

**Udfordringer: Forskning og kompetenceudvikling**  
**TØF Konference den 28. januar 2004 i Fredericia**  
**Indlæg ved Sven Buhrkall, formand for Institut for Transportstudier.**

Først vil jeg sige tak for invitationen og tak fordi, at Transportøkonomisk Forening sætter fokus på forskning og kompetenceudvikling. Det er der nemlig brug for, - også når det drejer sig om transport.

For kort tid siden fik vi meddelelsen om, at man i Nordjylland har afskediget 700 mand inden for mobilteknologien. Det er et eksempel på de udfordringer, som vi står overfor. Tidligere var det at lave mobiltelefoner anset for noget højteknologisk, men nu er det så simpelt, at produktionen kan lægges ud til de lande, hvor man kan gøre det billigst.

Tidligere var det de mere simple manuelle funktioner, der blev lagt til ud til produktion i udlandet. Nu er det også funktioner med et større vidensindhold, der outsources til lande med relativ lave lønninger.

Men man kan ikke påstå, at der er tale om en ny situation, men nok mere en fortsættelse af de ændringer i erhvervsstrukturen, som vi allerede kender. Processen er bare blevet mere global og foregår langt hurtigere end det, som vi tidligere har kendt. Med udsigt til et udvidet EU og en øget lønkonkurrence, vil kravene til forandringsvillighed ikke blive mindre.

Jeg har disponeret mit indlæg således, at jeg først vil se på forskning og vidensformidling på den generelle plan. Dernæst vil jeg se på samspillet mellem erhvervsliv og forskningsinstitutionerne og så til sidst specifikt se på transporterhvervets udfordringer, når det gælder anvendelsesorienteret forskning, vidensformidling og uddannelse.

Når man taler om forskning, så er det næsten ikke til at komme uden om Barcelona-erklæringen, hvor EU-landene - i Barcelona - besluttede, at 3% af BNP skulle målrettes forskning, samt at 1/3 - altså 1% - skal komme fra det offentlige.

Målsætningen er vigtig, for der er ingen tvivl om, at Danmark - og hele Europa - som nævnt står over for store udfordringer. Det globale videnssamfund er en realitet, hvor det at skaffe og anvende viden i stigende grad bliver den mest afgørende faktor for et højtudviklet lands konkurrenceevne og vækst.

Man skal dog passe på, at Barcelona-erklæringen ikke bliver en spændetrøje, hvor man lægger for stor vægt på det kvantitative - nemlig selve målet: " de 3 %" - og ikke i tilstrækkelig grad er opmærksom på at forskningsindsatsen bliver nyttiggjort og omsat til vækst og arbejdspladser. Barcelona-erklæringen indeholder i sig selv ingen garanti for, at samfundet får et fornuftigt afkast af den øgede forskning.

Jeg mener, at det er naivt at ro, at der eksisterer en direkte korrelation mellem øgede forskningsmidler på den ene side, og så positive samfundsresultater på den anden. At rige lande forsker meget er en realitet, men hvad der er årsag, og hvad der er virkning, er ikke altid lysende klart.

Det ændrer ikke opfattelsen af, at der skal flere forskningsmidler til, men vi skal samtidig sikre, at forskningsprocessen er præget af kvalitet og effektivitet. Og så er der behov for en prioritering af forskningsindsatsen. Forskning i filosofi har f.eks. en anden samfundseffekt end forskning i nanoteknologi.

Derfor er den nye universitetslov, forskningsrådsstrukturen og den kommende lov om teknologioverførsel væsentlige elementer i en samlet indsats, når der skal satses på forskning og innovation.

Det er vigtigt at huske på, at forskning vel næppe er et mål i sig selv. Det afgørende må være, at forskning nyttiggøres gennem udvikling af nye produkter og services. Der er behov for flere patenter og øget kommercialisering, og der er behov for en øget vidensformidling, så erhvervslivet kan indbygge den nye viden i produkter og serviceydelser.

Sagt på en anden måde, så er der behov for et forbedret samarbejde og samspil mellem universiteter og vidensinstitutioner på den ene side og så erhvervslivet på den anden. Et sådant samarbejde har afgørende indflydelse på Danmarks konkurrencemæssige placering.

