

DEPARTEMENTET

Dato september 2009  
Dok.id  
J. nr.

Center for Erhverv og Analyse

Kasper Granhøj Hansen  
Telefon 33 92 34 94  
kgh@trm.dk

## Stikordsreferat fra Trafikdage i Aalborg

### Danmark som transitland – rasteplads eller logistikcenter?

#### Dagsorden

1. Indledning ved Niels Selsmark, Transportministeriet
2. Oplæg ved Annette Christensen, DI
3. Oplæg ved Casper Keyghaldi-Østergaard, Copenhagen Capacity
4. Diskussion
5. Afrunding ved Niels Selsmark, Transportministeriet

#### 1. Indledning ved Niels Selsmark

Niels Selsmark præsenterede baggrunden for, at Transportministeriet igangsætter et analysearbejde om Danmark som transitland. Herunder:

- Ufordringerne der nævnes i transportministerens godsredegørelse til Folketinget i april 2009, og Infrastrukturkommissionens afrapportering fra januar 2008.
  - o Transitterafikken bidrager til øget forurening, øget trængsel og slid på infrastrukturen men...
    - Transitterafikken kan medfinansiere udbygning af veje, baner, broer, havne, lufthavne og godsknudepunkter
    - Transitterafikken kan skabe grundlag for bedre internationale transportforbindelser
    - Transitterafikken kan bidrage til at placere Danmark, som et af Nordeuropas centrale trafikknudepunkter

Som afslutning på indledningen stillede Niels Selsmark følgende spørgsmål:

- Hvordan udnyttes potentialet i transitterafikken?



- o Hurtigere og bedre omlastningscentre?
- o Bedre information og data om ledig kapacitet i transitttransporterne?
- o Flere og bedre lagerfaciliteter og andre servicefunktioner, der sikrer værditilvækst for transitgodstransporterne?
- o Bedre bane- og vejinfrastruktur

## 2. Oplæg ved Annette Christensen, DI

Anette Christensen redegjorde for, at transitttrafik er uundgåelig, og det meste af godstrafikken kører i dag igennem Danmark. Transitstrømmen er størst op gennem Sønderjylland og over Fyn og Sjælland samt over Femern bælt, hvor den kommende forbindelse formentlig vil tiltrække yderlig transitttrafik.

CPH har en transfer rate på ca. 30 pct., tallet er dog faldende.

Det er interessant om der kan tiltrækkes passagerer fra eksempelvis Hamborg Lufthavn til Københavns Lufthavn ved bedre transportforbindelser mellem Hamborg og København?

Anette Christensen præsenterede som oplæg til de videre drøftelser to SWOT-analyser vedrørende infrastrukturen i Danmark som logistikcenter.

### Logistikcenter:

| <u>Styrker</u>                                                                                                                                                                                | <u>Svagheder</u>                                                                                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Geografisk placering</li><li>• Stor import til Ørestadsreg.</li><li>• Infrastruktur (vej, bane, sø og fly)</li><li>• Veluddannet befolkning</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Begrænset DK produktion i øst.</li><li>- Stigende trængsel på vejene</li><li>- Transportbranchens image</li></ul> |
| <u>Muligheder</u>                                                                                                                                                                             | <u>Trusler</u>                                                                                                                                            |
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Returkapacitet i øst</li><li>- Trængsel i Europa</li><li>- Tilføre værdi</li><li>- Tiltrække internationale virksomheder.</li></ul>                   | <ul style="list-style-type: none"><li>- Hamborg (Havn, Maschen )</li><li>- Ny lufthavn i Berlin</li><li>- Pres på infrastrukturen</li></ul>               |



## Infrastrukturløft:

| <u>Styrker</u>                                                                                                                                                                      | <u>Svagheder</u>                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Geografisk placering</li><li>- Erfaring med brugere fra udlandet</li><li>- Erfaring med brugerbetaling.</li></ul>                           | <ul style="list-style-type: none"><li>- Danskere skal også betale<ul style="list-style-type: none"><li>- Triplebetaling (Øresund - Femern).</li><li>- Begrænset kundegrundlag</li><li>- Ny kapacitet er dyr</li></ul></li></ul> |
| <u>Muligheder</u>                                                                                                                                                                   | <u>Trusler</u>                                                                                                                                                                                                                  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Bestemte korridorer</li><li>- Medfinansiering frem for fuld</li><li>- Styrke terminaler, fx CPH</li><li>- Andre afledte gevinster</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>- CPH: # 10 i 1998, men #15 i 2008</li><li>- Skævvridning øst/vest DK</li><li>- Rasteplads</li></ul>                                                                                      |

### 3. Oplæg ved Casper Keyghaldi-Østergaard, Copenhagen Capacity

Der er gode muligheder for transportcentre i Danmark, da forbindelserne til Oslo, Stockholm og Göteborg er gode, da disse områder kan nå indenfor en transporttid på 24 timer. Kunne dette være omkostningsbesparende for virksomheder, hvis de etablerer transportcentre i Danmark?

Ved oprettelse af et centrallager vil det kunne resultere i en omkostningsbesparelse på mellem 20 – 30 pct.

Det gælder om at udnytte/promovere en af Danmarks stærkeste sider – det fleksible arbejdsmarked.

Hvis Danmark skal være transitcenter, er de nuværende logistikknudepunkter så fremtidssikret? Er der politisk vilje til at sikre dette? Skal der på nationalt plan laves planer i forhold til udformning af byggeri med mere, da store byggerier ikke er populært på kommunalt niveau?

Kan man toppolitisk gå ind og påvirke lokalpolitikkerne og bringe forståelse for transport og logistikks vigtighed kommunalt som nationalt?

I stedet for kun at udbygge infrastrukturen er det så i samfundets interesse at effektivisere transportsektoren?

Deltagerne påpegede også at det kunne være interessant også at rette fokus på containertrafikken.



#### **4. Diskussion**

Flere gjorde opmærksom på, at det var vigtigt at få synliggjort hvad Danmarks stærke sider er. Herunder bl.a. det fleksible arbejdsmarked – hertil kommer den gode infrastruktur og relativt få problemer med bl.a. trængsel sammenlignet med f.eks. Tyskland.

Der blev gjort opmærksom på, at det handler om at få godset til at stoppe, og på den måde skabe merværdi. Terminalerne er i denne sammenhæng helt afgørende.

Det blev tilkendegivet, at det er interessant at rette fokus mod skibsgods. Der sejler årligt ca. 150 mio. tons gennem danske farvande, og hvis blot en brøkdel af dette gods kunne stoppe, så kunne det virkelig gøre en forskel.

Flere understregede, at transitttransport til Danmark er en vanskelig udfordring. Enkelte var i tvivl om, hvorvidt det ville være realiserbart at få væsentligt mere transitgods til at stoppe i Danmark, og dermed skabe merværdi.

Flere tilkendegav, at det var vigtigt at sikre et Øst- Vestdanmark perspektiv i den kommende analyse. Det er afgørende Vestdanmark ikke kobles fra i et kommende projekt om Danmark som Transitland.

#### **5. Afrunding**

Niels Selsmark takkede for deltagelsen i workshoppen, og tilkendegav, at det havde været tale om et meget nyttigt input i forhold til det videre arbejde med Danmark som transitland.