

# TRANSPORTENS DAG

## 30. september 2010



# INDHOLD

03	FORORD
04	VELKOMST, THOMAS BANKE, BORGESTER I FREDERICIA
05	INTRODUKTION TIL DAGEN, MODERATOR TRINE SICK Introduktionsøvelse
07	MINISTERENS TALE, TRANSPORTMINISTER HANS CHRISTIAN SCHMIDT Q&A, Transportminister Hans Christian Schmidt
09	FORUDSIG FREMTIDEN 2030
10	PERSPEKTIVER FOR SAMARBEJDE PÅ TVÆRS AF EU'S GRÆNSER, JOST DE JAGER, TRANSPORTMINISTER SCHLESWIG HOLSTEIN Q&A, Transportminister Jost de Jager
12	DANSKE PERSPEKTIVER FOR SAMARBEJDE I EU, FLEMMING DAMGAARD LARSEN, FORMAND FOR FOLKETINGETS TRAFIKUDVALG Q&A, Flemming Damgaard Larsen, Formand for Folketingets Trafikudvalg
15	DEBATSESSION I - DANSKE PORTE TIL INTERNATIONAL TRANSPORT Video - styrker og udfordringer Paneldeltagere Gruppearbejde - styrker Gruppearbejde - udfordringer Spørgsmål & kommentarer til debat
25	DEBATSESSION II - INNOVATIVE TILTAG TIL OPTIMERING AF DEN INTERNATIONALE TRANSPORT Video - innovative tiltag Paneldeltagere Gruppearbejde - idégenerering Evaluering - idéer Spørgsmål & kommentarer til debat
36	UDSTILLING

# FORORD

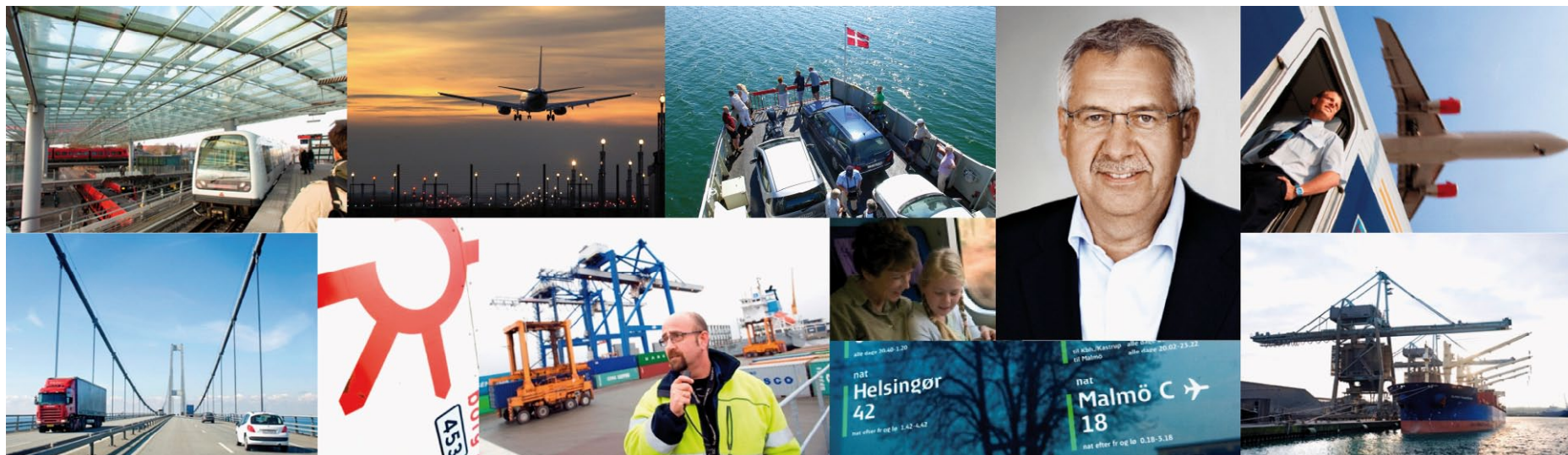
Igen i år samlede transportministeren et bredt udsnit af transportbranchen til Transportens dag.

I år blev perspektiverne for fremtidens internationale transport debatteret, og der var mange bud på, hvordan mere samarbejde – også på tværs af grænserne – kan skabe effektivitet og innovation i transportbranchen. Derudover blev det debatteret, hvilke styrker den danske transportbranche har, og hvilke udfordringer den står overfor.

Der var stor aktivitet gennem hele dagen, og de interaktive redskaber frembragte mange gode diskussioner og forslag til fremtidens internationale transport. Materialet fra dagen er samlet i dette hæfte til videre inspiration.