Det gælder specielt i Danmark, hvor erhvervsstrukturen er præget af mange mindre og mellemstore virksomheder. Her er den offentlige forskning særlig vigtig. Overlades forskningen til markedet alene, vil indsatsen blive utilstrækkelig. Forskning har karakter af et kollektivt gode, for viden og gode ideer tilfalder ikke en enkelt person, men kan kopieres af andre. Konkurrencen vil sikre, at ny viden hurtigt vil blive implementeret i erhvervslivet.

Et sådant samarbejde stiller store krav til universiteterne, og her er erfaringerne med erhvervsamarbejde forskellige. Nogle universiteter er tæt på virksomhederne, og andre er længere væk.

Men det stiller også store krav til erhvervslivet. Det er nødvendigt, at virksomhederne prioriterer viden som et indsatsområde, og det er vigtigt, at virksomhederne råder over det, som man kunne kalde det nødvendige "modtagerapparat". Netop for de mindre og mellemstore virksomheder, gælder det, at de sjældent er trænet i et samarbejdet med forskningsinstitutionerne, og derfor sjældent er i besiddelse af et sådant "modtagerapparat".

De større virksomheder har selvsagt lettere ved at rumme den nødvendige viden, som de skal anvende i produktionsprocessen. Mange virksomheder vælger at outsource dele af forskningen til udvalgte universiteter over hele verden, hvilket igen understreger nødvendigheden af et godt og velfungerende samspil.

Vender vi tilbage til de mindre erhvervsvirksomheder så må metoden være den, at man må bytte sig til viden i nationale, regionale og globale netværk. Det forudsætter igen, at medarbejderne er trænet i netværk, samt at de har evne og vilje til at åbne sig og se nye muligheder.

Hvor er så transporterhvervet i denne udvikling. Ja, det mener jeg faktisk er et vigtigt spørgsmål, for det vil gå stærkt nu med at positionere sig. Når transporterhvervet at sætte sig på nogle af de knappe forskningsressourcer, magter hvervet at nyttiggøre forskningsresultater, får vi opbygget offentlige

uddannelsestilbud, således at vi gennem vidensformidling og kompetence kan udvikle vore produkter og derved styrke konkurrenceevnen - ikke mindst i forhold til de nye konkurrenter i EU?

Et kan vi være helt sikker på. Nogle erhvervsområder er i fuld gang med at prioritere midlerne. Det ville være kedeligt, hvis transporterhvervet ikke kender sit besøgstidspunkt.

Vi kan også spørge anderledes: Hvad sker der til, hvis vi vil bruge viden aktivt i produktudviklingen? Hvad skal der til, hvis vi skal højne ambitionsniveauet og opstille nogle spændende visioner for erhvervet?

Inden jeg tager fat på de mere konkrete tiltag, vil jeg efterlyse et bredere og et mere differentieret syn på selve transportopgaven, herunder sammenhængen til andre drifts- og nationaløkonomiske mål.

Vi skal tænke langt mere på processer og mindre på det enkelte transportmiddel - eller sagt på en anden måde, skal vi tænke mere på software - det, der ikke er så synligt - og mindre på hardware - biler, mursten og andre synlige produktionsmidler.

Lad mig give et eksempel. Tænk vi i processer, så bør vi tage udgangspunkt i handelsaftalen og handelsklausulerne. Er klausulen f.eks. DDU eller DDP - altså at varen skal leveres til kunden - er det den danske eksportør, der skal organisere transportopgaven. Er der i stedet tale om ex work, er det den udenlandske importør, der skal indgå en transportaftale. Det kalder jeg kampen om logistikken, idet begge parter kan have interesse i at styre vare- og informationsflowet, hvilket ofte vil afspejles i et forskelligt aftaleindhold.

Vi kan godt kalde tidspunktet for aftalens indgåelse for "sandhedens øjeblik", for det er her, at alle forhold af betydning fastlægges. Det være sig IT - altså booking, ordrestyring, godssporing, POD, IOD, elektronisk fakturering, toldbehandling m.m. Når jeg nævner IT først, skyldes det, at opgaven med at håndtere og transportere informationer ofte overstiger opgaven med at håndtere og flytte selve godset.

Det er ved transportaftalens indgåelse, at terminalbehandling, oplagring, cross docking, toldbehandling, dokumentbehandling, forsikring og en stribe af andre logistikydelse drøftes og aftales.

