

Ugens transport

Torsdag 23. maj til onsdag 29. maj 2013 - Nummer 17 - 2. årgang

Per Fischer har været i Tyskland og prøvet Mercedes-Benz' nye Arocs



Læs mere på side 17 - 22.

IT-systemer - flere systemer kan tale sammen

Læs mere side 25 og 26.

Samarbejde mellem svensk og hollandsk it-virksomhed

Læs mere side 24.

Statistik:
Svenske lastbiler kørte mindre og med mindre

Læs mere på side 16.

Cabotagerapport er lagt frem - og det er kommentarerne også

Læs mere side 5 - 11.

Cabotagestop blev stemt ned i Folketinget

Læs mere side 4.

Transportvirksomhed vælger vejen til fremtiden

Læs mere side 12 - 14.



Cabotage-rapport er lagt frem - og ministeren har taget initiativer

Tirsdag offentliggjorde Trafikstyrelsen en rapport, som er blevet til på baggrund af arbejdet i en nedsat arbejdsgruppe, der havde fået navnet Cabotageudvalget. I udvalget sad repræsentanter fra landtransporterhvervet - og dermed var begge holdning til cabotage-kørsel repræsenteret.

Den ene fløj kæmper for klare definitioner, begrænset cabotage-kørsel og kontrol, mens den anden side kæmper for et frit transportmarked, hvor alle kan komme til biddet og få deres del af transportkagen ud fra udbud og efterspørgsel.

Cabotagekørsel har været muligt i mange år. Da EU bestod af vesteuropæiske lande var cabotagekørsel et spørgsmål om at få fyldt bilerne op. For hvorfor køre tom fra Sydtyskland til Danmark, hvis man kunne få læs med fra eksempelvis München til Hamburg og dermed få penge for at køre strækningen. det var den gang, hvor der ikke var den store forskel på bruttoomkostningerne mellem de enkelte lande.

Med murens fald i 1989 betød starten på en voldsom ændring af forholdene i Europa. De tidligere europæiske Østblok-lande havnede i en form for tomrum. Det russiske system var rystet. Hvad ville der ske, hvis der ikke kom et andet eller nyt holdepunkt.

De europæiske ledere i EU-landene reagerede hurtigt og optog det ene øst-land efter det andet. De fik et tilhørsforhold og fik adgang til et nyt marked somerstatning og supplement til det tidligere. Omvendt fik de hidtidige EU-lande adgang til nye lande - og deres arbejdskraft, som af en eller anden grund var meget billig. Prisen var i hvert fald sat lavt i forhold til niveauet i de daværende EU-lande.

Det er her, kernen er i det aktuelle cabotage-problem. De færreste vil have noget i mod at vognmænd og chauffører kører indenrigs-kørsel i andre lande, hvis man konkurrerer på kvalitet og service. Noget andet ser det ud, hvis man konkurrerer på baggrund af store sociale forskelle. Så bliver det svært at forstå og acceptere.

De sociale forskelle mellem EU-landene kan udjævnes gennem samarbejde og dialog landene i mellem - og ved, at eksempelvis chaufførerne i østlandene finder ud af, at de kan få mere i løn alene ved at kræve det hos deres arbejdsgivere - der er plads nok til at betale mere for chaufførernes arbejde - forskellen mellem en chaufførløn i Bulgarien og Danmark taget i betragtning.

God læselyst - Jesper Christensen, chefredaktør





**Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse**

**for kun 1.596,00 kroner
for 12 måneder**

**Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!**

Member of VBG GROUP

**EN VERDENSNYHED, DER RENGØR OG
SMØRER DIN KOBLING UNDER KØRSLEN.**



MECHMATIC

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der renser og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på www.vbg.dk



The strong connection



Transportrammer

Folketingsflertal holdt fingeren fra stopknappen for cabotagekørsel

Enhedslisten på venstre side i Folketingssalen skulle helt ud til højre hos Dansk Folkeparti for at finde støtte til et beslutningsforlag, som skulle pålægge S-R-SF-regeringen at vedtage et midlertidigt stop for cabotagekørslen i Danmark

Resultatet af tirsdagens afstemning var, at flertallet - altså alle øvrige partier - stemte i mod beslutningsforslaget fra Enhedslisten.

Det midlertidige stop kunne gennemføres med henvisning til artikel 10 i EU-Kommissionens forordning om cabotagekørsel.

Vognmandsorganisation beklager folketings-nej til cabotagestop

Tirsdag gik det, som vognmandsorganisationen Frie Danske Lastbilvognmænd, FDL, der holder til på DTC i Vejle, havde forudset, da Enhedslisten tirsdag endnu en gang fremsatte et forslag om, at Folketinget skulle pålægge S-R-SF-Regeringen at beslutte et midlertidigt stop for cabotage-kørsel i Danmark

Formålet med forslaget var at give det danske vognmands-erhverv et halvt år med cabotage på standby - et halvt år, hvor udenlandske chauffører i udenlandske lastbiler ikke kunne udføre cabotage-kørsel i Danmark.

Men forslaget blev efter knapt to timers debat stemt ned. Kun Enhedslisten og Dansk Folkeparti



Transportrammer

støttede forslaget, som har fået varme anbefalinger fra FDL, DTL og 3F.

Afslaget var ikke overraskende for vognmandsorganisationen FDL, som i forbindelse med folketingsdebatten om forslaget undrer sig over, hvilke interesser ikke mindst de tidligere regeringspartier Venstre og de konservative varetager.

- Jeg har næsten ikke tal på alle de henvendelser og dokumentationer, FDL har lagt frem for politikerne, men til trods for, at samtlige 179 politikere på Christiansborg udmærket ved, hvor trængt den danske vognmandsbranche er, lader man hånt om henstillinger fra såvel DTL som FDL og 3F, siger kontorleder i FDL, Jens Groot.

Han kalder det for komplet uforståeligt, "...at voksne politikere hellere vil holde sig gode venner med EU, end at beskytte endnu flere truede danske arbejdspladser".

Efter hans opfattelse er debatten og afstemningen tirsdag om Enhedslistens forslag et eksempel på levebrøds-politik, når det er værst.

- Men de tider er desværre forbi, hvor anstændighed over for hårdt arbejdende skatteydere er i højsædet, siger Jens Groot.

FDL opfordrer derfor til at man støtter FDL's underskriftindsamling for et ja til den finske model.

- Der er vel ca. 2500 vognmænd under DTL og mindst et par tusinde vognmænd, der står uden for organisationerne, og de burde alle som en skrive under. Det samme gælder de mange tusinde chauffører, som har mistet deres job, samt de mange tusinde, som risikerer at miste deres arbejde på grund af ikke mindst Venstres og de konservatives beskyttelse af venne-forholdet til EU. Det er ikke nok bare at vente på, at transportministeren måske lader sig inspirere af den finske model, så det er nu, danske vognmænd og chauffører skal markere sig, siger Jens Groot.

Cabotage-rapport er lagt frem

Tirsdag offentliggjorde Trafikstyrelsen en rapport om cabotagekørsel. Rapporten er skrevet af et udvalg med repræsentanter fra 3F, FDL, DRTL, ATL, DI Transport, Danske Speditører, Dansk Erhverv og ITD med repræsentanter fra trafikstyrelsen og Transportministeriet

[Cabotagerapporten kan læses her:](#)



Transportrammer

Cabotage-rapport bliver fulgt op af regeringsinitiativer



- Jeg er også glad for at have modtaget rapporten fra udvalget, som giver et godt grundlag for, at regeringen nu kan gå ud med en række tiltag for at dæmme op for ulovlig cabotagekørsel.

Regeringens initiativer drejer sig om alt fra højere bøder, bedre kontrolmuligheder og ændringer af, hvornår der må

udføres cabotagekørsel med mere.

- Det er en meget ambitiøs pakke af initiativer, vi nu vil iværksætte, og som jeg er overbevist om kan bidrage væsentligt til at reducere omfanget af ulovlig cabotagekørsel.

Rapporten er udarbejdet af en arbejdsgruppe under Trafikstyrelsen. Arbejdsgruppen har haft deltagelse af DI Transport, Dansk Erhverv, ITD, Danske Speditører, FDL, DTL, og 3F.