Målet med Transportens dag er at inspirere og skabe debat mellem deltagerne, og dagen kan være med til at styrke et godt samarbejde mellem ministeriet og transportsektoren.

God fornøjelse!



# VELKOMST

Thomas Banke, Borgester i Fredericia



**FREDERICIA**  
DRONNING MARGRETHE HALLEN  
MESSECENTER



# INTRODUKTION TIL DAGEN

Moderator Trine Sick



# INTRODUKTIONSØVELSE

**Som introduktion til gruppesystemet blev deltagerne bedt om at svare på følgende:**

**”Hvad er det vigtigste tiltag, som EU kan arbejde med for at optimere den internationale transport – set med danske øjne?”**

1. Modulvogntog
2. Modulvogntog
3. Arbejde med intermodalitet
4. Sikre ens rammevilkår i hele EU
5. Udvikling af infrastruktur og brugen af den.
6. Fair konkurrencebetingelser
7. Sammenhæng i de forskellige transport former.
8. Strømlinede regler!
9. Gode og ens rammevilkår i EU
10. Harmoniserede tekniske systemer for kørselsafgifter!
11. Miljøspørgsmål som konkurrenceparameter, undgå overflytning af gods fra sø til vej
12. Co-modalitet og intermodalitet
13. Arbejde for konkurrencedygtige transportkorridorer som integrerer de forskellige transportformer
14. Højhastighedstog
15. Koordinering mellem de forskellige transporttyper, bedre betingelser for banetransport
16. Strategi for at fremme sø-transport og bedre adgang til havnene
17. Fælles standarder på en række områder
18. Optimal kapacitetsudnyttelse af transportsystemet
19. Harmoniserede modulvogntogsregler

# MINISTERENS TALE

Transportminister Hans Christian Schmidt



# Q&A – TRANSPORTMINISTER HANS CHRISTIAN SCHMIDT

**Under oplægget havde salen mulighed for at stille spørgsmål, som moderator Trine Sick stillede ministeren umiddelbart efter oplægget. Nedenfor fremgår spørgsmålene:**

1. Mener ministeren at der gøres en nok stor indsats for at fremme nærskibsfarten ( og samarbejde mellem transportformerne), for at mindske trængsel på vejene?
2. Hvad forstås ved effektivt transport (er det tid/miljø/kapacitet der skal effektiviseres efter?)
3. Skulle vi ikke overveje at forberede Femern banen til højere hastighed - i hvert fald 220 - 240 km/t?
4. Vil modulvogntog gøre det lettere eller sværere at få gods over på bane eller sø?
5. Tror Ministeren på at banesystemerne kan harmoniseres mht. rater, systemer og effektivitet inden for EU i løbet af de næste 20 år?
6. Har ministeren også planer om at nedsætte et lufthavns udvalg med henblik på udarbejdelse af oplæg til lufthavnslov?
7. Det er nødvendigt med en klar definition på højhastighedstog. Nu taler alle om højhastighedstog uden at tale om det samme!!!!
8. Hvor er Kattegat broen i dette???????
9. Hvad er dine planer med persontransporten - den individuelle som kollektive transport
10. Hvordan får vi indtænkt luftfarten som en del af den kollektive transport?



# Forudsig fremtiden - 2030

Som igangsætter til dagen og for at skabe et billede af holdninger til fremtidens transportscenerie blev deltagerne bedt om at forholde sig til 10 statements. Deltagerne svarede vha. håndholdte afstemningsterminaler.



# PERSPEKTIVER FOR SAMARBEJDE PÅ TVÆRS AF EU'S GRÆNSER

Jost de Jager, Transportminister Schleswig Holstein



# Q&A – JOST DE JAGER, TRANSPORTMINISTER SCHLESWIG HOLSTEIN

## Spørgsmål fra salen:

1. Would you comment on the future business development potential for Denmark and Germany as a result of the Fehmern link
2. Do you think that the Fehmern link, will give Germany/Denmark a benefit (more joint research, innovation and future oriented Business) to compete with global competition, special from Far East?
3. How do you see the role of Danish ports in cooperation between Germany and Denmark - in light of the new possibilities for transport of goods introduced by the Fehmern Belt Bridge?
4. Did the German MAUT surcharge drive behaviour in the transportation industry towards higher efficiency and better utilisation of the affected transport modalities?
5. Is the combination of Science, Economic affairs and Transport in one ministry a benefit for a more holistic approach?
6. When do you expect it will be possible to go with a "modulvogntog" from Denmark to Holland?
7. Could a bicycle track on the Femern Belt Bridge be a green signal and a support to tourism in the area?

