlige styrkepositioner
- der vil ske en fortsat internationalisering af transportvirksomhederne i transport-logistikcentret
- der som følge af effektivisering og internationalisering vil ske et fortsat fald i beskæftigelsen både i transporterhverv og i serviceerhverv, grundet effektivisering og udflgning.

Centrale udfordringer for Padborg Transport- og Logistikcenter:

- Den skæve aldersfordeling
- Udvikling af den eksisterende arbejdsstyrke
- Tiltrækning af unge til erhvervet
- Udvikling i andre sektorer
- Udvikling af Padborg som attraktivt lokaliseringsområde for nye virksomheder.

Udviklingsmuligheder for Padborg Transport- og Logistikcenter

- Der kan peges på følgende områder, hvor der vil være muligheder for at tiltrække nye virksomheder i lyset af den potentielle synergi, disse ville få ved at lokalisere sig i Padborg Transport- og Logistikcenter:
 - Logistik inden for fødevarer
 - Call-centre
 - Grossist virksomheder
- Markedsudvikling i forhold til det tyske marked samt evt. de nye østeuropæiske medlemmer af EU (en del heraf vil være tysksprogede)
- Mulighederne og perspektiverne ved at tiltrække nye transportvirksomheder i større omfang må vurderes at være begrænsede. Dette skal ses i lyset af en forventet koncentration inden for transportbranchen

- Tilsvarende må koncentrationen inden for serviceerhvervet også betyde, at perspektiverne i tiltrækning af nye servicevirksomheder i forhold til transport er begrænsede for Padborg.

Mulige strategier

De strategier, der med udgangspunkt heri kan peges på for at fastholde og styrke udviklingen, er:

- Uddannelse af den eksisterende arbejdsstyrke – den strukturelle udfordring i form af en stigende andel ældre kræver en særlig indsats
- Tiltrækning af unge
- Bosætningsstrategi
- International transportuddannelse
- Samarbejde med Flensborg/Slesvig
- Internationalt transportarbejdsmarked i regionen
- Alternative løsninger til transport i Tyskland.

Litteratur

- Fast/Tite. Delirable 8. Survey of Transport Centres and Transport Centres Network. May 1995
- Tarkowski, J., Ireståhl, B., Lumsden, K.,: Transportlogistik. Studentlitteratur 1995
- FV-2000 - Quality of Freight Villages Structure and Operations (<http://www.logistic-platform.com>)
- Institut for Transportstudier: "Godstransportens knudepunkter i Danmark". 1996
- Lumsden, K., Transportekonomi. Logistikan modeller för resursflöden, Studentlitteratur 1995
- Foreningen af Danske Transportcentre. Modelbeskrivelse for transportcentre
- Trafikministeriet. Trafik 2005. 1994
- Miljø- og Energiministeriet: Udkast til landsplanredegørelse 1999
- ISL: Standortanalyse für ein Güterverkehrszentrum in Mecklenburg-Vorpommern
- Europlatforms hjemmeside: <http://www.logistic-platform.com-europa.gif>
- Foreningen Danske Transportcentres hjemmeside: <http://www.euroweb.net/fdt/>
- Transportundersøgelser i Nordjyllands Amt, Viborg Amt, Sønderjyllands Amt, Århus Amt
- DVZ 21. Januar 1999: GVZ-masterplan III muss ganzheitlich ausfallen.
- Freight Village 2000: www.logistic-platform.com/fv2000/franco/sld001.htm
- Kurzdefinition Güterverkehrszentren (GVZ). Neue Motive für GVZ: www.dvz-org.de/moderation/moderation/html
- Erhvervs- og Boligstyrelsen: Transport – en erhvervsanalyse, maj 2002
- Miljøministeriet, Landsplanafdelingen: Transport i det kompetente og innovative Danmark. Erhvervsudvikling, bæredygtig godstransport og fysisk planlægning til debat, december 2002.