Arbejdsgruppen fik til opgave at foretage en gennemgang af hele cabotageområdet med henblik på at identificere konkrete problemstillinger og komme med forslag til konkrete tiltag, der kunne medvirke til en effektivisering af kontrollen med cabotagekørsel.

Læs mere de næste sider:

Regeringen styrker indsatsen mod ulovlig udenlandsk lastbilkørsel efter ny rapport på området. Indsatsen omfatter blandt andet højere bøder for brud på reglerne om cabotagekørsel, en definition af international kørsel er og en undersøgelse af, hvordan man i højere grad kan benytte ny teknologi i kontrolindsatsen

- Ulovlig cabotagekørsel er en alvorlig trussel mod det danske vejtransporterhverv, og det er derfor vigtigt, at der gøres mest muligt for at dæmme op for det, siger transportminister Henrik Dam Kristensen og fortsætter:

- Ulovlig cabotage er ofte lig med social dumping, og det skal vi sætte mest muligt ind overfor.

Henrik Dam Kristensen fremhæver, at social dumping først og fremmest løses igennem EU. Derfor vil han sætte initiativer i gang for at få problemet højere op på dagsordenen.

Transportrammer

Pakke med flere tiltag er på vej

Transportministeren er på baggrund af rapporten klar til at gennemføre en bred pakke af tiltag, der skal dæmme op for ulovlig cabotagekørsel. Transportministeren vil blandt andet:

- Gennemføre en indsats i forhold til EU for at løse problemerne med ulovlig cabotage - og mere bredt - social dumping i vejgodstransporterhvervet. For det er i EU, de langsigtede løsninger skal findes.
- Gennemføre en præcisering af definitionen af en 'international transport', som er forudsætningen for, at der kan ske cabotagekørsel. Det skal sikre, at der er tale om en reel international transport.
- Undersøge muligheden for at indføre den "finske model" for definitionen af en cabotagetur, som vil betyde, at antallet af cabotageturte hurtigere bliver opbrugt.
- Forhøje bødeniveauet ved overtrædelser.
- Undersøge hvordan man i højere grad kan benytte ny teknologi i kontrolindsatsen.

Cabotage-rapport afdækker enighed - og uenighed

Den rapport om cabotage-kørsel, som Trafikstyrelsen offentliggjorde tirsdag, afdækker både enighed og uenighed mellem repræsentanterne fra landtransporterhvervet, som har siddet i det udvalg, som har skrevet rapporten

Medlemmerne af udvalget var uenige om, hvad udfordringerne på cabotageområdet er, og der har ikke kunnet samle flertal for ét element, som er stærkt nok i sig selv til at kunne løse udfordringerne på cabotageområdet.

Udvalgets tilgang til en eventuel indsats er generelt, at den så vidt mulig får den effekt, at ulovlig cabotagekørsel bliver reelt elimineret.

Herudover skal indsatsen være umiddelbart kontrollerbar for politiet og skal kunne findes inden for rammerne af EU-reglerne.

På nogle områder var der med visse nuancer ikke større uenighed. Det gælder for eksempel forslag om:

- kontrol, herunder øget anvendelse af tachograf som kontrolmiddel, hotline hos politiet og tilrettet fragtbrev
- princippet om forhøjelse af bødeniveau for meget alvorlige overtrædelser med en differentiering af bødernes størrelse for mindre alvorlige overtrædelser og alvorlige overtrædelser
- øget informationsindsats
- påvirkning af fremtidige EU-regler, således det klart tilkendegives, at man ikke ønsker øget liberalisering på nuværende tidspunkt

På andre områder var der uenighed: Det gælder for eksempelvis:

- definition af en international transport og af en cabotagetur, herunder den finske model
- karensperiode/systematisk kørsel
- registrering i RUT-register
- medvirkensansvar for speditører
- tilbageholdelse af hele vogntoget

Transportrammer

International transport skal defineres mere præcist

Transportminister Henrik Dam Kristensen tager initiativ til, at definitionen af, hvad en international transport er, skal være mere præcis. Det sker på baggrund af den rapport, som et cabotage-udvalg under Trafikstyrelsen har offentliggjort

En forudgående international transport er selve forudsætningen for, at der kan ske cabotagekørsel, hvor udenlandske vognmænd udfører indenrigstransporter i et andet land end deres hjemland.

For at der er tale om en international transport, skal der ifølge EU-forordningen på området være tale om transport af varer.

Det præciseres derfor, at kørsel uden varer ikke er en international transport, der giver adgang til at udføre

cabotagekørsel. Denne præcisering læner sig op af de tilkendegivelser EU-Kommissionen er kommet med under Cabotageudvalgets arbejde, hvor EU-Kommissionen på en forespørgsel har svaret, at kørsel med tomme containere og paller udelukkende for at foretage cabotagekørsel er i strid med forordningen.

Kommissionen henviser endvidere til, at der efter forordningen skal være tale om, at varer bliver leveret ved indgående international transport. Samtidig skal kørsel i Danmark med en tom sættevogn, en tom container eller returemballage tælle som en cabotagetur.

Præciseringen af definitionen vil ifølge Transportministeriet sikre, at der er foretaget en reel international transport, før der kan køres cabotage.

Transportministeren foreslår højere bøder

Folketinget skal i efterårs-samlingen tage stilling til et forslag fra transportminister Henrik Dam Kristensen om højere bøder for brud på reglerne om cabotagekørsel

Transportministeren vil foreslå en forhøjelse af bødeniveauet med tre kategorier af bøder afhængig af, hvor alvorlig overtrædelsen af cabotagereglerne er.

Forslaget tager udgangspunkt i Cabotageudvalgets konkrete forslag til bødesatser, som er:

- 5.000 kroner for mindre alvorlige overtrædelser
- 15.000 kroner for alvorlige overtrædelser
- 35.000 kroner for meget alvorlige overtrædelser

I dag er bødestørrelserne henholdsvis 10.000 kroner og 25.000 kroner.

Politikerne i Folketinget skal overveje, om der skal være tale om sammenlægning af bødestraffen for hver overtrædelse, uanset om de sker ved en eller flere sager (såkaldt absolut kumulation).

Transportrammer

DTL om cabotage-rapport:

Den bekræfter problemet

Trafikstyrelsen har tirsdag ved middagstid udgivet en rapport skrevet af det cabotage-udvalg, som Trafikstyrelsen nedsatte for en del måneder siden.

Vognmandsorganisationen DTL har siddet med i udvalget. - Rapporten gør det først og fremmest lysende klart, at der er et problem med den accelererende cabotagekørsel, siger DTL's administrerende direktør Erik Østergaard

Rapporten samler udvalgets overvejelser og anbefalinger. Rapporten afdækker også forskellene på vognmændenes interesser og interesserne hos transportkøberne.

- Rapporten gør det først og fremmest lysende klart, at der er et problem med den accelererende cabotagekørsel, og at dette problem er ganske alvorligt, som DTL og 3F har påpeget flere gange. Det er også blevet bekræftet på transportministerrådsmødet i marts måned, hvor Danmark sammen med en række andre lande fremhævede problemet, siger Erik Østergaard og fortsætter:

- Rapporten trækker det klart op, at de modstridende interesser i udvalget trækker i hver sin retning, og at man er tvunget til at forholde sig til, om man ønsker at løse problemet eller blot lade stå til.

Han fremhæver også, at rapporten peger på, at den officielle statistik er mangelfuld og vanskeligt kan bruges til at konkludere noget endeligt om cabotagens omfang.

Deltagere i udvalget har været repræsentanter fra DTL, 3F og FDL med synspunkter på den ene side og ITD, DI Transport, ATL, Danske Speditører og Dansk Erhverv

på den anden side og med Transportministeriets departement og Trafikstyrelsen i midten.

DTL, FDL og 3F mener, at cabotagekørslen er et meget alvorligt problem. Ikke kun den ulovlige del. Den lovlige cabotagekørsel giver også store problemer, da den i praksis kan foretages systematisk i Danmark, hvorved hovedaktiviteten bliver cabotagekørsel. Derfor skal der ifølge de tre organisationer strammes op på den danske fortolkning af EU's cabotageregler.