# DANSKE PERSPEKTIVER FOR SAMARBEJDE I EU

Flemming Damgaard Larsen, Formand for Folketingets Trafikudvalg



# Q&A – FLEMMING DAMGAARD LARSEN, FORMAND FOR FOLKETINGETS TRAFIKUDVALG

**Også her havde salen mulighed for at stille spørgsmål:**

1. Skal de danske havne være en del af den samlede infrastruktur i den kommende havnelov, og hvis ja, hvordan ser trafikudvalget modellen?
2. Når vi snakker om "best practice" hvilke lande mener du at Danmark kan lære noget af i forbindelse med intermodalitet? Og er der noget Danmark kan lære andre lande omkring "best practice" i forbindelse med transport ?
3. Vi oplever at andre lande finansierer havneinfrastruktur, senest Satsniss/Mukran, hvad vil den danske regering gøre for at havnene i Danmark ikke "sejler" bagud omkring dette?
4. Hvilke danske hovedhjørneste ser du i en effektiv integration af et dansk godstransportnetværk med et europæisk - og globalt - godstransportnetværk?
5. Hvilken betydning vil miljø- og klimahensyn få for fremtidens transportudvikling?
6. Er der i trafikudvalget enighed om og gå ind for omlægning af transportsystemet i Danmark - fx. fra dag til nat?
7. Hvilke elementer er de vigtigste i en kommende strategi for jernbanen?
8. Hvordan ser man på Kattegatforbindelse? F.eks. i forhold til den høje pris sat i forhold til de langt billigere investeringer dér hvor der allerede nu er "naturgivne" infrastrukturelle punkter?
9. Kommer kapaciteten på Øresundsbron att ræcka till med all fler transporter till och fra Norge/Sverige?



# DEBATSESSION 1

## DANSKE PORTE TIL INTERNATIONAL TRANSPORT

# VIDEO - STYRKER & UDFORDRINGER

Som indledning til debatsession 1 blev der vist en video om Danmarks styrker og udfordringer i relation til temaet ” Danske porte til international transport”. På de næste sider fremgår de væsentligste styrker og udfordringer fra videoen. I videoen indgik følgende personer:



Brian Petersen  
Adm. direktør  
Københavns Lufthavn



Jens Peter Peters  
Adm. direktør  
Associated Danish Ports



Peder Gellert Petersen  
Executive Vice President  
DFDS



Jacob Christian Nielsen  
Adm. direktør International  
Transport Danmark,  
Padborg



# STYRKER

## **Brian Petersen, Adm. direktør Københavns Lufthavn**

KBhs lufthavn er nordens største – har en base, der dækker hele Danmark og Sydsverige og har 25 % transfertrafik. Har 110 destinationer til hele verden – flere end nogle andre nordiske lufthavne. Har kraftigt vækst på lavpristrafikken.

## **Peder Gellert Petersen, Executive Vice President DFDS**

De tre største styrker: Vores finmaskede og meget højfrekvente netværk i nordeuropa, vores kombination af logistik, altså landbase-ret transport og søtransport og vores kombination af både passagerer og fragt på de samme både. Det er det koncept vi siden 1866 har opereret med i Nordsøen og nu med stor succes siden begyndelsen af 1990'erne også har introduceret i Baltikum og dermed forbinder både Danmark, Sverige og Tyskland med de baltiske lande og Rusland direkte.

## **Jens Peter Peters, Adm. direktør Associated Danish Ports**

ADP ejer havnene i Fredericia, Middelfart og Nyborg. Vores styrke er det efterretningsvæsen, vi bruger for at identificere, hvilke aktiviteter vi skal befskæftige os med i fremtidens havneverden. Vores geografiske placering i Fredericia midt i Danmark tæt på E20 og E45 anser vi som vigtig. ADP er regionshavn for hele Region Syddanmark.

## **Jacob Christian Nielsen, Adm. direktør International Transport Danmark, Padborg**

Da grænserne blev åbne, og varerne begyndte at flyde frit i Europa, var der mange, der havde sagt, at nu var det slut med Padborg som innovationscentrum for transporten i Region Syddanmark. Men heldigvis tog de fejl. Der er en lang række virksomheder, som er blomstret op i Padborgområdet. Vi laver en masse ydelser, som har noget med transport og logistik at gøre, bl.a. value-added service. Der er en masse ompakning og en masse lagerfunktioner. Så vi har i dag en unik mulighed. Vi har en stor base af virksomheder i området, og vi har en unik mulighed for at udnytte det i den fremtidige konkurrencesituation i Europa.

# UDFORDRINGER

## **Brian Petersen, Adm. direktør Københavns Lufthavn**

Danmarks store udfordring er at finde i den her benhårde konkurrence, der findes i dag mellem regioner om at få flest flyruter. Vi har et relativt lille opland – kun 4 mio. Andre regioner som München eller Zürich er oppe på 5-10 mio. Vi bliver nødt til at have en fælles strategi med Nordtyskland og Sverige om højhastighedstog. Vi bliver nødt til at have en kattegatbro, så vi kan øge vores opland fra 4 til 8 mio. Det vil gøre, at vi også i fremtiden kan have mange flyruter. Hvis vi ikke gør det, vil vi tabe konkurrencen. Det vil være umuligt at tiltrække udenlandske virksomheder til Danmark.

