

Ansøgning om midler til udvikling af AMU 2013

Indhold:

Ansøgning om midler til udvikling af AMU 2013

TURs arbejdsmarkedspolitiske redegørelse	side 3
Arbejdsmarkedspolitisk redegørelse for de enkelte brancheområder	
- Vejgodstransport	side 17
- Lager og terminal	side 23
- Havn og terminal	side 25
- Personbefordring	side 27
- Redder	side 30
- Lufthavn	side 32
- Togklargøring	side 34
- Lokomotivfører	side 36
- Erhvervsfiskere	side 39
Samlet oversigt over ansøgte midler	side 42

Ansøgning om midler til udvikling af AMU 2013

Indledning

Transporterhvervets konkurrenceevne og kompetencer er af stor betydning for, at Danmark fortsat kan befinde sig i toppen blandt de mest konkurrencedygtige lande i verden. Vækst, produktivitetstigning og bæredygtig transport er nøgleord i branchens aktuelle bestræbelser.

Transportministeriet fastsatte allerede i 2009¹ flg. strategiske målsætning som dækker over indsatsområder som skal prioriteres, såfremt den ovenfor nævnte målsætning skal nås:

- Der skal sikres et tilgængeligt, pålideligt og sikkert transportsystem af høj kvalitet i Danmark.
- Der skal arbejdes for et miljøvenligt transportsystem.
- Der skal opbygges et sammenhængende transportsystem.
- Der er brug for et transportsystem baseret på langsigtet planlægning og en effektiv opgavevaretagelse.

I denne sammenhæng spiller uddannelse og kompetenceudvikling naturligvis en central rolle. I tilhørende redegørelser² fra samme ministerium angives det, at:

"Uddannelse er et vigtigt konkurrenceparameter.

Uddannelse er en central faktor for et konkurrencedygtigt og innovativt erhverv. Adgangen til kvalificeret arbejdskraft er også afgørende for, at transporterhvervet kan bevare sin konkurrenceevne. Det er gennem dygtige og veluddannede medarbejdere, at resultaterne nås og nye metoder tages i brug."

Den branchemæssige udvikling bygger på:

"Adgangen til kvalificeret arbejdskraft er afgørende for, at transporterhvervet kan bevare sin konkurrenceevne. Det handler grundlæggende om at sikre en høj kvalitet i de eksisterende uddannelser. Mindre ungdomsårgange i de kommende år medfører voksende konkurrence om fremtidens arbejdskraft, og det er derfor væsentligt at sikre kendskabet til transporterhvervet."

TUR anser fastholdelse, rekruttering og kompetenceudvikling af arbejdsstyrken i erhvervet, som den treenighed der kan bidrage til medarbejdernes engagement og jobtilfredshed, til erhvervets konkurrenceevne og til det egentlige grundlag for skabelse af vækst gennem uddannelse.

Der er således ingen tvivl om, at de højt kvalificerede transport- og logistiksystemer er centrale hjørnестene i en fortsat udvikling af velfærd og velstand i det danske samfund. Nødvendigheden af en velfungerende transport- og logistiksystem er afgørende for den videre vækst og velfærd. Effektiviseringen af transporterne og udvikling af rammevilkårene for transporterhvervet påvirker således på afgørende vis såvel produktivitet som beskæftigelse.

¹ Transportministeriet 2009

² Redegørelse vedr. Kompetencekrav – Transportministeriet 2010

De faglige kompetencer der efterspørges, afhænger af typen af transportvirksomhed. I denne sammenhæng kan noteres væsentlige forskelle inden for de enkelte brancheområder i transportbranchen, afhængigt af konkrete arbejdsfunktioner ofte relateret til hvorvidt den enkelte medarbejder udfører operationelle opgaver og /eller varetager egentlige nøglefunktioner i virksomheden. Inden for samme faglige område som eksempelvis intern transport, findes en spændvidde fra medarbejdere som udelukkende fører gaffeltrucks i lagerhaller, til medarbejdere som udfører og varetager dybt komplekse logistikopgaver under varetagelsen af en samlet terminals optimale drift.

I juni 2012 udkom EU's vismandsrapport om udvikling af det europæiske vejgodstransportmarked³. Heri peges der specifikt på en række udfordringer for transportindustrien i de kommende år, som alle har relevans for hele transportområdets uddannelser.

Rapporten angiver at transportbranchen nødvendigvis må tilpasse sig strukturelle ændringer såvel nationalt som internationalt, møde udfordringer inden for gods- og transportlovgivningen, indgå i en implementering af reglerne for cabotagekørsel, og generelt tage skridt til, at branchen kan udvikle sig innovativt således at der i højere grad bidrages til vækst, produktivitetsstigning og bæredygtig transport.