- Resultatet ser vi i dag på de danske veje: Underbetaling af udenlandske chauffører, der bliver udnyttet af dem, der udnytter reglerne på en måde, der aldrig har været hensigten. Når der ved lovlig cabotagekørsel anvendes de lønninger, der gælder i etableringslandet, bliver der tale om social dumping, siger Erik Østergaard.



Transportrammer

DI Transport: Der skal slås ned på misbrug

S-R-SF-Regeringen har indgået en aftale om en forstærket indsats mod den ulovlige cabotage. Aftalen er en opfølgning på arbejdet i det såkaldte cabotageudvalg, som Trafikstyrelsen nedsatte for nogle måneder siden. DI Transport hilser initiativerne fra S-R-SF-Regeringen velkomne

Transportminister Henrik Dam Kristensen (S) tager en række initiativer, der skal dæmme op for den ulovlige cabotagekørsel, hvor udenlandske chauffører med deres lastbiler kører rundt på danske veje med gods, der skal transporteres fra et sted i Danmark til et andet.

Henrik Dam Kristensens initiativer tager udgangspunkt af den rapport, som cabotageudvalget under Trafikstyrelsen offentliggjorde tirsdag.

- Cabotagekørsel er en naturlig del af det indre marked, og det er til gavn for både klimaet og økonomien, at der ikke kører tomme lastbiler rundt på vejene. Vi er derfor tilfredse med, at ministeren har understreget, at formålet med regeringens initiativer er at bekæmpe ulovlig cabotage. Hvis reglerne bliver misbrugt, skal der selvfølgelig slås ned på det, siger branchedirektør Michael Svane, DI Transport.

Han finder det vigtigt, at der ikke bliver indført danske særregler på området, så der ikke bliver sat unødige nationale barrierer op for transporten.

- Derfor hilser vi det meget velkommen, at regeringen også vil inddrage EU-Kommissionen, siger Michael Svane.

ITD: Transportministeren er på rette vej

Transportminister Henrik Dam Kristensen (S) har med baggrund i en ny rapport om cabotagekørsel, fremlagt en række initiativer mod ulovlig cabotagekørsel og såkaldt social dumping inden for lastbiltransport

Fra transportorganisationen ITD er der ros og opbakning til transportministeren.

- Ministeren peger helt generelt på, at branchens problemer skal løses på EU-niveau. Det er helt i tråd med den linje, ITD har stået for, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen. Han henviser til, at presset på ministeren har været stort for at indføre danske særregler omkring cabotagekørsel.

- Ministerens forslag er konstruktive kompromisser, som fokuserer på at bekæmpe ulovligheder frem for at tviste reglerne i helt nye retninger. Det er utvivlsomt en klog linje at vælge, siger Jacob Chr. Nielsen.

Social dumping og cabotagebegrænsninger er Bruxelles-sager. Han peger på, at ITD gerne ser en fortsat debat om, hvordan lastbilchaufførernes sociale forhold kan forbedres samt om, hvordan den ulovlige cabotagekørsel videre kan begrænses fremover. Men diskussionen skal efter ITD's opfattelse tage udgangspunkt i de fælles EU regler og ikke et ønske om at lave nationale særregler.

- Nationale særregler giver kun mere mudder og uklarhed. Det er det modsatte, vores erhverv har brug for, siger Jacob Chr. Nielsen.

Transportrammer

ITD er kommet med forslag på cabotageområdet

Transportorganisationen ITD har foreslået, at Danmark skal arbejde for at få lavet et samlet 'chaufførdirektiv' i EU, som skal sikre de europæiske chauffører ens og acceptable minimumsvilkår at arbejde under. På opfordring fra transportministeren har ITD udarbejdet en idé-liste til et sådant samlet EU-regelsæt

Derudover ser ITD også mulighed for at underlægge fremtidig cabotagekørsel i EU en række såkaldte 'konstruktive begrænsninger'.

Det kan for eksempel være, at lastbilerne skal leve op til de miljømæssige Euro-normer for at få adgang til

cabotage, at bilerne skal indeholde GPS-teknik, så de kan spores og lokaliseres, eller at chaufførerne og vognmændene skal have gennemgået særlige kurser i cabotagereglerne.

- Vi skal selvfølgelig ikke lægge os fladt ned på ryggen i erhvervet og lade os køre over af international konkurrence på ulige vilkår. Men vi skal kæmpe kampen der, hvor der er noget at vinde, og det er i forhold til at ændre EU-reglerne i rigtig retning, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen og tilføjer:

- Og så skal vi fortsat huske, at det gælder om at vinde konkurrencen på sigt. Hvis vi ikke kan konkurrere med udlændingene i dag, er det gode spørgsmål, hvordan vi kommer til det i fremtiden.

Den finske model for cabotage-kørsel er i fokus

I forbindelse med S-R-SF-Regeringens initiativer for at dæmme op for ulovlig cabotage-kørsel og misbrug af reglerne, vil transportministeren sætte sine embedsmænd til at se på, hvordan de finske myndigheder opfatter cabotagereglerne

Ifølge den finske model for definition af en cabotagetur er der gennemført en cabotagetur, så snart der finder en aflæsning sted: Den første cabotagetur slutter, når lasten losses første gang, den anden cabotagetur slutter, når lasten losses anden gang, og den tredje cabotagetur slutter, når lasten losses tredje gang. I Danmark kan der godt finde flere på- og aflæsninger sted på én tur. Med anvendelsen af den finske model bliver antallet af cabotagetur hurtigere "opbrugt."

Definitionen, der anvendes for øjeblikket i Danmark, udspringer af en udmelding fra EU-Kommissionen. Definitionen giver de danske speditører, der styrer de udenlandske lastbilers cabotagekørsel, meget vide muligheder for at få transporter i Danmark ind under cabotagereglerne.

Der skal ifølge S-R-SF-Regeringen gøres alt, hvad der er muligt, for at hindre en kreativ omgåelse af reglerne. Her kan den "finske model" være en mulighed. Transportministeren vil forespørge EU-Kommissionen om muligheden for at indføre den finske model i Danmark. Afhængig af EU-Kommissionens tilbagemelding vil der blive taget endeligt stilling til ændring af reglerne. Transportministeriet er bekendt med, at EU-Kommissionen er i kontakt med Finland om deres regler, som for ganske nyligt er blevet strammet op.

Udvikling

Transportvirksomhed beslutter sig til vejen mod fremtiden

Vognmandsvirksomheden Niels Pagh Logistics ApS i Vejen vil med flere tiltag sikre både kvalitet og konkurrencekraft på et trængt transportmarked. Virksomheden, der har specialiseret sig i transporter til Spanien, har reduceret antallet af underleverandører og øget antallet af egne lastbiler fra 30 til næsten det dobbelte. Bestyrelsen er blevet styrket, og selskabsformen bliver ændret fra ApS til A/S

- Vi har i det seneste års tid reduceret antallet af underleverandører fra 30 til nu kun fire. Samtidig har vi øget antallet af egne lastbiler, så vor egen flåde i dag

består af 56 moderne og miljøvenlige lastbiler. Dermed har vi både øget uafhængigheden af underleverandører og reduceret brændstof-forbruget væsentligt, siger direktør Michael Pagh.

Tabte på en udenlandsk vognmand

- Vi er i år kommet rigtig godt fra start med et resultat på 400.000 kroner efter fire måneder. Det er jo dejligt at se, at vore strategiske tiltag virker, men det er selvfølgelig frustrerende, at årsresultatet i 2012 blev et minus på 1,2 millioner kroner efter skat. Et resultat, der er stærkt påvirket af én ekstraordinær omkostning

- et meget stort tab på én



udenlandsk vognmand, siger direktør Flemming Jørgensen.

Bankmand er blevet formand for bestyrelsen

Samtidig med beslutningen om at opsigte underleverandør-aftaler og i stedet øge antallet af egne lastbiler, besluttede ejerne af Niels Pagh Logistics ApS at styrke selskabets bestyrelse, og i dag er forhenværende bankdirektør i Sydbank, Finn Boel Pedersen, Kolding, bestyrelsesformand.