Det er også her, at transportkøberen og speditøren - hvad enten denne er ansat i et egentligt speditørfirma eller hos en anden transportør f.eks. i en vognmandsvirksomhed - skal drøfte og fastlægge så centrale forhold som valg af transportform, lead time samt distributionsformer. Der er med andre ord tale om en afgørende grænseflade mellem køber og sælger i stærkt specialiserede markeder, hvor der stilles store krav til viden og kompetence til begge parter.

Den konkrete transportløsning skal tage hensyn til de mange komplicerede regler og konventioner, der er gældende for de forskellige transportformer. En ofte meget vanskelig opgave, der kræver stor indsigt og viden.

Netop i det lys, er et konstruktivt samarbejde mellem alle aktører i logistikkæden af stor vigtighed. Det er i denne proces, at man kan tænke sig ud af en række omkostninger og vanskeligheder, og det er i denne proces, at leveringsservice, miljø og sikkerhed kan indtænkes i aftalen.

Speditøren indtager i denne forbindelse en hel central rolle som "transportarkitekt". Det er i den sammenhæng, at et højt vidensniveau er påkrævet, for det er her, at kompetence og konkret viden kan gøre en markant forskel. Som det gælder for andre arkitekter, kan resultatet være et smukt og velfungerende "hus", eller det kan være et "hus" kendetegnet af mange problemer og "huller i taget".

Speditørens viden sammenholdt med transportkøberens behov og forudsætninger vil også kunne påvirke valg af transportform, og speditørens viden vil påvirke de samlede logistikomkostninger og den faktiske leveringsservice. Forhold, der har stor betydning for dansk konkurrenceevne og for miljø og sikkerhed.

Skal der flyttes opgaver fra vej til andre transportformer, forudsætter det et tæt samspil mellem speditøren og transportkøberen, og en meget stor - og på områder - specialiseret viden hos de pågældende transportrådgivere. Ønsker vi at gøre transporterne mere intermodale, skal uddannelsen i langt højere grad målrettes mod rollen som transportarkitekt - altså mod speditøren. Rådgivning om intermodale transporter kræver en dybtgående viden om transportprocessen og de anvendte transportmidler samt til ansvarsforholdene, idet disse varierer markant mellem de forskellige transportformer.

Når der tænkes i processer, ser man på godsets vandring fra den oprindelige leverandør til slutbrugeren. Derfor skal informationsteknologien integreres i hele forløbet, og transportøkonomien skal ses i nøje sammenhæng med produktionsøkonomien. Det er de samlede omkostninger, der skal minimeres. Det kræver viden og kompetence.

Toldforhold, handelsaftaler og kvoter er en integreret del af de interregionale handels- og transportaftaler og skal derfor indtænkes på et tidligt tidspunkt i logistikforløbet. Det kræver viden og kompetence.

Det samme gælder transportansvar, forsikring og betalingsformidling, og det gælder også miljø og sikkerhed - f.eks. emballage og surring af gods.

Det er afgørende, at viden fra hele logistikkæden indgår. Gælder det f.eks. landevejstransport, skal der tages højde for alle regler og konventioner, hvorfor vognmandens skal inddrages, således at der tages højde for alle aspekter - også vedrørende kørehviletidsregler m.m. Det er vigtigt, at ansvaret for opgavens udførelse ligger fast.

Konklusionen er derfor, at det er kompetence- og vidensniveauet, der kan betinge, hvorvidt transportaftalen sikrer transportkøberen konkurrencefordele i kraft af gode leveringsbetingelser og effektive løsninger. Det er videns- og kompetenceniveauet, der kan betinge, hvorvidt der er tale om sikre og miljømæssige optimale løsninger, og det er kompetenceniveauet, der kan påvirke valget af og samarbejdet mellem de forskellige transportformer.

Sagt på en anden måde, så kan viden og kompetence - og derfor også forskning - gøre den forskel, som så mange efterlyser. Det samfundsmæssige afkast af en øget indsats på netop dette område, vil være klart positivt.

Skal det lykkes at få alle disse forhold indtænkt i transportaftalen, skal der være tale om viden og kompetence på et højt niveau. De pågældende medarbejdere skal besidde en stor viden om transportret, detaljeret viden om de styrker og ulemper, der kendetegner de forskellige transportmidler - alt med udgangspunkt i kundens behov. De skal kunne indgå i skiftende teams i såvel ind- som udland, og de skal have rådighed over et bredt og velfungerende internationalt netværk.