Det angives således, at "selvom der ikke findes en akut chaufførmangel i den nuværende økonomiske situation, så må det forventes at blive en alvorlig udfordring i fremtiden når væksten stiger og en forholdsvis stor del af chaufførerne trækker sig tilbage fra arbejdsmarkedet."⁴

Der peges endvidere på, at transportsektorens image skal hæves for at tiltrække nye medarbejdere. Og der er ingen tvivl om, at når der tales om udvikling af faglige kompetencer, værktøjer til øget innovation og uddannelsesmæssige tiltag som understøtter disse bestræbelser, så vil det samlede udbud af uddannelsesmuligheder i AMU-systemet og i erhvervsuddannelserne med sikkerhed kunne understøtte disse overordnede målsætninger og samtidig bidrage til en øgning af branchens generelle image i befolkningen.

Vismandsrapporten anfører direkte: "Erhvervets image skal hæves således at det bliver mere attraktivt for en større del af arbejdskraften at søge ind i branchen. Karrieremulighederne skal udvikles, således at man via de erhvervsrettede uddannelser og virksomhedsintern mobilitet, kan tilføre medarbejderne kompetencer således at disse kan indtage positioner inden for disponering, transportplanlægning og management".⁵

Uddannelsesmuligheder og finansiel understøttelse i forhold til at tilføre branchen nødvendige kompetencer og kvalifikationer, er afgørende for at sikre ny arbejdskraft til transportbranchen.

Når man ser på **vejgodstransportområdet**, så har Vismandsrapporten særligt fokus på cabotagereglerne, som i fremtiden bliver et nødvendigt element i uddannelsen af chauffører.⁶

Den danske transportbranche er i meget høj grad påvirket af generelle internationale udviklingstendenser. I 2006 var der ca. 75.000 beskæftigede inden for vejgodstransportområdet. I

³ Report of the High Level Group on Development of the EU Road haulage market

⁴ Summary of Report of the High Level Group on the Development of a Single European Transport Area side 2

⁵ Samme side 2 (recommandations)

⁶ Samme afsnit vedr.: cabotage side 4

2008 var tallet faldet til 67.000.⁷ Ikke desto mindre har tallene fra Danmarks statistik vist, at der inden for de sidste 12 måneder (heri indregnet tallene for 1. kvartal af 2012), da er den nationale godsmængde steget med 6 pct., mens den internationale godsmængde er faldet med 3 pct.⁸ Dette betyder således, at godsmængderne ikke bliver mindre, tværtimod. Endvidere er der løbende blevet tilført øgede uddannelses- og kompetencekrav til chaufførerne, som betyder at behovet for uddannelse ikke er faldet.

Danske lastbiler fragtede 38,7 mio. ton gods i første kvartal 2012, hvoraf hovedparten (94 pct.) var ved kørsel i Danmark.⁹ Dette betyder at danske chauffører ikke i samme udstrækning som tidligere udfører internationale godstransporter. Selv om disse udføres i danske ejede lastbiler, så vil chaufførerne ofte være af anden nationalitet end dansk. Dette forhold skaber naturligvis også nye uddannelsesmæssige udfordringer ikke blot i EU-regi, men også i Danmark.

Vejgodstransportområdet er løbende under indflydelse af EU-lovgivning. Inden for de senere år, har særligt kravet om "Grundlæggende Kvalifikationsuddannelse", betydet ændringer i erhvervsuddannelsen på området. I 2013 træder en ny bekendtgørelse om kørekort i kraft, og det er nødvendigt at afvente en vurdering af, om den nye EU-opdeling af kørekort til lastbil, kan få indflydelse på uddannelsen. TUR forventer dog ikke, ud fra den aktuelle viden om den kommende bekendtgørelse, at den ny bekendtgørelse vil få afgørende strukturel indflydelse på vejgodstransportuddannelserne.

Inden for lastsikringsområdet, som er et højprofileret fagligt område af stor trafiksikkerhedsmæssig betydning, vil EN 12195-1:2010 som er den nye europæiske standard på området (og dermed også dansk standard), blive implementeret i AMU-uddannelser dels i den praktiske lastsikringsprøve og i den teoretiske prøve til "Grundlæggende kvalifikationsuddannelse".

TUR følger endvidere efterretninger fra Trafikstyrelsen om kommende myndighedskrav, i forhold til uddannelse til førere af ledsagebiler der anvendes ved særgodstransporter.

På vejgodsområdet spiller den teknologiske udvikling, særligt rettet mod transporterens miljømæssige belastninger og energirigtige kørselsmønstre og teknologier, en helt central betydning.

CO2 reducerende teknologi er i hastig udvikling og rent uddannelsesmæssigt skal elever på vejgodsuddannelsen have dyb viden om området, dets teknologier og anvendelsen af disse. Dette område omfatter: store køretøjers hurtige teknologiske udvikling, flådestyringssystemer og udvikling af GPS systemer, hvilket fortsat og løbende vil skulle tilpasse sig stort set alle faglige AMU-uddannelser på vejgods- og personbefordringsområderne med hensyn til indhold og forløb. Begrebet "bæredygtig transport" omfatter et helhedssyn på alle fremtidens transporter.