Udvikling

- Og netop nu arbejder vi på at ændre selskabet fra et ApS til et A/S som endnu et strategisk tiltag, der skal styrke selskabet – og samtidig sende et klart signal om, at vi som stabil og seriøs vognmands forretning har en klippefast tro på fremtiden, siger direktør Michael Pagh.

Niels Pagh Logistics ApS har siden etableringen i år 2000 haft transportopgaver mellem Danmark og Spanien som en niche i branchen. Og til trods for den generelle krise i Europa, og på markedet, er det lykkedes at fastholde volumen og omsætning. I dag har virksomheden 45 ugentlige afgange til Spanien, hvor lagerkapaciteten er blevet øget de seneste to år. Niels Pagh Logistics ApS har to lagre på Den Iberiske Halvø til sikring af en effektiv handling af gods til og fra Spanien og Portugal.



Opgaverne spænder vidt

Opgaverne hos Niels Pagh Logistics ApS i Vejen spænder bredt - fra hele læs og helt ned til en mikrobølgeovn til en lejlighed i Malaga. - Vi har mange specielle opgaver, herunder også for kendte danskere og berømtheder, siger direktør Flemming Jørgensen

- Og da DTU, Danmarks Tekniske Universitet i Lyngby, skulle deltage i konkurrencen Villa Solar i Madrid med et 0-energi hus, flyttede vi huset fra Lyngby til Madrid og efter udstillingen tilbage til Danmark, hvor huset nu er opstillet hos Grundfos i Bjerringbro, tilføjer Flemming Jørgensen, der har arbejdet meget med det spanske marked.

Andre specialopgaver har eksempelvis været en haste-transport med en stor skibsskrue til Gran Canaria, hvor Mærsk skulle bruge den til et ventende skib. Og transport af vindmølle-dele for Siemens til Marokko, hvor vindmøllerne blev samlet. Og i dag leverer Niels Pagh Logistics ApS hver uge både slik, juice og cacaomælk til en fast kunde på Mallorca, der distribuerer til supermarkeder over hele øen.

Udvikling

Lavere hastighed og energidæk gavner miljø og økonomi

Niels Pagh Logistics ApS i Vejen har trukket opgaver hjem og øget antallet af egne lastbiler til gavn for drift og miljø

- Parallelt med overgangen fra underleverandører til egne lastbiler har vi øget antal medarbejdere fra 64 til 184, hvoraf langt de fleste er chauffører. Alle er uddannet i miljøvenlig og sikker kørsel, og gevinsten er dels en brændstof-besparelse på over 5 procent, dels lavere CO2 udslip, siger direktør Michael Pagh og fortsætter:



- Alle vore biler er udstyret med energi-sparende dæk - og alle vore trækere har en indbygget begrænser på tophastigheden til maksimalt 85 km/time. Begge tiltag er til gavn for miljøet via lavere CO2 udslip, og alene dækkene giver en

brændstof-besparelse på 2 procent - mens hastighedsbegrænsningen giver en besparelse på 3-5 procent. Altså er vi bevidste omkring både drifts-optimering og vort omgivende miljø.

Fakta om Niels Pagh Logistics ApS

- Niels Pagh Logistics ApS blev etableret i år 2000 af Flemming Jørgensen og Michael Pagh. Historien kan føres tilbage til 1960, da chauffør Niels Pagh etablerede vognmandsfirma i Vejle. I 1999 valgte hans ældste søn Palle at koncentrere sig om indenrigs transport, og eksportafdelingen blev solgt til Flemming Jørgensen og Michael Pagh.
- I begyndelsen var budgettet 11-14 ugentlige afgange til Spanien, men udviklingen gik hurtigt. Snart var antallet øget til 20-25 afgange – og i dag har Niels Pagh Logistics ApS ca. 45 ugentlige afgange.
- I 2003 flyttede virksomheden i egne og nybyggede lokaler på Industrivej Syd i Vejen, hvor det forsat har til huse.
- I 2006 blev Niels Pagh GmbH etableret i Harrislee, Tyskland.
- I 2007 blev Niels Pagh Logistics S. L. etableret i Spanien med lager og kontor i Barberá des Vallès i udkanten af Barcelona.
- I 2009 blev Niels Pagh Logistics ApS medejer af den lettiske transportleverandør, Sia Cargo A2B.
- I foråret 2010 udvidede virksomheden med endnu et lager i Spanien - denne gang i byen Miranda del Ebro tæt på Vitoria.
- I foråret 2011 flyttede virksomheden til større lager i Barcelona, da pladsen var blevet for trang i lageret, etableret i 2007. Det nye lager er på 4.000 kvadratmeter, og virksomhedens samlede lagerkapacitet er nu 7.500 kvadratmeter.
- I dag beskæftiger Niels Pagh Logistics ApS ca. 60 kørende enheder og ca. 100 trailere, hovedsagelig med rundture til Den Iberiske Halvø.

Udvikling

Nyt partnerskab skal støtte gas til tung transport

Klima-, Energi-, og Bygningsministeriet er gået sammen med Transportministeriet om at etablere et partnerskab, der kan understøtte anvendelsen af gas til tung transport. Det langsigtede mål er at bruge biogas i transportsektoren

Energistyrelsen og Trafikstyrelsen afholder torsdag i denne uge det første indledende møde om at etablere et partnerskab. Partnerskabet, der skal fremme brugen af gas til tung transport, drøftes på mødet med indbudte interessenter. Interessenterne omfatter blandt andet gasselskaberne, bilimportører, transport-firmaer, regioner og kommuner.

- Det er vigtigt, at vi kommer i gang med en omstilling af den tunge del af transporten. Regeringen bidrager med penge til infrastruktur, og så håber vi, at andre aktører kommer med køretøjerne. Gassen er billigere end diesel, og i takt med at der kommer biogas ind, vil vi kunne opnå større CO₂-reduktioner til gavn for klimaet, siger klima-, energi- og bygningsminister Martin Lidegaard (R).

Det overordnede formål med ordningen er at få sat i gang i klimarigtige løsninger, der retter sig mod den tunge transport. For de lette køretøjer kan elektrificering være en løsning - for den tunge transport som lastbiler og busser, der kører langt er dette ikke en mulighed nu og i den nærmeste fremtid. Her kan brugen af naturgas - og på sigt biogas - være mere realistisk.

- Det er afgørende at sikre miljøet, men også at bevare mobiliteten for at kunne klare sig i den internationale

konkurrence. Derfor er det vigtigt, at vi foretager den grønne omstilling på den rigtige måde i transportsektoren. Regeringen har allerede igangsat demonstrationsprojekter om blandt andet gas i transportsektoren. Erfaringer og viden fra disse projekter, kan vi bruge til at få endnu mere ud af arbejdet i det kommende gas-partnerskab, siger transportminister Henrik Dam Kristensen (S).

Partnerskabet har fået 20 millioner kroner

Partierne bag energiaftalen fra 2012 har afsat 20 millioner kroner over tre år til partnerskabet for gas til tung transport.

I første omgang er der behov for et overblik over muligheder og begrænsninger ved at bruge gas til tung transport. Naturgas til transport er en moden teknologi, men det skal afklares, hvordan økonomien vil være for transportørerne, og dem der skal drive gastankstationerne.

I kølvandet på dette arbejde, skal partnerskabet forberede udmøntningen, som vil blive gennemført i starten af 2014.

- Derfor starter vi blødt op med i første omgang at få afklaret disse forhold. Først næste år vil vi begynde at udmønte midler til konkrete projekter, siger Martin Lidegaard.

- En satsning på natur og biogas i transportsektoren skal ske på et velgennemtænkt grundlag. Derfor er det hensigtsmæssigt at udmønte midlerne på denne måde, supplerer Henrik Dam Kristensen.

Statistik

Svensk lastbiler kørte mindre - og med mindre i 2012

Både antallet af transporter, kørte kilometer, lastet godsmængde og transportarbejde med svenskregistrerede lastbiler gik kraftigt tilbage i gennem 2012. Det viser Trafikanalys' officielle statistik om lastbiltrafikken i Sverige

Antallet af indenrigstransporter i Sverige gik i løbet af 2012 tilbage med 15 procent i forhold til 2011. Antal kørte kilometer for indenrigstrafik og udenrigstrafik gik tilbage med 8 procent, og lastet godsmængde gik tilbage med 11 procent.