## **Peder Gellert Petersen, Executive Vice President DFDS**

Miljøet betyder rigtig meget for DFDS, og vi har gennem de senere år kunne reducere vores olieforbrug betydeligt gennem programmer, hvor vi har afkortet vores havneophold og sejlet langsommere. Men direktiver der strammes yderligere i 2015 og begrænser svovlindholdet til 0.1 % er en rigtig stor udfordring for os og truer faktisk en række af vores ruter på livet. Det ser vi som vores absolut største udfordring.

## **Jens Peter Peters, Adm. direktør Associated Danish Ports**

Kan vi blive bedre, skal vi være skarpere? Mit svar til begge spørgsmål er ja. Erhvervslivet er afhængig af effektive transportløsninger. Miljøet har godt af det. Og i takt med den stigende internationalisering er vi i Danmark nødt til at have fokus på konstant at udvikle os. Transport er ikke et enten eller. Og derfor vil vi gerne være med til at udbrede vores erfaring fra ADP til andre havne og til transportcentrene. Dansk søfart har succes i udlandet. Må dansk havnedrift opnå en tilsvarende succes.

## **Jacob Christian Nielsen, Adm. direktør International Transport Danmark, Padborg**

Vores største udfordring i dag er samarbejdet med kombiterminalerne i Taulov og Padborg. Vi ser meget lidt dynamik i det samarbejde. Vi ser meget få muligheder for at være med til at udvikle koncepterne omkring disse terminaler, så vi kan udnytte kapaciteterne bedst muligt. Vi har gode eksempler, fx fra søfragten, hvor samarbejdet fungerer utrolig godt. Vi mener, at kombifragt er vejen frem til at udnytte vores kapacitet, vores infrastruktur endnu bedre. Og vi ser det helt klart som den bedste mulighed for, at vi kan undgå trængsler på landevejene, som vi har i dag.

# PANELDELTAGERE



Leo Larsen  
Adm. direktør  
Sund & Bælt Holding



Bjarne Mathiesen  
Havnedirektør  
Århus Havn



Kjeld Zacho Jørgensen  
Adm. direktør  
Billund Lufthavn A/S

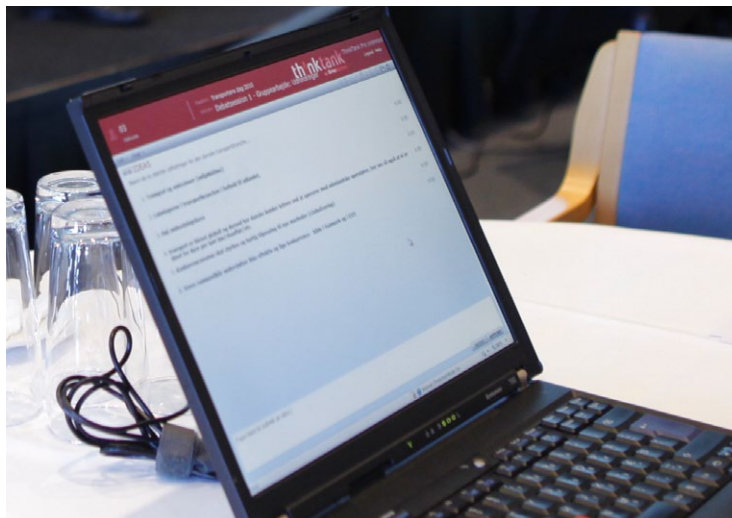


Jacob Flyvbjerg Christensen  
Managing Director  
APM Terminals –  
Cargo Service A/S