⁷ Danmarks Statistik Nøgletal for Transport 2011

⁸ Nyt fra Danmarks Statistik nr. 318

⁹ Samme side 1 nederst

Den tidligere omtalte vismandsrapport fra EU¹⁰ peger på, at lovgivningsmæssige forhold og myndighedskrav i transportbranchen spiller en kolossal rolle for erhvervet, dets konkurrencevilkår samt behov for tilføjede kompetencer blandt medarbejderne.

En indsats er nødvendig på en række områder for at opnå høj kvalitet, bæredygtig og energieffektiv vejgodstransport. "Innovation kan være en chauffør som gennem uddannelse på dette område, har opnået redskaber til at skabe effektive forbedringer i sektoren gennem både en teknisk og procesrelateret forandringsproces"¹¹.

Der er ingen tvivl om at netop denne indsats kræver opdaterede og relevante uddannelses tilbud i AMU-uddannelserne på vejgodsområdet.

Yderligere synes det interessant også at arbejde med innovation, i forhold til pædagogiske og didaktiske tiltag når transportarbejdere skal uddannes. I denne sammenhæng breder innovative holdninger og initiativer sig til faglærerkredsen, som også selv bør udvise et beredskab på dette område, når undervisningen skal meddeles til kursisterne.

Det skal endvidere påpeges, at nogle virksomheder inden for vejgodstransport- og lager og terminalområderne, er begyndt særdeles målrettet at arbejde med optimeringsprocesser/LEAN¹², hvorfor der er øget opmærksomhed på udviklingen af virksomhedernes interne strukturer. Det er derfor vigtigt at chauffører og lagerarbejdere har indsigt i, viden om samt kan anvende begreber fra hele dette område og dermed indgå i processer som samlet set, på et bæredygtigt grundlag, øger produktivitet og effektive/konkurrencedygtige transportydelser.

Det fremtidige behov for veluddannet arbejdskraft inden for Vejgodstransport, vil være stigende. Vejgodstransportområdet bliver som anført ovenfor stadig mere komplekst, og for at kunne varetage opgaver inden for jobområdet, kræver det stor viden om nyeste teknologier, lovgivning på området m.v. således, at virksomhederne kan klare sig i konkurrencen nationalt og internationalt i fremtiden.

Udviklingen på AMU-området, inden for vejgodstransportområdet, hænger nøje sammen med erhvervsuddannelserne inden for fællesindgangen Transport og logistik. Der er til stadighed behov for at tilpasse begge veje, således at "ikke faglærte" får mulighed for at tilegne sig nødvendige kompetencer og herigennem gradvist opnå faglært niveau. Allerede faglærte har tillige traditionelt været stabile aftagere af uddannelsesmål i AMU, som har bidraget til relevante efteruddannelsesmuligheder.

Godstransporten skal løbende tilpasse sig fremtidens ændrede logistikmønstre. Disse opstår eksempelvis gennem massive investeringer inden for hele EU-området i øgning af transport med tog og på bane. Endvidere vil satsningen på nye forbindelser som eksempelvis Femern bælt afstedkomme, at godset bevæger sig ad nye kanaler og geografiske veje. Dette stiller krav om ændrede kompetencekrav i givne områder og lokaliteter. De tilhørende nye transportformer vil

¹⁰ Report of the High Level Group on Development of the EU Road haulage market

¹¹ Summary of Report of the High Level Group on the Development of a Single European Transport Area side 5

¹² TUR miniguide om Lean 2012

endvidere kræve ændringer i tidligere kendte jobfunktioner, og dermed stille krav om udvikling af nye målrettede uddannelser.

Inden for den interne transport på lager og terminalområdet ændres systemerne for lagerstyring og regulering af varestrømmene således, at mange medarbejdere skal varetage nye ofte meget komplekse systemer. De interne logistikmønstre udgør en integreret del af den samlede logistikkæde, hvorfor den avancerede lagerstyring er forudsætningen for den efterfølgende godstransport. Ligeledes øges systemerne for sammenhæng mellem salg, distribution, produktion og lagerstyring. Hele dette set-up angiver krav om øgede kompetencer blandt mange medarbejdere i den interne transport.

Ser man eksempelvis nærmere på personbefordringsområdet der omfatter såvel bus som taxi, da opleves vigtige strukturforandringer der knytter sig til nye transportformer som eksempelvis flextrafik, samt ændrede kvalifikationskrav til medarbejdere i branchen.

Samtidig er erhvervsstrukturen under udvikling i store dele af transportbranchen. Transporten bliver mere og mere international, moderne teknologi trænger voldsomt frem. Virksomheder og lastbiler bliver større, og logistikkæderne bliver længere og mere komplekse. Kravene til godstransporten stiger i form af krav til omkostninger, stabilitet i leverancerne, fleksibilitet og mindre miljøbelastning – ikke mindst i byerne.