- Så lave værdier for svenske lastbiler har vi ikke set tidligere i hele 2000-tallet, sig Sara Berntsson, der er udreder på svenske Trafikanalys.

Transportarbejdet, der er godsmængden gange med den strækning, godset er blevet transporteret, lå i 2012 på 33

milliarder tonkilometer. Det er en tilbagegang på 9 procent i forhold til 2011.

Antallet af kørte kilometer, som svenske lastbiler tilbagelagde i indenrigs- og udenrigstrafik blev på 2,4 milliarder kilometer.

Ifølge Trafikanalys udførte svenske lastbiler 29,9 millioner varetransporter både i og uden for Sverige. Indenrigstrafikken dominerede, da 99 procent af alle varetransporter, som svenske lastbiler udførte, foregik i Sverige.

De varegrupper, hvor der var mindre at køre med for de svenske lastbiler i 2012, var frem for alt levnedsmidler, drikkevarer og tobak (minus 24 procent), samt samlegods (minus 17 procent). En af de få varegrupper, som gik frem var post og pakker, hvor transportarbejdet øgede med 80 procent.

Det er blevet dyrere at fjerne affald og slam

Omkostningerne ved at fjerne affald og slam er steget. Det fremgår af den seneste statistik på området fra Danmarks Statistik

Omkostningsindekset for dag- renovation steg med 1,0 procent fra fjerde kvartal 2012 til første kvartal 2013, mens omkostningsindeks for slamsugning er steget med 0,8 procent i samme periode.

På årsbasis - fra første kvartal 2012 til første kvartal 2013 - steg indekset for dagrenovation med 0,7 procent, mens indekset for slamsugning faldt med 0,2 procent



Per Fischer tester

Nye entreprenørbiler er lige om hjørnet

I løbet af de seneste måneder har Mercedes-Benz arrangeret to pressearrangementer i forbindelse med en helt ny serie entreprenørbiler, der hedder Arocs. I første omgang blev sløret løftet for de nye lastbiler med en flot statisk præsentation i München. I anden omgang handlede det så om, at stjernebilerne kunne leve op til de store forventninger fra præsentationen

Af Per Fischer

Arrangementet med testkørslerne var lagt i et imponerende stort og råt stenbrud ved Wuppertal. Og lade det



Materiel



Per Fischer tester

være sat med det samme. Testkørslerne efterlod udelukkende positive indtryk

Det imponerende stenbrud var det absolut optimale sted at afprøve de nye entreprenørbilers potentialer. At der yderligere var mulighed for at køre nogle af bilerne på en udvalgt af strækning udenfor ”det store hul”, gjorde bare arrangementet endnu bedre.

Men hvad gør man, når tiden er knap og udvalget af stjernebiler er så stort, at det næsten er uoverskueligt. Jeg ved ikke, hvad du ville gøre. Til gengæld var jeg ikke i tvivl om, hvad jeg skulle gøre.

Den aktuelle landevejsstrækningen var med levering af et læs småsten.



Materiel



Per Fischer tester

For ligesom at skære igennem mængden, valgte jeg at koncentrere mig om to køretøjer jeg fandt mest interessante.

Nærmere betegnet en 6x4 Arocs med 430 hk euro-6 motor og med en 2-akslet kærre på slæb. Det samlede vogntog havde en totalvægt på 38 ton.

I og med at der er tale om en entreprenørbil med favorabel frigangshøjde vil nogle chauffører nok mene at den ”høje rejse” op til førerhusets gulv, er lidt besværlig.

Masser af komfort

Men når den del af seancen er overstået, vil enhver chauffør utvivlsomt glæde sig over at sidde i et førerhus, der har samme flotte interiør, indretning og udsigtsforhold og nogenlunde samme komfort som den seneste version af landevejsbilen Actros.

Den pågældende testkørsel var tilrettelagt som noget, der mindede om levering af et læs småsten fra ”det store hul” til en kunde, og tom retur.

Således blev der på given strækning mulighed for at køre med og uden læs.



Forskellen på Mercedes-Benz's nye og snart forgangne entreprenørbiler er slående.



Førerhusenes indeholder stort set samme interiør og indretning, som kendetegner de nyeste Actros landevejsbiler.

Materiel



Per Fischer tester

Skønt 6x4 modellen var monteret med stålfjedre på samtlige aksler, var der ingen nævneværdige klagepunkter her. Dog vil en sådan bil altid føles lidt mere stiv, end en med luftaffjedring.

Formuleringen ingen nævneværdige klagepunkter gælder også for 3. generation af det automatiserede gearskiftesystem PowerShift, der er standardudstyr på de nye entreprenørbiler.

Udover let og lydløs funktion kan gearskifte prale med at en stor fordel for trafiksikkerheden, eftersom chauffører har mere tid til at koncentrere sig om medtrafikanternes færden.

Sidste, men ikke mindst, er det mig magtpåliggende at rette opmærksomheden mod at støjniveau i førerhuset er betydeligt lavere end i førerhuset på den snart udslusede Actros entreprenørbil.

Hvad angår trækraft har 430 hk motoren er der mere end ligelig til rådighed for vogntog med op til 40 ton totalvægt.

Ekstrem etape med den næste testbil

I omegnen af det store imponerende krævende stenbrud var anlagt en etape, som blev kaldt ekstrem. Med en stigning på 40 procent på en let ujævn og blød jord overflade, viste det sig hurtigt at navnet ekstrem var den



rette betegnelse. Det erfarede jeg, da jeg satte den næste testbil i gear.

Når man holder ned foran sådan en stigning med en 4151 8x8 fuldt lastet entreprenørbil med 16 trins manuel gearkasse, vil man uvilkårlig tænke: Det kan den ikke klare.

Men det kunne den. Og det endda uden besvær i 2. gear med kun sparsomme 700 motoromdrejninger. Men der er trods alt tale om en entreprenørbil med en usædvanlig stærk motor med 510 hestekræfter, som genererer et drejningsmoment på 2500 NM ved 100 omdrejninger i minuttet.

Med hensyn til manøvrering var denne model lettere at håndtere, end første antaget. Det skyldtes at den er

Materiel



Per Fischer tester

Testen på ekstrem etappen var noget af det mest spændende jeg har oplevet.

monteret med Mercedes-Benz's nyudviklede styretøj, ServoTwin.

Mercedes-Benz begynder at producere nye entreprenørbiler i juli/august. Produktionen vil blive tilpasset den aktuelle efterspørgsel.

Ved årets udgang ophører produktion af de nuværende Actros entreprenørbiler til det europæiske marked. Altså dem med euro-5 motorer.

Arocs produktprogrammet byder på et stort udvalg af modeller, som er tilpasset kundernes krav i den meget forskelligartede bygge- og anlægssektor. Nærmere betegnet er der tale om kraftige lastbiler med træk på en eller flere aksler.

Som helhed indeholder Arocs familien en bred vifte af køretøjer, der dækker (danske) totalvægte fra 18 ton til 32 ton.

Arocs leveres med forskellige chassissrammer, og forskellige chassishøjder. Eksempelvis drejer det sig om 4x4, 6x6, 8x6 og 8x8 modeller til opbygning med



tippelad, et specielt udviklet 8x4 chassis til opbygning med betonblander, og sættevogntrækkere.

Højere effektivitet

Ifølge Mercedes-Benz kan transportopgaver udføres mere effektivt end nogensinde før med den nye Arocs, fordi der under udviklingen konsekvent er brugt alle muligheder for at reducere køretøjernes egenvægt. Udvikling af det fire-akslede chassis til betonkørsel, er baseret på et tre-akslet chassis, som er monteret med singledæk på de to drivaksler.

Materiel



Per Fischer tester

Mercedes-Benz's er snart klar med den omfattende nye serie entreprenørbiler.

Når det kommer til transport af færdigblandet fabriksbeton, har det specielt udviklede 8x4/4 Arocs chassis, inklusive betonblander en egenvægt på 9,25 ton.

