

Potentials for cluster development within transport and logistics in the Green STRING Corridor (*Danish SUMMARY*)

Green STRING Corridor faciliterer et samarbejde imellem private og offentlige aktører, samt vidensinstitutioner for at promovere innovative løsninger inden for transport- og logistiksektoren. Projektet har Region Sjælland som lead partner, og fokuserer på innovative og effektive transport- og logistikløsninger, der skal høste fordelene af den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

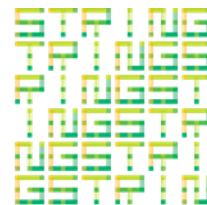
Green STRING Corridor - projektet nærmer sig sin afslutning. For at videreføre og udvikle samarbejdet har projektets partnere underskrevet en samarbejdsdeklaration med sigte på at styrke transport- og logistiksektoren i korridoren ved at skabe nye, innovative transport- og logistikløsninger på tværs af brancheområder og geografi.

Formålet i denne analyse har været tredelt.



Først, at skabe et overblik over nuværende transport- og logistikklwynger i korridoren. Denne del af analysen viser, at:

- Den mest udviklede klyngedannelse kan observeres i Hamburg, hvor klyngeorganisationen Logistics Initiative Hamburg e.V. besidder væsentlige resurser, erfaring og netværk, der kan anvendes i et fremtidigt samarbejde
- At der i korridoren er en væsentlig udvikling af øvrige klyngeinitiativer, herunder klyngen Logistics-Initiative Schleswig-Holstein e.V., der på få år har etableret sig som et væsentlig klyngeinitiativ med et stærkt netværk til regionens virksomheder. Derudover er der på både Sjælland og Skåne igangsat konkret initiativer for at etablere klyngeorganisationer
- At der med inddragelsen af Copenhagen Capacity er en oplagt indgang til samarbejde med andre brancher, herunder sektorerne for sundhedspleje, fødevarer og green tech.

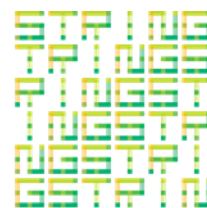


Analysens anden del beskæftiger sig med, hvordan den kommende faste forbindelse over Femern Bælt kan forventes at påvirke transport- og logistiksektoren. Analysen bygger på den antagelse at ændringer i infrastruktur påvirker udbudssiden på trafikmarkedet, hvor transport og logistiksektoren repræsenterer efterspørgslen. Således er der en direkte sammenhæng imellem ændringer i infrastruktur og udviklingen i transport og logistiksektoren.

Analysen peger blandt andet på:

- At den faste forbindelse vil reducere afstande og derved skabe en større tæthed i korridoren og dermed udvide markedsområderne, både for transport- og logistiksektoren, men også for brancher, hvor transport og logistik er en væsentlig del af værdikæden. Dette betyder også at volumen og hastigheden, hvormed gods kan flytte igennem korridoren kan øges. Den øgede tæthed vil blandt andet betyde, at nye markeder når over kritisk masse og kan danne grundlag for nye forretningsområder for transport- og logistikvirksomheder. I den forbindelse vil man via tunnelen kunne øge frekvensen af transport i korridoren, hvilket også gør det muligt at levere gods inden for mindre tidsrammer.
- At de tre store byer i korridoren Hamborg, København og Malmø vil blive tættere forbundet, og tunnelen kan forventes at skabe øget vækst og udvikling i de tre byer generelt, men den afledte effekt af behovet for transport til, fra og imellem de tre byer øges. Derimod bevirker den øgede tæthed imellem de tre storbyer, at områderne imellem i højere grad må definere deres egen rolle og på baggrund af eksisterende styrkepositioner omsætte den forbedrede infrastruktur til vækstmuligheder.
- At konsekvensen af den forbedrede infrastruktur vil betyde skærpet konkurrence i transport- og logistiksektoren, hvor potentialet for vækst og udvikling i sektoren vil afhænge af forskellighederne internt i branchen ud fra en antagelse om, at desto større forskellighed der er på tværs af korridoren, desto større er mulighederne for gensidigt udbytte i de tre regioner. Samtidig er det sandsynligt, at de spirende klynger i korridoren vil profitere af det stærkere bånd til klyngen i Hamborg og adgangen til resten af Europa, og dermed vil den forbedrede infrastruktur bidrage positivt til deres udvikling.

I analysens tredje del identificeres tre brancher, hvor der er potentiale for at skabe vækst i transport- og logistikbranchen. Udgangspunktet er at afsøge muligheden for at udvikle transport og logistikløsninger som en fælleskompetence imellem transport og logistiksektoren og en eller flere af de identificerede brancher.

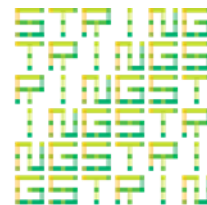


Som grundlag for denne del af analysen antages det, at tunnelen under Femern Bælt potentielt kan påvirke transport og logistik sektoren på fire niveauer:

- 1) Logistiske strukturer – antallet af varehuse, administration og terminaler etc.
- 2) Handelsrelationer – den geografiske fordeling af underleverandører og kunder
- 3) Organisering af transport-flows – planlægning og implementering af specifikke strømme af transport til og fra virksomhederne
- 4) Organisering af transportressurser – valg af transportformer, rutevalg, anvendelse af terminaler etc.