Disse udviklingstræk giver branchen en række udfordringer, som blandt andet skal imødekommes gennem relevant uddannelse af medarbejderstyrken. Skal transportbranchen være effektiv, er det nødvendigt, at der investeres i uddannelse af medarbejdere, innovation, forskning og at nye metoder udvikles.

Ser man nærmere på området for **personbefordring**, så har dette område i de senere år haft massiv fokus på bæredygtig transport. Hensynet til energiforbrug, miljø, fremkommelighed og trafiksikkerhed indgår som helt centrale værdier i alle virksomheder, og bestræbelserne på disse felter har mange medarbejders bevågenhed. Det er således TURs opgave bestandigt at være på forkant med relevante og målrettede uddannelsesinitiativer som kan medvirke i arbejdet for at håndtere de stigende kurver for færdselstrængsel, og som kan påvirke transportens CO₂-udledninger. Transportbranchen er villig til at bidrage til at reducere transportens omkostninger i forhold til miljø og CO₂.

Ifølge Trafikstyrelsens nøgletal for offentlig buskørsel 2012, steg de samlede udgifter til busdriften i 2007 fra 5.372,9 mio. kr. til 6.356,3 mio. kr. i 2012.¹³

Beskæftigelsen inden for området omfattede:

Rutebusdrift 12.845 personer, turistbusområdet 4320 personer og taxiområdet 10.659 personer.¹⁴ Herudover er et større antal personer beskæftiget inden for handicapbefordring og eller inden for rammerne af flextrafikområdet.

AMU-uddannelserne inden for personbefordringsområdet dækker fire meget forskellige områder:

- By- og rutebusområdet
- Turistbusområdet

¹³ Trafikstyrelsen: Nøgletal for offentlig buskørsel 2012

¹⁴ Danmarks Statistik: Nøgletal for transport

- Taxiområdet og Offentlig Service Trafik (OST)
- Specialbefordring af personer

Bybus og rutebilområdet er ikke *direkte* påvirket af internationalisering på det operative område, da busser normalt kører i lokalsamfund ført af dansktalende chauffører. Ikke desto mindre bliver den egentlige internationalisering tydelig når man ser på ejerforholdene i branchen.

Brændstofprisernes stigning og den stadig større fokus på CO2 udledning og anden forurening, har placeret energiforbruget som et centralt parameter i de konkurrencemæssige forhold, hvorfor branchen har stort fokus på netop dette område. Bæredygtig transport er et fremtidigt konkurrenceparameter.

Anderledes er det med turistbusområdet, som hovedsageligt kan deles i tre segmenter:

- Et segment består af lokal kørsel med turister der besøger Danmark. Der kan være tale om kørsel til og fra store krydstogtskibe, eller direkte sightseeing for samme kundegruppe. Her træder de nye rejsemønstre blandt EU-borgere (og andre) positivt igennem, da dette medfører et stigende antal kunder. I denne sammenhæng er der tale om en positiv effekt af internationaliseringen.
- Det andet segment er regulær national turist- og bestillingskørsel, hvor branchen oplever en direkte stagnation.
- Det tredje segment består af international turistbuskørsel i form af kørsel til og fra turistmål i udlandet. Den type kørsel er gået meget tilbage, på grund af stor konkurrence fra lavpris flytrafikken.

Inden den økonomiske krise var der en stigende efterspørgsel efter rundture med et tema og tilknyttet ekspert til at orientere om seværdigheder undervejs; såkaldte kulturrejser/temarejser, men krisen har presset disse rejser ned i aktivitet.

Teknologiudviklingen på busområdet virker positivt på branchen i form af hjælpesystemer for chaufføren, som er med til at give passagererne en større komfort og sikkerhed. Primært kan nævnes ESC bremsesystemet samt videoovervågning af bussens omgivelser, som begge er med til at forebygge person- og materielskader.

Der er ikke mange ændringer i virksomhedernes størrelse og struktur. På bybus og rutebilområdet har de sidste års udliciteringer fjernet flere mindre og lokale busvognmænd.

Behovet for faglært arbejdskraft og efteruddannelsesmuligheder er stigende, da stadig flere af de regionale trafikelskaber prioriterer leverandører med veluddannede chauffører.

Taxiområdet og den offentlige service trafik (OST) er under store forandringer i disse år. Der pågår forandringer i arbejdets organisering og de regler det udføres efter. Målgrupperne indenfor disse områder er i forandring.

Samtidig med disse ændringer tegner der sig et billede af stedse stigende krav fra kundernes side i retning af højere kvalitet og stigende effektivitet. Forandringer som virker tilbage på de uddannelsesiltag skolerne skal være parate til at kunne levere.