# GRUPPEARBEJDE - STYRKER

**Under debatsession 1 blev deltagerne først bedt om at nævne de to største styrker ved den danske transportbranche:**

1. Nordisk Gateway
2. Stor transportviden/Knowhow
3. Innovative og stor omstillingsevne
4. Flexibilitet, men vi kan fortsat gøre det bedre i fællesskab
5. Vi er langt fremme mht. IT / teknologi/innovation
6. Den er fleksibel overfor nye kundekrav, etc.
7. Branchen er kreativ med at finde en fornuftig løsning
8. Flexibilitet, stærkt netværk mellem transportformer,
9. Godt købmandskab
10. Kompetencer. Flexibilitet. nytænkning og købmandskab
11. Søfarten har vist vejen med globale rammevilkår og giver god økonomi tilbage til DK.
12. Vi er førende i at tage ansvar for miljøet og bæredygtige udvikling
13. Miljømæssigt og teknologisk forspring
14. Troværdighed/pålidelighed og dygtigt entreprenørskab/innovationsevne
15. At Danmark har store logistikvirksomheder, herunder Mærsk, DFDS, DSV m.fl.
16. Vi er en internationalt orienteret handelsnation
17. Lille hjemmemarked = stor international fokus
18. Vi skaber merværdi i hele forsyningskæden.
19. Vi er den førende søfartsnation (shipping)
20. Vi er gode til at bygge ”broer”
21. Danmark har en stærk tradition og kompetence inden for international inden for skibsfart og lastbilstransport
22. Vi er gode til at samarbejde på tværs af branche og offentlig/privat regi
23. Skal vi konsolidere havne?
24. Beslutningstagerne er tæt på, helt unikt for Danmark!



# GRUPPEARBEJDE - UDFORDRINGER

**Dernæst diskuterede grupperne de to største udfordringer for den danske transportbranche...**

1. Trængsel og emissioner (miljø & klima)
2. Lønningerne i transportbranchen i forhold til udlandet.
3. Høj omkostningsbase
4. Transport er blevet globalt og derved har danske kunder lettere ved at opererer med udenlandske operatører. Der ses så også at vi er blevet for dyre per kørt km/chauffør/etc.
5. Konkurrenceevnen skal styrkes og hurtig tilpasning til nye markeder (Globalisering)
6. Vores rammevilkår understøtter ikke effektiv og lige konkurrence - både i Danmark og i EU!!
7. Lønomsætningerne!
8. Bevarelse af selskaber i Danmark (rammevilkårenes begrænsninger)
9. At få ensartede internationale rammevilkår / for mange konkurrenceforvridende danske særregler
10. Manglende harmonisering af regler og afgifter
11. Den generelt faldende danske produktion.
12. Stigende kompleksitet og kortere responstid giver øget behov kompetenceudvikling, herunder uddannelse
13. Vælge og understøtte få havne som basis for den internationale konkurrence! En, to, flere?
14. Vi har ikke meget forskning i transport og logistik og har derved ikke meget fremtids visioner
15. Vi har ikke mange store internationale industri virksomheder som søger de store globale logistikkæder og derfor kan der være en risiko for at transport branchen ikke følger med.. (ikke dem der er her i dag men de andre 999)
16. At holde et moderat konstruktiv pres på miljøområdet
17. Den manglende fremkommelighed er en hindring for udføre effektiv transport og logistik
18. Myndighedernes overimplementering af internationale regler



# SPØRGSMÅL & KOMMENTARER TIL DEBAT

**Både forud for gruppearbejdet og efter havde deltagerne mulighed for at stille spørgsmål til panelet:**

1. Det behøver langt fra at være negativt at være et transitland det handler om at skabe værditilvækst se blot Holland
2. Skal danske havne have mulighed for at investere i udenlandske havne?
3. Vil disse 160.000 TEU øges eller falde hvis modulvogn tog får tilladelse til at køre over grænsen?
4. Hvad betyder Femern forbindelsen for havneterminalen i Aarhus?
5. Vil et krav om reduktion af CO2 på transport flytte gods fra landevej til den blå landevej?
6. Hvilke havne i Danmark har et internationalt potentiale?
7. Hvor mange pct. tror I, at containertransport ind/ud af DK vil øges på 20 års sigt?
8. I globaliseringens tidsalder: hvordan ser godsstrømmene ud om 10 - 20 år?
9. Kunne man forestille sig flere internationale terminal / havne operatører (udover A.P. Møller terminals) fra Danmark? Og hvilke havne kan tilbyde drift af havne i udlandet
10. Hvordan ser I på vigtigheden af jernbaneinfrastruktur til havnene? Hvor stor er andelen af jernbanetrafik på landsiden ud af Århus Havn?
11. Vil priserne på Femern bælt blive et konkurrenceelement i forhold til alternative transportveje?



# DEBATSESSION 2

## INNOVATIVE TILTAG TIL OPTIMERING AF DEN INTERNATIONALE TRANSPORT

# VIDEO - INNOVATIVE TILTAG

Også debatsession 2 blev indledt med en video. Her fortalte personer fra A.P. Møller Mærsk, DHL, Copenhagen Malmö Port og Kim Johansen Transport Group A/S om innovative tiltag i deres respektive virksomheder. På de følgende sider fremgår de innovative tiltag.