Ser vi på det faktiske uddannelsesstilbud til branchen, så er det kendetegnende, at opmærksomheden ofte er rettet mod chauffører og ansatte i vognmandsvirksomhederne. Her har vi nemlig den regulerede og synlige del af transporterhvervet - hardwaren, hvor der kræves tilladelser, og hvor man ser lastbilerne på vejene - så den del kender journalister, myndigheder og politikere.

For at undgå misforståelser, skal jeg straks understrege, at det også er nødvendigt, at chauffører og lagerpersonale får en solid uddannelse - ingen tvivl om det. Det afgørende er, at det bare ikke er tilstrækkeligt.

Vi skal også se på de øvrige områder, og især på funktionen som "transportarkitekten". Ser vi på udviklingen på det europæiske transportmarked, så er det især her, at vi i Danmark - gennem viden og kompetence - kan opnå komparative fordele. Det er her, at vi kan skabe en høj værditilvækst pr. medarbejder og nye arbejdspladser.

Hvad mange ikke er opmærksomme på er, at der hvert år uddannes et sted mellem 450 og 480 elever i speditors- og shippingbranchen. Det manglende kendskab skyldes sandsynligvis, at speditørernes funktion som transportarkitekt ikke er så synligt samt den kendsgerning, at spedition ikke hører under Trafikministeriet, men under Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Disse elever er typisk H-H ér, og fra handelsskolerne ved vi, at speditionserhvervet tager nogle af de allerbedste - man skummer så at sige fløden. Det er samtidig personer, der forventer uddannelse, og mange får efter elevuddannelsen jobs i vognmandserhvervet, hos transportkøbere, i udlandet, idet danske speditører opererer globalt. Mange speditører får endvidere jobs i andre serviceerhverv.

Den 2-årige elevtid er en vekselvirkning mellem skoleophold og praktisk oplæring i virksomheden, hvor der lægges vægt på at eleven stifter bekendt skab med samtlige transportformer. Den teoretiske uddannelse dækker hele skalaen fra økonomi, transportret, kultur, geografi, kommunikation, toldforhold, international handel, sikkerhed og miljø.

Organisationen Danske Speditører har endvidere udviklet et efteruddannelsessystem "eksamineret speditør" med specialet i vej, fly eller sø. Denne uddannelse kan med fordel tages, når eleven er udlært, og uddannelsen strækker sig typisk over 2 år.

Sammen med Told- og Skattestyrelsen har Danske Speditører udviklet en tolddiplomuddannelse. Der er tale om en ganske omfattende uddannelse, der for de pågældende moduler niveaumæssigt svarer til selve tolduddannelsen hos Told- og Skattestyrelsen.

Tilsvarende har Danske Speditører i et samarbejde med BARD-Cargo (flyselskabernes interesseorganisation) udviklet et ganske omfattende kursus for luftfragtspeditører. Kurset forventes godkendt af IATA, og vil derfor give meritoverførsel world-wide.

Samtlige kurser finansieres fuldt ud af erhvervet selv. Trods dette, er der en god efterspørgsel efter disse kurser.

Speditørerne - ja de står for softwaren - og de er ikke så synlige. De hører som nævnt heller ikke under Trafikministeriet, men under Erhvervsministeriet. Derfor hører vi nok heller ikke så meget til dem på - selv på TØFs godskonferencer.

TØF udgav for nylig en oversigt over uddannelserne inden for transporterhvervet, og i undersøgelsen var spedition- og shippingsuddannelsen slet ikke omtalt. Det kan undre, når faktisk 100% af al flygods går via en speditør, og internationale undersøgelser viser, at 80% af internationalt landevejs gods og mere end halvdelen af containergodset via sø, håndteres af speditører.

Skal vi se på processen - og ikke på transportmidlerne - så bør samtlige operatører i logistikkæden inddrages, og så kommer vi ikke uden om speditørerne.

Det er på tide, at vi får anlagt dette helhedssyn, og det er på tide, at etablere et sammenhængende offentligt efteruddannelsessystem på alle niveauer, hvor det er muligt at gennemskue de fremtidige karrieremuligheder. Uddannelsen er alt for spredt, og niveauet er for lavt. Vi mangler at sætter brugerne i centrum, hvorfor uddannelserne netop skal afspejle det ønskede helhedssyn med transportprocessen i centrum.