Specialbefordring af personer omfatter befordring af patienter som ikke er akut-behandlingskrævende samt fysisk og mentalt handicappede passagerer i alle aldersgrupper.

Behovet for faglært arbejdskraft og efteruddannelsesmuligheder er stigende, da stadig flere af de regionale trafikelskaber prioriterer leverandører med veluddannede chauffører.

Inden for **lager og terminalområdet** har den specifikke lagerfunktion forskellig betydning afhængig af virksomhedens art og virksomhedens placering i forhold til afsætningsmønsteret på et givent marked.

Lagerfunktionen bliver imidlertid, som alle andre funktioner i en virksomhed, påvirket af den samfundsmæssige udvikling og deraf udledte ændringer i markedet.

Tendenserne globalt og i samfundet generelt (politisk/økonomisk) har siden slutningen 1980'erne været liberalisering og åbning af markederne.

Denne udvikling har betydet, at virksomhederne har forsøgt at specialisere sig og samtidig bevare en stor fleksibilitet. For medarbejderne betyder udviklingen jf. ovenfor, at de også må være fleksible dels i forhold til ansættelsesforhold (vikar, fastansat, selvstændig), og dels i forhold til kvalifikationer (nogle skal måske have flere og bredere kvalifikationer, andre færre kvalifikationer). De senere års tendens til, at virksomhederne flytter dele af produktionen til udlandet fortsætter. Det er imidlertid uklart, hvilken betydning dette har specifikt for lagerområdet, men det medfører umiddelbart, at virksomhederne i højere grad må have fokus på kvalitetsstyring, certificeringer, serviceydelser og effektivitet. I forbindelse med kvalitetsstyring og kontrol af varerne ved afsendelse og modtagelse af varer er lagerfunktionen en nøglefunktion

Udviklingstendenserne for tiden inden for lagerområdet er, at mange toneangivende virksomheder - især handelsvirksomheder - har valgt at centralisere lagerfunktionen. Der er tale om et markant skifte fra decentrale lagre med stort sortiment til typisk et enkelt stort centrallager, som servicerer virksomhedens kunder fra hele landet. Disse centrallagre er ofte indrettet som blandingslagre: Det vil sige, at visse dele er fuldautomatiserede og andre dele er automatiseret i forskellig grad.

Arbejdsopgaverne er således ganske anderledes da mange af de opgaver, som tidligere krævede håndtering og faglig indsigt, nu udføres maskinelt.

For eksempel var der tidligere krav om en vis grad af viden om de produkter, der skulle plukkes (ekspederes) fra lageret for at undgå fejl - i dag er logistiksystemerne og lagrene opbygget og indrettes således, at der sjældent er behov for, at medarbejderne har viden om de produkter der håndteres.

En anden fremherskende tendens inden for lagerområdet - eller rettere: En tendens i virksomhederne generelt, men med store konsekvenser for lagerfunktionen - er anvendelsen af såkaldt tredjepartslogistik¹⁵.

I forbindelse med anvendelsen af tredjepartslogistik er der i de senere år sket en markant ændring i rollefordeling og samarbejdsformer, som også kan få betydning for lagerjobområdet. Mens drivkræfterne tidligere primært var omkostningsbesparelser og ønske om frigørelse af kapital til alternative formål, er drivkræfterne i dag af mere strategisk karakter, fx ønske om udvidelse af markedsdækningen, forbedring af serviceniveauet eller større fleksibilitet og tilpasningsevne til ændringer i kundernes behov. Samarbejdet mellem parterne er blevet mere langsigtet og gensidigt forpligtende og kombineres ofte med en organisatorisk og informationsmæssig tilpasning.

¹⁵ Tredjepartslogistik vil sige, at virksomheden køber en logistikydelse - som virksomheden ellers selv har udført som en integreret del af virksomheden (fx transport eller lagerfunktion) - af en anden virksomhed.

Løsningerne er ofte skræddersyede til de konkrete opgaver, og omfatter ofte andre værdiskabende ydelser end de rene transport og/eller lageropgaver, f.eks. slutmontage, emballering, kvalitetskontrol, informationsydelser mv.

Generelt er der i mange virksomheder (med lagerfunktioner) meget fokus på logistikstyring og anvendelse af teknologi. Kombinationen af den teknologiske udvikling inden for området og indførelse af avancerede logistiksystemer og logistikkoncepter (fx SCM, LEAN, VMI mv.) gør, at der sker stadige effektiviseringer og ændringer i arbejdsprocesserne. For eksempel indfører mange virksomheder for tiden "Pick By Voice" – stemmestyret pluk – hvor lagermedarbejderen dirigeres rundt på lageret via en stemme i hovedtelefonen, og truckstyringsprogrammer hvor truckføreren dirigeres rundt på lageret via ordrer på en håndterminal eller på en smartphone.