Kraftige euro VI motorer

Den nye Arocs entreprenørbil kan leveres med en bred vifte af seks-cylindrede Blue-Efficiency euro 6 rækkemotorer.

Således kan kunder vælge mellem ikke færre end 16 forskellige motorversioner, der dækker Arocs bilerne godt ind med motorkraft, som spænder fra 238 hk til 625 hk. Alle motorer er udviklet til at imødekomme den fremtidige Euro 6 standard, der træder i kraft 1. januar 2014.

Ny kraftkarl

I forbindelse med Arocs er motorprogrammet udvidet med en sand kraftkarl, der i øvrigt også kan leveres til Actros. Nyheden, der markedsføres med typebetegnelsen OM473, er i sandhedens navn en noget voldsom kraftkarl

med 15,6 liters slagvolumen. Ydelsen går op til 625 hestekræfter og motoren generer et maksimalt drejningsmoment på 3.000 Nm.

Power transmission i alle varianter af det brede Arocs produktsortiment er implementeret som standard ved hjælp af fuldautomatisk, hurtigvirkende Mercedes PowerShift 3 transmissioner med otte, tolv eller eventuelt 16 gear. Det letter arbejdet for føreren betydeligt, især med hensyn til hårde manøvre eller barske off-road applikationer. Desuden er traditionelle manuelle gearkasser med ni eller 16 gear geartrin tilgængelige, som ekstraudstyr.

Luft og stål

Som tilfældet vanligvis er, tilbydes Arocs med et stort udvalg af luft, eller stål chassisaffjedringer.

Hvad angår førerhuse er den side af sagen klaret med 14 mere eller mindre forskellige versioner, der er udviklet på samme platform som Actros og Antos.



It-systemer

Vehco og Novacom indgår aftale om salg og udviklingsopgaver

Den svenske leverandør af flådestyringssystemer, Vehco, har indgået salgspartnersaftale med den hollandske udbyder af trailer-styringsløsninger i Europa, Novacom Europe B.V. Med aftalen vil Vehco kunne tilbyde løsninger, der understøtter Vehcos egne flådestyringssystemer og således tilbyde en samlet løsning til både køretøjs- og trailerstyring

Baggrunden for samarbejdet er, at EU-Kommissionen arbejder på at udvikle multimodale fragtnetværk i Europa, så efterspørgslen efter produkter til uafhængig trailer-telematik vil stige markant i de kommende år. Med samarbejdet ønsker de to virksomheder at være på forkant med udviklingen, og Vehco har dermed kunnet udvide sit program med en trailerløsning.

Begge virksomheder satser på høj kvalitets computerløsninger til den europæiske vejtransport, men fokuserer på to forskellige områder indenfor flådestyring. Novacom har specialiseret sig i high-end trailer management løsninger inklusive trailer track & trace med pan-europæisk dækning, realtids temperaturovervågning, enheder til beskyttelse af værdivarer samt trailer Electronic Braking System (EBS) diagnosticering.

Vehco's fokus ligger indenfor flådestyring med vægt på køretøjs- og chauffør-ledelse inklusiv løsninger til positionering og tracking, eco-driving, chaufføraktiviteter, beskeder, chaufførdata, transport og ordremanagement. Kombinationen af disse ekspertiser vil medvirke til at begge virksomheder kan forfølge deres vækst og udviklingsstrategi i Europa.

- Partnerskabet med Novacom betyder, at vi kan tilbyde en komplet high-end trailer management-løsning som for eksempel Novacom DG200, siger Magnus Orrebrant, CEO i Vehco.

- Vi ser dette som en stor mulighed for at opfylde vores kunders behov for en effektiv styring af deres værdier i marken.

Johan Peijnenburg, Channel Director i Novacom Europe B.V., betegner Vehco's produkter som et fremragende supplement i salgsarbejdet.

- Vi er overbeviste om, at det vil være medvirkende til at vinde nye kunder på strategiske områder, siger Johan Peijnenburg.

Om Vehco:

Vehco blev grundlagt i 2001 af studerende på Chalmers Universitet i Sverige. I 2009 overtog de COMLOG i Danmark og i 2011 fusionerede de med franske ELOmobile.

Vehco udvikler, sælger, implementerer og vedligeholder mobile IT løsninger til transport- og logistikbranchen (køretøjs-, chauffør- og ordremanagement).

Over 35.000 køretøjer er udrustet med Vehco udstyr, fordelt på 800 kunder i Europa.

Om Novacom Europe B.V.:

Novacom Europe, et joint venture af Novacom Services SA og GE Equipment Services Europe BV, er Telematics Service udbyder til kommercielle køretøjer i Europa.

Novacom har 25 års erfaring indenfor overvågning og styring af kommercielle køretøjer og leverer skalerbare og værdigivende trailer-telematikløsninger.

Novacom Europe og dets partnere sælger telematik- og flådestyringsløsninger i flere lande og har over 35.000 aktive enheder.

It-systemer

Trackingløsning gør handler mere effektive og sikre

It-virksomheden TimoCom afslører flere og flere detaljer om den nye udgave af sin flådestyringsløsning TC eMap, der har fået en trackingfunktion, der fungerer sammen med telematics-løsninger fra flere producenter. Det nye produkt vil blive lanceret på messen transport logistic, der finder sted i München fra 4. juni til 17. juni. Nu er de første billeder af brugerfladen tilgængelige

Det nye TC eMap vil ifølge TimoCom fremstå som moderne og overskueligt. Dette gælder også, selvom man får vist 10 køretøjer eller mere med forskellige telematiksystemer samtidig på kortet - en af det nye TimoCom-produktets top features.

For bedre at kunne identificere de enkelte køretøjer, kan man give hver gps-sender et individuelt navn. Navnet vises i oversigten og på det label, som hører til køretøjet, inden for kortet.

Et klik på køretøjet i oversigtslisten viser herefter de gemte kontaktoplysninger. På den måde kan man omgående tage kontakt, hvis der er brug for det.

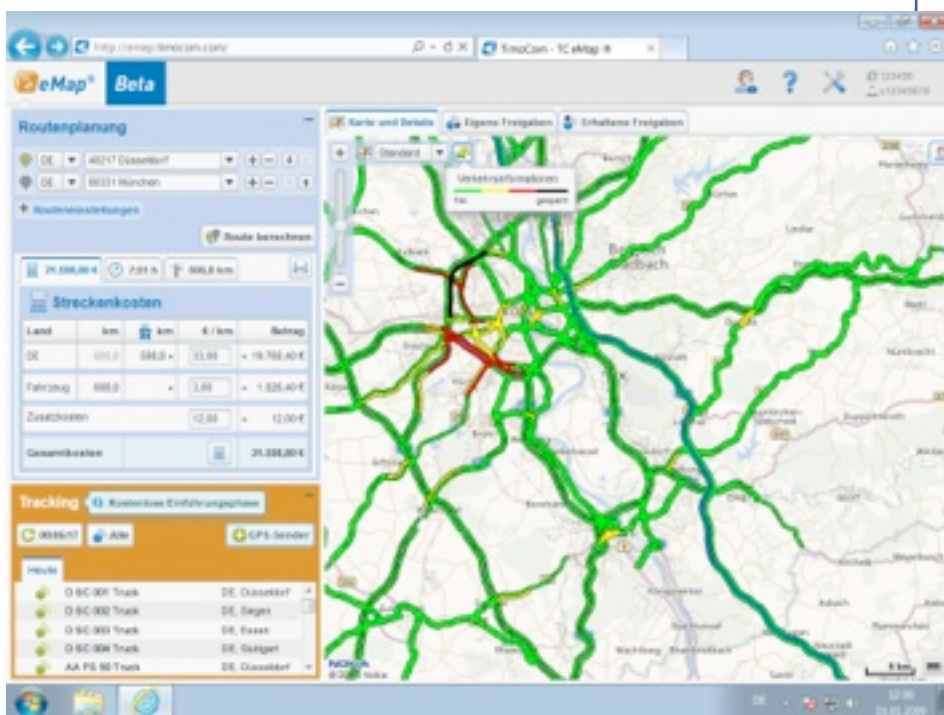
Trackingløsning på tværs af producenter
TimoCom oplyser, at 20 af de mest gængse, europæiske producenter fra starten vil være tilgængelige i TC eMap.