Det er ikke tilfældigt, at jeg siger efteruddannelse, for det er her, at vi har et grundlag på over 450 veluddannede elever om året -elever, der stiller krav til efteruddannelse - og det er her, at vi kan få mest effekt for pengene. En egentlig grunduddannelse i transport er næppe realistisk på nuværende tidspunkt i Danmark.

Med dette potentiale for øje skal vi opbygge et efteruddannelsessystem og vi skal etablere et forbedret samspil mellem transporterhvervet og universiteterne. Dette kunne ske på flere måder, men her er et par konkrete muligheder. Men de er ikke hverken udtømmende eller prioriterede:

1. Vi skal have flere ansatte med en høj uddannelse i transportvirksomhederne. Det vil forbedre "modtagerapparatet" og det vil kunne bygge bro til forskellige netværk. Det vil kunne fjerne nogle af fordommene, og i stedet give bedre grundlag for et fremtidigt samarbejde og samspil.
2. Det vil være oplagt, hvis transporterhvervet kunne sponsorere et professorat i transport og logistik samt medvirke til, at flere erhvervs PHD'ere ansættes inden for området. Det ville skabe et unikt udgangspunkt for et fremtidigt samspil. Her kan 150% skattefradraget komme i betragtning.
3. Afgørende og helt konkret skal der sikres et sammenhængende offentligt efteruddannelsessystem inden for international transport og logistik. Jeg er vidende om bestræbelserne på at etablere en VVU i international transport og logistik. Det er positivt, men det er ikke nok. Vi skal have etableret et efteruddannelsessystem, der går helt til tops. - Og det haster!

4. Transportvirksomheder kunne - som vi kender det fra Herning - blive registreret som "Mentorvirksomhed", hvor man er villige til f.eks. at:
  - a) ansætte studenterhjælp
  - b) medvirke i forbindelse med opgaver
  - c) holde indlæg om transport
  - d) medvirke til at fastlægge indsatsområder
5. Større rotation mellem universiteter og transportvirksomheder. Bl.a. inden for logistik, økonomistyring, transportret, intermodale transportter o.l.
5. Medvirke i konkrete projekter, hvor det er virksomhederne, der er i centrum. Virksomhederne skal fastlægge indsatsområder, udgøre bestyrelsen og modtagerne midlerne. Modsat i dag, hvor det typisk er GTS -institutterne, der indtager denne rolle.
6. Opbygge flere fagudvalg og netværk i national og international regi, samt anvende benchmarking og best practice.
7. Etablere flere udvekslingsaftaler i forhold til ind- og udenlandske virksomheder og forskningsmiljøer for ansatte i transporterhvervet.
8. En indsats for bedre gensidig anerkendelse af kvalifikationer og for meritoverførsel, således at der etableres et mere velfungerende indre marked for såvel ansatte som ydelserne.
9. Medvirke til og bistå transportvirksomhederne med at få udarbejdet og implementeret en egentlig uddannelsespolitik.

Endelig kunne der stiftes en innovationspris for transportvirksomheder. Det kunne have en signaleffekt.

Jeg vil afslutte mit indlæg med kort at omtale Institut for Transportstudier. Her har vi nemlig forsøgt at omsætte nogle af disse visioner til handling.

Hele logistikkæden er repræsenteret i bestyrelsen og interessegrupperne bag Instituttet. Her sidder transportkøberne - Dansk Industri - i bestyrelsen, her er Danske Speditører, DTL og International Transport Danmark. Det er noget nyt, og det er grænseoverskridende.

Det afgørende for Instituttet er transportopgaven og ikke et ensidigt transportmiddel. Målet er optimering af logistikken, og her tæller transportmidlerne alene som et redskab.

Bestyrelsen har også en repræsentant fra Syddansk Universitet, idet der sammen med Syddansk Universitet er etableret et samarbejde CALT: Center for Anvendelsesorienteret Logistik- og Transportforskning. Netop det anvendelsesorienterede spiller en helt afgørende rolle for Instituttets virke.

Men lad mig også afslutte med at understrege, at det ikke er så vigtigt, hvem der gør noget. Bare det bliver gjort, og gjort med omtanke.

Derfor også en stor tak til TØF for en vedvarende fokusering på godstransportens vilkår. - Tak.