I forhold til den egentlige lagerstyring (med brug af it-systemer) går tendensen for tiden i retning af, at mange virksomheder anvender dels avancerede overordnede administrationssystemer (herunder fx såkaldte ERP-systemer¹⁶) og dels specifikke WMS¹⁷ systemer, hvor WMS-systemer henter data fra ERP-systemerne. WMS-systemerne rummer en række muligheder for at analysere data som baggrund for ændringer i lagerets indretning mv.

Konsekvenserne af ovennævnte udvikling er modsatrettede:

På den ene side vil der være øgede krav til kompetencerne hos nogle få "nøglemedarbejdere", da der i forbindelse med opbygning og vedligeholdelse af logistiksystemer, kvalitetsstyringssystemer mv. kræves langt mere viden om såvel teknologi, udstyr og IT, som til begreberne logistik, udvikling og kvalitet. Denne type job kræver medarbejdere med en bred faglig viden samt evne til hurtigt at sætte sig ind i nye opgaver.

På den anden side er mange af arbejdsfunktionerne på ovennævnte lagre meget simple, med mange gentagelser og kræver kun ganske kort jobinstruktion. Denne type job – med simple opgaver og med mange gentagelser - har naturligvis stor betydning for arbejdsmiljøet, og det må forventes, at der i de kommende år må rettes stadig større opmærksomhed på de arbejdsmiljømæssige aspekter inden for brancheområdet.

Ser man på **havne- og terminalområdet**, kan det fastslås at havnene i Danmark er en vigtig del af infrastrukturen og en vigtig faktor i transportsystemet. Havnene er transportcentre, nogle for få arter af varer, andre for mange. Tilsammen udgør havnene et netværk af transportcentre. I dag kommer 75 % af udenrigshandlen gennem havnene.

Infrastrukturkommissionen¹⁸ har i deres visioner peget på havnene som centrale i fremtidens transport og logistik. Det må ligeledes forventes, at havnene – og især måske de mindre havne – kommer til at spille en stigende rolle i distributionen af varer, som en aflastning af det overbelastede vejnet.

Inden for havne- og terminalområdet udføres både lager- og transportfunktioner, sammen med havne- og terminalfunktioner, i forbindelse med lastning og losning af skibe.

¹⁶ Enterprise Resource Planning

¹⁷ Warehouse Management System

¹⁸ Infrastrukturkommissionen

Havne- og terminalarbejde kan foregå i direkte forbindelse med losning og lastning af skibe, containere og foregå på terminaler eller pakhuse, på råvare- og grovvarelagre, varehoteller og toldlagre, eller direkte på havnearealer.

Udviklingen de seneste år går i retning af, at de enkelte havne specialiserer sig inden for fx containere, logistik/lager, krydstogtskibe, RO/RO, osv.

Dette indebærer, at der håndteres vidt forskellige emner og produkter. I nogle havne foregår en væsentlig del af arbejdet i og omkring terminaler, hvor godset håndteres under forskellige betingelser. På visse typer terminaler/lagre arbejdes der under særlige forhold, f.eks. køle- og frysehuse med håndtering af ferske fødevarer med hertil hørende hygiejnekrav, håndtering af kemiske varer eller gods med miljøkrav mv.

Også indenfor havne- og terminalområdet sker en hurtig teknologisk udvikling. Edb-udstyr anvendes næsten alle steder, og trådløs datafangst, bearbejdning og elektronisk kommunikation medfører mange steder, at den enkelte operative medarbejder bliver i stand til at træffe beslutninger på stedet, som tidligere blev truffet af en mellemlider. Der vil typisk være krav til medarbejderen om stor fleksibilitet med hensyn til at kunne udføre stort set alle arbejdsfunktioner inden for området.

I forbindelse med arbejdet anvendes ofte maskiner og udstyr hvortil der kræves kørekort og/eller certifikater. I 2011 blev der udstedt en bekendtgørelse (Transportministeriet; BEK nr. 551 af 27/05/2011) om særlige køretøjer på havne- og terminalområder, som skærper kravene til hvilke kørekort, der er nødvendige ved anvendelse af typiske køretøjer og maskiner i havnene og terminalerne.

I forbindelse med terrorsikringen af havnene (som er implementeret i dansk lovgivning på baggrund af EU Forordning og EU Direktiv) kan der opstå behov for efteruddannelse af medarbejderne i havnene. Medarbejderne kan i forskelligt omfang endvidere blive inddraget i egentligt sikkerhedsarbejde (security).

Inden for **lufthavnsområdet** kan det konstateres, at luftfarten spiller en stadig vigtigere rolle for transport af personer og gods som led i globaliseringen. Den skaber tilgængelighed og bidrager til etablering af udviklingssammenhænge, hvad enten det er internationalt eller regionalt.

Det er samtidig en branche i forandring – og en af de mest liberaliserede brancher - hvor lavpriskoncepter udfordrer traditionelle forestillinger om luftfart, og hvor nye aktører kommer til eller gamle skifter ham.