- I starten samarbejder vi med de hyppigst brugte telematikudbydere. Det betyder dog

ikke, at det slutter her. Hvis en kunde anvender et andet system end dem, vi hidtil har integreret i TC eMap, kan denne henvende sig til os. Vi vil i så fald kontakte kundens udbyder for hurtigst muligt at installere adgang til trackingløsningen, siger Marcel Frings, Chief Representative hos TimoCom.

Eftersom trackingløsningen fungerer på tværs af producenter, er TC eMap også særligt interessant for mindre speditørfirmaer og vognmænd. For selv ved skiftende ordregivere kan disse nu nemt trackes i TC eMap. Dermed kan speditørvirksomheder over for deres ordregivere vise, at de er pålidelige og på sikker vis transporterer varen fra A til B.

- Ordregivere kan i øvrigt allerede før de tager kontakt se, om den pågældende transportør råder over køretøjer, som kan trackes, fortæller Marcel Frings.



It-systemer

- I køretøjsindtastningen vil serviceleverandører nemlig kunne fremhæve, at de stiller deres køretøjer til rådighed til trackingen i TC eMap.

De eksisterende TC eMap-funktioner bibeholdes

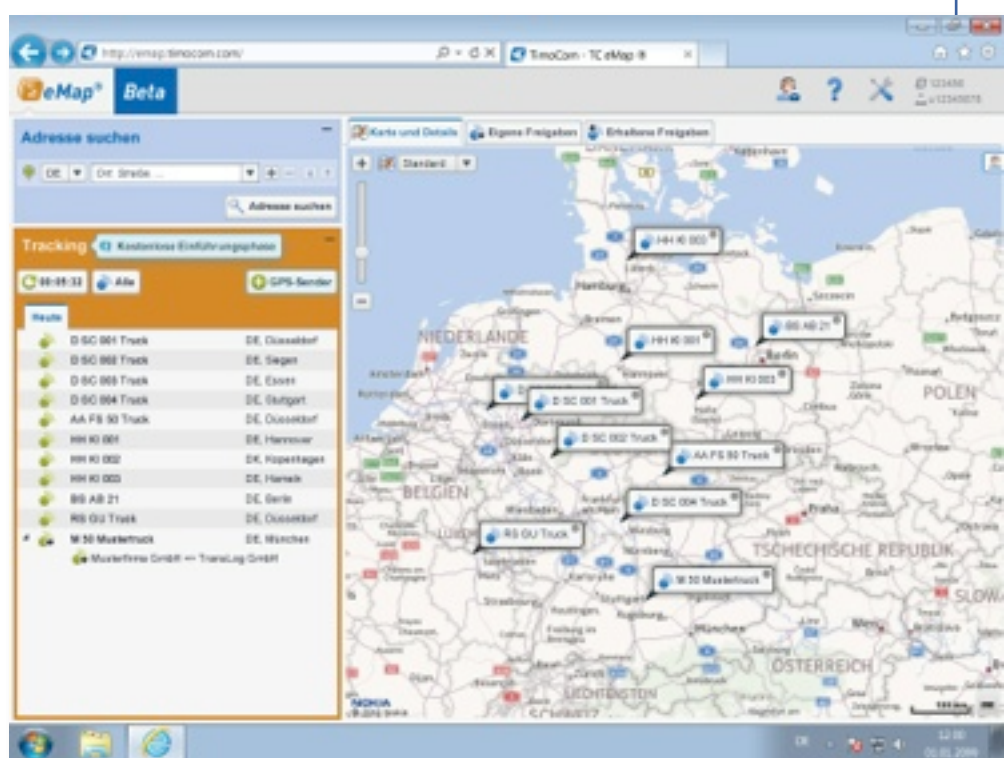
Ud over den nye trackingløsning er omkostningsberegningen og ruteplanlægningen fortsat integreret i TC eMap. Dermed kan brugere hurtigt, let og direkte på baggrund af et fragtilbud i transportbørsen TC Truck&Cargo beregne den strækning, som skal køres.

Desuden vises aktuelle trafikinformationer direkte i ruteplanlægningen TC eMap. På den måde kan man allerede inden beregningen af kørselsomkostningerne se, om den valgte strækning reelt er den bedste. Desuden er det muligt at beregne kørselsomkostningerne og ekstraomkostningerne (for eksempel motorvejsafgifter) for den aktuelle opgave.

Om TimoCom

TimoCom Soft- und Hardware GmbH blev grundlagt i 1997 og er it-leverandør til alle virksomheder på transportområdet. TimoCom har udviklet sig fra en iværksættervirksomhed til et

mellemstort foretagende. Med et stort team af internationale medarbejdere tilbyder TimoCom to europæiske transportplatforme: TC Truck&Cargo, der er en af de største blandt fragt- og laderumsbørserne samt TC eBid, onlineplatformen til transportudbud. I transportbørsen, TC Truck&Cargo, tilbydes både fragt og ledig kapacitet over hele Europa. TC eBid hjælper transportkøbere fra industri og handel samt speditører med deres udbudsstyring og forenkler afviklingen mellem dem og transportleverandørerne.



Job og karriere

Smeden har haft værktøjet i hånden i 40 år

Bent Vork fejrer 40-års jubilæum hos HMK Bilcon A/S.

Virksomheden betegner ham som en vellidt og dygtig smed. Bent Vork arbejder med at opbygge specialudviklede lastbiler til mange formål. Han er i dag desuden medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem og tidligere tillidsrepræsentant i virksomheden



Bent Vork, der er født i 1955, startede som arbejdsdreng og kom senere i lære i virksomheden, hvor han stort set har været siden. Der har kun været en lille afstikker i forbindelse med værnepligten.

I dag er Bent Vorks primære arbejdsområde at valse aluminiumssvøbene til tankene på de lastbiler, der kører

med brændstof for kunder som blandt andet Skanol og OK. Han er desuden medarbejdervalgt bestyrelsesmedlem og var i perioden fra 2006 til 2012 tillidsmand i virksomheden og primus motor i personaleforeningen.

- Bent Vork er meget vellidt i hele organisationen blandt både kolleger og ledelse. Han er en meget åben og konstruktiv person, der taler godt med alle. Han er desuden en meget dygtig smed, der bidrager til den meget høje kvalitet, som vores kunder oplever, siger administrerende direktør Klaus Kristensen.

Privat bor Bent Vork med hustruen i Storvorde, hvor de

voksne børn er fløjet af reden. I fritiden står den på camping med Sæby som den foretrukne destination eller en tur på motorcyklen med sidevogn. Også på musikfronten er metal det foretrukne valg, for Facebook-profilen afslører, at han er fan af Ozzy Osbourne fra metalbandet Black Sabbath.

Chaufføren udfordrer jord- og betonarbejderen

Når Fagforbundet 3F holder kongres i Aalborg i september, får de delegerede mulighed for at vælge mellem to kandidater til formandsposten. Den ene er 3F's nuværende forbundsformand Poul Erik Skov Christensen. Den anden er formanden for 3F's Transportgruppe, Jan Villadsen

Flydende forbindelser

Blue Water Shipping fremlægger endnu en årsrapport med et rekordresultat

For tredje år i træk kan transportkoncernen Blue Water Shipping, der har hovedsæde i Esbjerg og afdelinger i en række lande, præsentere rekordoverskud. Fremgangen i 2012 er sket på alle forretningsområder, og den positive udvikling af forretningen fortsætter, lyder det fra selskabets ledelse

Uanset tempoet for udviklingen af forretningen var 2012 et skelsættende år for transport og logistikfirmaet Blue Water Shipping, da firmaet kunne fejre, at det var 40 år siden det startede.

Ud over jubilæet, der blev markeret med glæde, var der sidste år også andet at glæde sig over for virksomheden, medarbejderne og kunderne. 2012 bød på en lang række spændende, nye projekter og tiltag.