Således viser analysen:

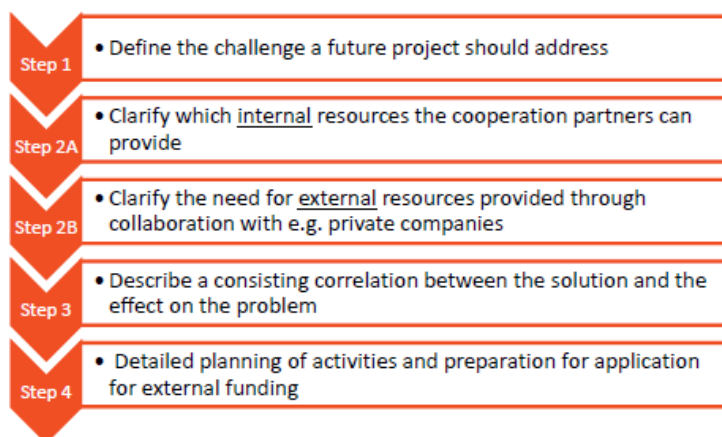
- At sundheds-og velfærdsbranchen står generelt stærkt i korridoren og undergår i disse år en markant udvikling, hvor nye teknologiske løsninger som telemedicin og nye centraliserede sygehusenheder reducerer branchens efterspørgsel efter transport i traditionel forstand. Samtidig er branchen stadig afhængig af en række specialiserede transport og logistikydelse blandt andet med fokus på sikkerhed, just-in-time løsninger og avancerede lagerløsninger (f.eks. vendor managed inventory), der i kombination med udviklingen i branchen giver mulighed for samarbejde om nye innovative løsninger. Dermed kan der aktuelt konstateres forandringer på alle fire niveauer for transport og logistiksektoren. Den faste forbindelse over Femern Bælt kan dog særlig forventes at påvirke flowet i transport til og fra virksomhederne (niveau 3).
- Behovet for fødevarersektoren påvirkes ligeledes i disse år af en række udviklingstendenser. Den stigende efterspørgsel efter friske økologiske fødevarer, især i storbyområderne, giver basis for at gentænke, hvilke transportløsninger der skal til for at imødekomme efterspørgslen. Ligeledes sker der aktuelt en række ændringer i slagteribranchen, hvor fødevarerindustrien i stigende grad anvender outsourcing i deres produktion, hvor de løntunge arbejdsprocesser outsources til tyske og polske slagterier, hvor arbejdskraften er billigere. Dette skaber et øget behov for transport på tværs af korridoren, der kan danne udgangspunkt for et samarbejde. Omend der sker en udvikling på alle niveauer er det værd hæfte sig ved, at der aktuelt sker en udvikling på den organisatoriske niveau (niveau 1), der kan forventes at påvirke transport og logistik branchen tilsvarende.
- Grøn omstilling står højt på de politiske dagsordner på tværs af korridoren, og der gennemføres aktuelt en række initiativer med sigte på grøn omstilling. Øget brug af alternative brændsler, genbrug og moderne affaldshåndtering skaber behov for specialiserede transport- og logistikløsninger, der kan danne rammen for et fremtidigt samarbejde. Derudover peger analysen på vindmøllebranchen, der er stærkt repræsenteret i korridoren, og som i forbindelse med produktion og installation er



afhængig af en række transporttydelser, der ligeledes kan være omdrejningspunkt for et tværsektorielt samarbejde. Således sker der en udvikling i relationer imellem samhandelspartnere (niveau 2), der vil få betydning for transport og logistik sektoren.

Som resultat af ovenstående tre delanalyser gives der et bud på, hvordan samarbejdet i korridoren kan fortsættes. Der lægges op til, at samarbejdet fortsættes i et nyt projektsamarbejde, med sigte på at skabe en eller flere innovative transportløsninger for en eller flere af de udpegede brancher. Der er i den forbindelse udpeget en række anbefalinger til det fremtidige samarbejde:

- Det anbefales, at de fremtidige projektpartnere inddrages tidligt i processen, således at det problem, et fremtidigt projekt ønsker at løse, repræsenterer en relevant problemstilling i den givne branche. Som indgang til en af de tre forslåede brancher peges der på Copenhagen Capacity som en central aktør. Der peges desuden på en række klyngeorganisationer som relevante indgange.



- Det anbefales endvidere, at der fokuseres på et specifikt og afgrænset problem, hvor de inddragede projektpartnere har kompetencer til at løse problemet. Der bør ligeledes tidligt i projektet skabes en tydelig sammenhæng imellem det problem, man ønsker at løse, de tiltænkte resultater og den forventede effekt, samt overvejelser om projektets relevans for andre lignende problemstillinger i regionerne.
- I forhold til valg af projektpartnere peges der, udover relevante klyngeorganisationer, på vigtigheden af at inddrage regionale aktører, der kan bidrage med strategiske resurser og kompetencer inden for projektledelse. Derudover vil det være til projektets fordel at have en eller flere private virksomheder som partnere. Til at identificere relevante virksomheder, kan klyngeorganisationerne igen være en relevant indgang.

Som mulig finansieringskilde peges der på de to EU-rammeprogrammer, Interreg Baltics Sea Region og Horizon 2020. I begge programmer er innovation højt på dagsorden, og der vil i begge tilfælde være gode rammer for et tværregionalt samarbejde.