Branchen er nok især kendt for passagertransport, men også luftfragt spiller en stadig større rolle i den internationale handel og transport af varer og gods. På verdensplan er luftfragt den hurtigst voksende transportform opgjort på værdi. Også i Danmark øges behovet for luftfragt, fordi danske virksomheder specialiserer sig i højere grad i produkter af høj kvalitet og med højt indhold af viden. Når sådanne relativt dyre varer skal afsættes internationalt, skal der være gode muligheder for at få fløjet disse varer til kunderne.

Branchen er imidlertid også særdeles følsom over for konjunkturudsving og den nuværende konjunkturedgang har således påvirket branchen markant i negativ retning.

Der er beskæftiget cirka 22.000 personer i Danmark indenfor fag der har direkte relation luftfarten og lufthavnene. Der formentlig beskæftiget mellem 6.000 til 8.000 personer inden for de jobområder som FKB 2794 Transportarbejde i lufthavne dækker.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at netop de jobfunktioner som FKB 2794 omfatter, vil få stor bevågenhed også i den kommende tid. Dette skyldes især det forhold, at der er stigende krav om effektivisering således at håndteringen af passagerer, bagage, gods, catering og servicering i øvrigt, foregår hurtigt og effektivt. Det er afgørende, at flyene er på jorden så kort tid som muligt. Samtidig fortsætter de senere års udvikling i retning af, at mange af arbejdsopgaverne udføres af flere forskellige mindre entreprenører. Det har tidligere været almindeligt, at det kun var de store virksomheder som var i stand til at levere alle ydelser. De mange nye aktører på markedet medfører nye måder at organisere arbejdet på, hvilket får betydning for den samlede logistik i lufthavnene.

Også de mange specielle regler og procedurer i forbindelse med sikkerheden, har betydning for den samlede logistik og de kvalifikationer hver enkelt medarbejder har behov for.

Arbejdet som transportarbejder i lufthavnen er forbundet med en del ensidigt gentaget arbejde, uhensigtsmæssige arbejdsstillinger og vanskelige forhold i øvrigt. Det er derfor af stor betydning for arbejdsmiljøet, at transportarbejderne har brede kvalifikationer således at der kan skiftes mellem arbejdsopgaverne.

I 2012 – 2013 vil der blive sat fokus på de arbejdsopgaver, der er forbundet med arbejde i bagagesorteringsanlæg. På samme måde, som ved lastning og losning af bagage i fly, er der en række arbejdsmiljøproblemer at tage hensyn til. Desuden skal medarbejderne leve op til både myndighedsregler, sikkerhedsregler samt kundekrav.

Der har desuden vist sig behov for at udvikle en uddannelse indenfor vintertjeneste med baggrund i de særlige forhold, der gør sig gældende i en lufthavn.

Der har også vist sig behov for at udvikle en uddannelse indenfor ajourføring i manøvrering af specialkøretøjer med baggrund i de særlige forhold, der gør sig gældende i en lufthavn, herunder de krav der er omkring regelmæssig brug af sine kvalifikationer.

I forhold til **baneområdet og arbejdsfunktioner forbundet med togdrift**, kan de internationale transportmønstre for godstogsdriften betyde, at Danmark i større udstrækning bliver et transitområde, med faldende beskæftigelse til følge.

De nuværende internationale lavkonjunkturer med faldende forbrug betyder også et fald i godstogsdriften. Dette må dog forventes at være et fald af midlertidig karakter, da der samtidig findes politiske vilje til (i hele EU-området) at flytte mere gods fra landevej til bane.

Der ses derfor også en (i mindre målestok) positiv udvikling i den indenlandske godstogsdrift efter flere års fald. Dette kan, sammenholdt med ovennævnte politiske målsætning, sikkert også skyldes en forhøjelse af udgifterne til visse former for landevejstransport.

Indenfor overskuelig tid ses ikke markante teknologiske udviklingstegn indenfor den praktiske jobfunktion på baneområdet. Der kan dog forekomme en udvikling indenfor jernbanesikkerhed,

hvor regelændringer ikke længere kommer i papirformat, men elektronisk. Dette vil i påkommende tilfælde betyde, at det tilsvarende uddannelsesområde også skal organiseres anderledes.

Det kan dog forudses, at der over tid vil blive implementeret mere avancerede hjælperedskaber til udførelsen af jobfunktionerne. Brugen af IT vil have fokus på at nedsætte fejlfrekvenser. Samlet set vil der blive stigende krav til togklargørernes IT-færdigheder.

Indførelse af ERTMS, nyt radiosystem og GPS-baseret togkontrolanlæg, på det danske jernbanenet i årene fremover, vil få indflydelse på udførelse af rangeringsopgaver m.m.