Bo Cerup-Simonsen  
Vice President  
Maersk Maritime Techno-  
logy, A.P. Møller Mærsk



Arnt Møller Pedersen  
General Manager  
Copenhagen Malmö Port



Michael Hovgaard Poulsen  
Kommerciel direktør  
DHL Express



Kim Johansen  
Adm. direktør  
Kim Johansen Transport  
Group

# INNOVATIVE TILTAG

## **Bo Cerup-Simonsen, Vice President, Maersk Maritime Technology, A.P. Møller Mærsk**

Her i rederiet Mærsk er det altafgørende, at vi har en miljøvenlig drift, og at vi har lavt omkostningsniveau på vores drift. Og det betyder, at vi hele tiden må innovere for at sænke omkostningsniveauet og for at forbedre miljøprofilen. Et rigtig godt eksempel på det er vores sidste ordre, som vi har placeret i Korea, hvor vi skal bygge 38 store containerskibe. Her har vi ved at drive innovation sammen med leverandører og underleverandører opnået 23 % besparelse af det årlige brandstofforbrug. Så det vi ser fremadrettet er, at ved at geare vores egen innovationsindsats, ved at arbejde tæt sammen med underleverandører – med værfter, med motorfabrikanter med propelfabrikanter osv, og fortælle dem om, hvad vores operation er, hvad vores forretningsmæssige kriterier er. Så er vi i stand til at udfordre dem og sætte gang i deres innovationsindsats, så de innoverer inden for de områder, de er eksperter i, men innoverer så det også passer til vores forretning. Det er et fantastisk stærkt koncept, som vi kommer til at forfine og drive fremadrettet også.

## **Michael Hovgaard Poulsen, Kommerciel direktør, DHL Express**

Deutsche Post DHL er en del af verdens største logistikkoncern og investerer hvert år millioner af euro i innovation, bl.a. via et innovationscenter i Bonn. I 2005 byggede DHL en af verdens mest sofistikerede lufthavne i Leipzig og tiltog dermed, at vi kan flyve direkte til Billund. Det har vi udnyttet til at samle vores distributionscentre, og de er nu blevet udstyret med nogle innovative løsninger, som kaldes fingre. Disse fingre muliggør, at kan sortere pakkerne på en sikker og korrekt måde, så vores medarbejdere får et endnu bedre arbejdsmiljø. Deutsche Post er også forgangsmænd på miljøområdet, bl.a. med vores ”go green” produkt. I de sidste to år har DHL Danmark indgået et projekt sammen med DTU, hvor vi har kørt med koldpresset rapsolie i vores distributionsbiler. Projektet sluttede i maj, og vi er nu meget tæt på at indgå et projekt om at køre distribution på elbiler. Udover vores fokus miljø og arbejdsmiljø er vores innovative tiltag meget rettet mod at spare tid. Tid som vi kan bruge for at blive mere konkurrencedygtige, og som vi kan levere tilbage til vores kunder, så de bliver endnu mere konkurrencedygtige.

### **Arnt Møller Pedersen, General Manager, Copenhagen Malmö Port**

En af grundene til vores store succes som Nordeuropas største krydstogthavn er helt klart, at vi løbende har skaffet de antal kajer, som er nødvendige. I øjeblikket kan vi tage ni skibe samtidig. I fremtiden vil vi kunne tage endnu flere, fordi der kommer en ny kaj på 1.100 meter i 2013. En anden ting, vi har været gode til, er netværkssamarbejdet. Her har vi i de sidste 10 år arbejdet i et krydstogtsnetværk sammen med 50 andre aktører: Tivoli, lufthavnen, SAS, de store hoteller osv. Det har betydet, at vi alle trækker på samme hammel og gør, hvad vi kan for at udvikle det her produkt sammen. Det har sågar været så godt, så andre er begyndt at kopiere det – andre havne og andre destinationer. Og i dag arbejder vi også i internationale samarbejder – både i Europa men også her i de nærmere egne med Baltikum. Vi er ved at udvikle et nyt produkt med tjek ind om bord, så man kan få udleveret sit boardingcard og aflevere sin bagage og først se sin kuffert, når man er fremme på sin destination i fx New York. Og det giver så gæsten mere tid til at handle ude i byen.

### **Kim Johansen, Adm. direktør, Kim Johansen Transport Group**

Vi lægger meget fokus på, at chaufførlogistik og lastbillogistik bestemt ikke er det samme. Vi går ud fra, at lastbilen kan køre døgnet rundt, og det kan chaufføren ikke. Det indebærer, at vi i Europa har lavet 40 lokationer, hvor vores chauffører opholder sig og sover, mens lastbilen fortsætter. Den transportform har vi øvet os på i 25 år og er hele tiden blevet bedre. Det betyder, at vi i dag tror på, at det er en del af fremtiden. Internethandel, som i de senere år i den grad er eksploderet, har medført stor efterspørgsel på den transportform. Vi lægger enormt vægt på vores strategi og på vores ledelse i de kommende år. Det er det, vi mener, kan bære os igennem til fremtiden. Vi vil udbrede dette system i videst mulige omfang og hele tiden gøre det bedre i forhold til, hvordan det er i dag. Det er meget vigtigt for os, at de politiske rammebetingelser inden for erhvervet bliver ensartet. At man ikke begynder at lave særinteresser i hvert eneste EU-land, for det er kun til skade for erhvervet. Vi ønsker, at erhvervet har de samme rammebetingelser inden for EU's grænser. Det giver de bedste arbejdsvilkår for erhvervet som helhed.