Økonomisk kom Blue Water Holding godt igennem 2012 og formåede at skabe et samlet resultat med rekordomsætning og overskud. Omsætningen steg med 19 procent fra 3,492 milliarder kroner til 4,136 milliarder kroner. Overskuddet før skat steg fra 76 millioner kroner til 85 millioner kroner.

- Vi fortsætter med at udvikle Blue Water som en stærk og værdifuld samarbejdspartner for vores kunder ved at løse deres transport- og logistikbehov gennem engageret personlig service og innovative løsninger af høj kvalitet. Og vi er meget stolte af årets resultat, som betyder, at vi sætter rekord på både omsætning og resultat for tredje år i træk. De sidste tre år er omsætningen steget med lidt over 50 procent, og det er ganske enestående, siger Kurt Skov, Blue Waters grundlægger og bestyrelsesformand.



Kurt Skov stod personligt selv for en af de skelsættende begivenheder sidste år, da han trak sig fra posten som administrerende direktør efter over 40 år i spidsen for virksomheden. Ny mand i direktørstolen er Kim Hedegaard Sørensen, der tiltrådte 1. december sidste år.

Blue Water: Vi har branchens dygtigste medarbejdere - Vi har igen i 2012 formået at vokse hurtigere end vores konkurrenter, og vi ser det som et positivt svar fra vores kunder om, at vores serviceorienterede model med skræddersyede kundeløsninger virker. Det er også et svar på, at Blue Water har nogle af branchens dygtigste og mest engagerede medarbejdere, der hver dag yder en unik indsats over for kunderne, siger Kim Hedegaard Sørensen.

Flydende forbindelser

Han understreger, at væksten er sket i et vanskeligt marked med pressede økonomier, trængte virksomheder og faldende aktivitetsniveau i mange brancher verden over.

- Det har krævet ekstra fokus at skabe den helt rigtige forretning med vores kunder, fastholde dem og yde det ekstra, der gør Blue Water unik. Så vi må fortsat være klar til at udvikle forretningen og omstille os for at bevare vores stærke position, siger han.

I 2012 etablerede Blue Water nye kontorer i Rødby, Belfast og Hamburg. I år er der allerede kommet flere

lokationer på Blue Waters verdenskort. Kontorer i Frederikshavn, Sydney, Stavanger, Marseilles og München er etableret eller er godt på vej - og flere vil følge senere på året.

- Vi efterlever vores strategi om at være tæt på kunderne. For vi ved, det har positiv betydning for vores kvalitet og service, at vi er i tæt, personlig dialog med vores kunder, og at vi lokalt sammen med kunderne kan træffe hurtige og effektive beslutninger, siger Kim Hedegaard Sørensen.

Blue Water er klar til at investere

Danmark er et naturligt hjemmemarked for transportkoncernen Blue Water Shipping, hvor man har en position i top 5. I de kommende år vil firmaet arbejde fokuseret på at gøre hele Skandinavien samt Færøerne, Grønland og Island til sit hjemmemarked

- Vi vil ekspandere med samme nærhedsprincip som i Danmark - med flere kontorer og med stort fokus på øget værdiskabelse i hele forsyningskæden hos nuværende og fremtidige kunder. Det bliver en stor udfordring, men vi er klar til at investere og gøre en ekstra indsats for at nå vores mål, siger Kim Hedegaard Sørensen, der tiltrådte som administrerende direktør i koncernen 1. december sidste år.

Direktøren peger på, at Blue Water Shipping på den økonomiske front er i meget stærk form, hvilket ikke kun kommer til udtryk i omsætning og overskud.

- Regnskabet viser også, at vi er blevet dygtigere til at få udbytte af synergierne gennem tættere samarbejde i organisationen og gennem mere effektiv drift. Og det sker samtidig med at vi aldrig har brugt flere penge på at investere i udviklingen af virksomheden. Vi skal fortsætte med at opnå forbedringer på driften via synergi og effektivisering, men det må ikke ske på bekostning af

udviklingen af forretningen, siger Kim Hedegaard Sørensen, der også er tilfreds med at egenkapitalen er steget.

Udbygge det globale setup
Blue Water ejes i fællesskab af en fond og Kurt Skov, der er koncernens bestyrelsesformand og



Flydende forbindelser

grundlægger - fonden ejer 75 procent og Kurt Skov ejer 25 procent af aktierne. Dette ejerskab har afgørende betydning for at Blue Water kan udvikle sig som det gør.

- Vi har ikke samme investorkrav om profit og afkast som børsnoterede virksomheder. Det gør, at vi i Blue Water kan arbejde efter andre mere langsigtede og kundeorienterede målsætninger. Fondseje betyder også, at Blue Water kan fastholde sin selvstændighed båret af vores stærke værdier. Det giver tryghed for medarbejdere og vores kunder, at de ved at, det er det samme Blue Water de handler med i dag, i morgen og i al fremtid, siger Kim Hedegaard Sørensen.

Kurt Skov har som bestyrelsesformand valgt aktiv rolle, hvor han personligt deltager i forretningsudvikling på en

række områder. Så han har et tæt partnerskab med Kim Hedegaard Sørensen om den fremtidige udvikling af Blue Water.

- Med vores mere end 60 kontorer verden over er Blue Water i dag en global virksomhed med betydelige aktiviteter og netværk inden for vores forskellige områder. I det kommende år skal vi styrke og udbygge vores globale position med nye lokationer og investeringer i nye medarbejdere. Dette gælder alle vores forretningsområder, hvor vi med kontorer på vigtige lokationer kan have en fremtrædende position med vores stærke og operationelle setup baseret på in-house kompetencer, siger Kurt Skov.

Regnskab - hovedtal

Blue Water Holding	2012	2011	2010	2009
Omsætning DK kr	4,135 mia	3,492 mia	3,170 mia	2,691 mia
Resultat før skat DK kr	85 mio	76 mio	38 mio	20 mio
Egenkapital DK kr	220 mio	168 mio	147 mio	122 mio



Lastbilen kører til og fra svinestien

Foldingbro Vognmandsforretning har fået leveret en ny trækker til transport af grise. Den nye lastbil er opbygget hos Scania i Hammelev mellem Vojens og Haderslev. Sættevognen er leveret af Vandborg Karrosserifabrik

Trækkeren er en ny Scania R560 4x2 trækker, hvor den otte-cylindrede V-motor yder 560 hk og har et maksimalt drejningsmoment på 2.700 Nm.

Den er leveret med en 12 trins gearkasse med retarder og Scanias opticruise gearskift uden koblingspedal.

Inden for i Topline-førerhuset er der luksus-sæder i læder, integreret mikrofon for Bluetooth telefonforbindelse, som gør, at chaufføren kan se kontakterne fra telefonen i bilens instrumentpanel.

Derudover er førerhuset udstyret med klimaanlæg, køleskab, termoruder, fjernbetjent centrallås og alarm.

Når det handler om kørslen, kan chauffører køre brug af Scanias ACC (adaptive cruise control), som hjælper ham med at holde en konstant tidsmæssig afstand til køretøjerne foran og advarer ham, hvis afstanden pludselig formindskes. Den foretrukne tidsmæssige afstand kan indstilles i fem trin, og indstillingen vises på hovedinstrumentet.

Trækkeren, der er fuld luftaffjedret, har et ekstra lav chassis for at komme ned på en chassishøjde på under 1 meter.

Bilen er opbygget med, cyklist-kamera og fuld alludørklade.

Bilen og chaufføren er tilknyttet systemet "Ecolution by Scania", der er et koncept, der består af fire forskellige områder - køretøj, vedligeholdelse, chauffør og coaching ved at optimere vognmandens økonomi og det fælles miljø.

Opbygning er foretaget af Scanias opbygger afdeling i Hammelev ved Vojens, mens lakeringen er udført af Mosegaards Autolakering i Bramminge og den indvendige plysning er udført i Padborg hos BJ Autopolstring.

Den tilhørende sættevognen er en tre-dækker fra Vandborg Karrosserifabrik med plads til 226 grisebasser.

Ugens citat:

- - Derfor hilser vi det meget velkommen, at regeringen også vil inddrage EU-Kommissionen.

Direktør Michael Svane, DI Transport i en kommentar til transportminister Henrik Dam Kristensens initiativer på cabotageområdet.

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*