# PANELDELTAGERE



Kurt Larsen  
Bestyrelses-formand  
DSV



Niels Buus Kristensen  
Institutdirektør  
DTU Transport



Jacob Kronbak  
Lektor, ph.d  
Center for Maritim  
Forskning og Innovation  
Syddansk Universitet



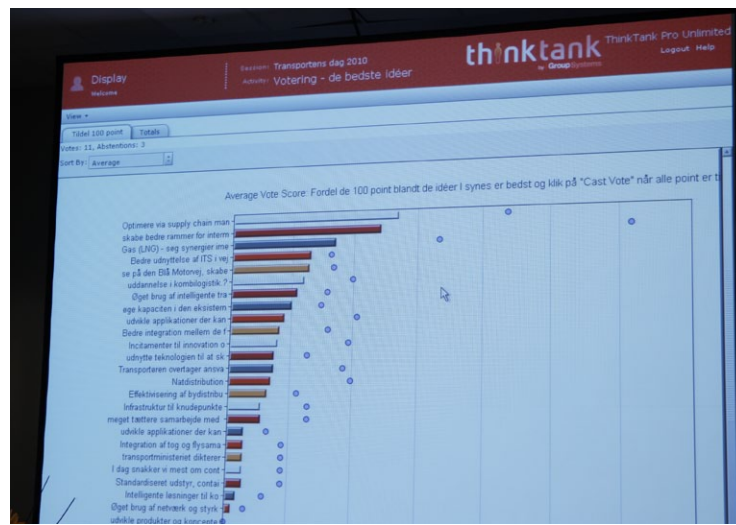
Claus Søgaard-Richter  
Direktør  
Landbrug & Fødevarer

# GRUPPEARBEJDE - IDÉGENERERING

**Under debatsession 2 blev deltagerne først bedt om at diskutere og skrive deres bedste idéer til innovation:**

1. Skabe bedre rammer for intermodale løsninger
2. Udvikle applikationer der kan reducere energiforbruget
3. Infrastruktur til knudepunkter skal optimeres.
4. Integration af tog og flysamarbejde
5. Transportministeriet dikterer, at der skal være samarbejde mellem transportformerne og giver mulige incitamenter til at erhvervet styrker konkurrence evnen og fremmer miljøet.
6. Se på den Blå Motorvej, skabe bro mellem de landbaserede og de vandbaserede motorveje. i.e. udnytte den frie kapacitet på søen (og havnene)
7. I dag snakker vi mest om containere og transporten af dem (det er kun 10% af verdens handel der transporteres i containere til søs) hvad med de resterende 90%?
8. Meget tættere samarbejde med kunden - forstå kundens behov
9. Udvikle applikationer der kan give transporterhvervet mulighed for at bruge andre omkostningsbesparende energiformer
10. Øget brug af intelligente trafikstyringssystemer.
11. Bedre integration mellem de forskellige transportformer
12. Udnytte teknologien til at skabe bedre kapacitetsudnyttelse (vej, bane, luft osv.)
13. Effektivisering af bydistribution vha. standardiserede minicontainere, gerne som natdistribution
14. Standardiseret udstyr, containere, paller etc.
15. Øge kapaciteten i den eksisterende infrastruktur ved at bryde traditioner omkring arbejdstid, ferieafholdelse, børnepasning, lukketider etc.
16. Natdistribution
17. Intelligente løsninger til kombilogisk
18. Transportøren overtager ansvaret for varedisponering fra producent til hylderne
19. Udvikle produkter og koncepter der via transportører og logistikknudepunkter, tilfører transportkøberen værdi, udover billigst fra A til B (værdiskabende distribution)

20. Bedre udnyttelse af ITS i vejtransporten - f.eks. det digitale vejkort og integrere det administrative papirarbejde hos chaufføren i lastbilen
21. Øget brug af netværk og styrket forskning i innovative ideer, f.eks. på fælles nordisk basis.
22. Incitament til innovation og implementering af ITS hos private operatører. F.eks. etablering af støtte til udviklingsprojekter i privat regi
23. Uddannelse i kombilogistik.?
24. Gas (LNG) - søg synergier imellem udrulning af LNG infrastruktur i danske havne/transportcentre og landtransport
25. Optimere via supply chain management. Alle aktører i den samlede værdikæde skal aktiveres (producenter, distributører, aftagere) det skal ske gennem hele den fysiske værdikæde (transportører, havne, terminaler)

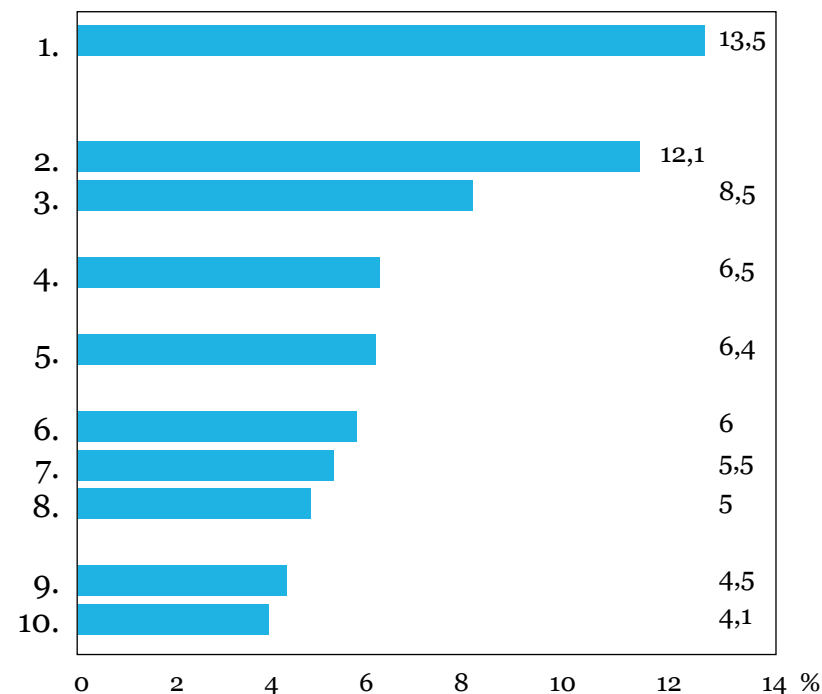




# EVALUERING - IDÉER

Efter idégenereringen blev grupperne bedt om at kigge listen med idéer igennem og fordele i alt 100 point til de bedste idéer. Nedenfor fremgår de 10 idéer med bedste score:

1. Optimere via supply chain management. Alle aktører i den samlede værdikæde skal aktiveres (producenter, distributører, aftagere). Skal ske gennem hele den fysiske værdikæde (transportører, havne, terminaler)
2. Skabe bedre rammer for intermodale løsninger
3. Gas (LNG) - søg synergier imellem udrulning af LNG infrastruktur i danske havne/transportcentre og landtransport
4. Bedre udnyttelse af ITS i vejtransporten - f.eks. det digitale vejkort og integrere det administrative papirarbejde hos chaufføren i lastbilen
5. Se på den Blå Motorvej, skabe bro mellem de landbaserede og de vandbaserede motorveje. i.e. udnytte den frie kapacitet på søen (og havnene)
6. Uddannelse i kombilogistik?
7. Øget brug af intelligente trafikstyringssystemer.
8. Øge kapaciteten i den eksisterende infrastruktur ved at bryde traditioner omkring arbejdstid, ferieafholdelse, børnepasning, lukketider etc.
9. Udvikle applikationer der kan reducere energiforbruget
10. Bedre integration mellem de forskellige transportformer





# SPØRGSMÅL & KOMMENTARER TIL DEBAT

**Også under debatsession 2 havde deltagerne mulighed for at stille spørgsmål til panelet både før og efter gruppearbejdet:**

1. Nævn et eksempel på at forskning i transport har givet merværdi til erhvervet
2. Bliver der sat nok penge af fra Staten til brug for forskning i transport, sammenlignet med udlandet?
3. Nærskibsfart - ser I muligheder og vilje til at flytte gods fra landevejen til søs, hvis ikke hvad der skal til? Hvis ja hvordan/hvor?
4. Hvordan skal jernbanen udvikle sig for at få en større andel af transportarbejdet?
5. Er vores kombiterminaler gode nok?
6. Implementerer vi den viden innovation og udvikling, der sker internationalt - bl.a. i EU projekter - godt nok? Eller går vi glip af et potentiale?
7. Er kombitransporten en fremtidig transportform? Er der politiske hindringer for at drive kombitransport?

# **UDSTILLING**

**Grenaa Havn**

**Esbjerg Havn**

**DHL Innovation Center**

**TSU Simulatorcenter**

**FORCE Technology**

**Teknologisk Institut**

**Transportens Innovationsnetværk**



ConsensusOnline  
INTERACTIVE LEADERSHIP

[www.consensusonline.dk](http://www.consensusonline.dk) | [mail@consensusonline.dk](mailto:mail@consensusonline.dk) | +45 7025 0001