Transport af gods på jernbanen kan på små volumener ikke konkurrere med lastbiltransport omkring pris, fleksibilitet og hurtighed. Der er derfor set en udvikling i retning af færre brugere af godstransport på jernbanen.

På baggrund af et EU direktiv har Trafikstyrelsen udstedt en ny bekendtgørelse om certificering af lokomotivførere i 2011. Bekendtgørelsen fastslår, at togklargøringspersonale, der skal udføre rangering m.m., skal have udstedt lokomotivførerlicens og A-certifikat senest 29. oktober 2013. Lokomotivførerlicensen udstedes af Trafikstyrelsen på baggrund af både teoretisk og praktisk prøve, og A-certifikatet udstedt af den pågældende jernbanevirksomhed. A-certifikatet dokumenterer hvor medarbejderen må rangere og med hvilket udstyr.

Indenfor **Lokomotivførerområdet** har tendenserne de seneste år været øget liberalisering via udbud af passagertrafik på specifikke strækninger. Det kan fastslås, at transport af passagerer og gods på jernbanen i Danmark er en vigtig del af infrastrukturen og en vigtig faktor i transportsystemet. Den primære trafik er passagertrafikken.

Udvikling af det kørende materiel indenfor togdrift betyder, at de forskellige operatører med regelmæssige mellemrum køber eller leaser nye togsæt. Udviklingen af tog styres her, ligesom på det øvrige transportområde, af et ønske om lavere energiforbrug pr. kørt kilometer og bedre passagerkomfort. Desuden sker der en løbende udvikling af togenes styresystemer, både til selve fremføringen men også til de servicefunktioner der findes i et moderne tog. Toilet, varme, lys og luftskift bliver suppleret med informationssystemer, internetopkobling m.m. Selve fremføringssystemet bliver styret via pc systemer, herunder åbning og lukning af døre. En del af den uddannelse som lokomotivførere har behov for hver gang de skal lære at fremføre en ny type trækraft/togsæt, handler om at kunne aflæse togets informationer ved fejlmelding, for at kunne vurdere om og hvordan toget kan fremføres manuelt således at det ikke blokerer den øvrige togdrift. En sådan uddannelse kaldes ny Litrauddannelse og kompetencen bliver påført på lokomotivførerens certifikat, som udstedes af arbejdsgiveren.

Tilsvarende skal lokomotivførere gennem uddannelse, hvis man skal køre på nye strækninger, specielt hvis det er strækninger med andre sikkerhedssystemer for trafikstyring og tilhørende sikkerhedsreglement. Også her er der tale om en udvidelse af lokomotivførerens kompetencer. Igen er de dokumenteret ved at blive påført lokomotivførerens certifikat.

For at beholde sine kompetencer/certifikater skal alle lokomotivførere mindst hvert 3. år til efteruddannelse indenfor de respektive områder.

Efteruddannelse i infrastruktur koncentrerer sig om flere områder. Infrastrukturforvalterne, primært Banedanmark, justerer regelmæssigt deres reglementer for drift på jernbanenettet. S-togs nettet har sit eget togkontrolsystem, HKT, med egne signaler osv. og det øvrige jernbanenet, undtaget letbane (Metro), har sit, kaldet ATC, med varianterne, ATC-P og ATC-T. Disse ændringer er en vigtig del af efteruddannelsen. Et andet område er gennemgang af konkrete hændelser og ulykker, som vurderes at kunne ske igen og hvor uddannelsen er betragtet som forebyggende i forhold til gentagelse.

Efteruddannelse i litra har til hensigt at sikre, at lokomotivførere fortsat er fortrolige med indretning og betjening af relevante litra, samt kunne fejlsøge og fejlrette under hensyn til sikkerhed og regularitet. Der er specielt fokus på de områder, som ikke anvendes under normal drift og på de tekniske opdateringer som indføres.

Et nyt område der er ved at komme fokus på, er inspireret af landevejstransport. Her er der gennemført en række undersøgelser omkring opmærksomhed og distraktion blandt chauffører. En stor del af disse resultater vurderes, at kunne overføres til lokomotivførerfunktionen. Der er brug for uddannelse på 2 niveauer. En uddannelse som retter sig mod den almindelige lokomotivfører og en uddannelse som retter sig mod kørelærerne.

Indførelse af ERTMS, nyt radiosystem og GPS-baseret togkontrolanlæg, på det danske jernbanenet i årene fremover, vil få indflydelse på udførelse af togdriften. Samlet set vil der blive stigende krav til lokomotivførernes IT-færdigheder

Redderområdets uddannelser er målrettet faglige kvalifikationer og kompetencer inden for brand, redning, autohjælp/bjærgning og ambulancetjeneste.

Redderområdet er stadig karakteriseret ved strukturmæssige forandringer. Disse forandringer er slået igennem inden for et relativt kort tidsrum og har tilknytning til den gennemførte kommunalreform, udliciteringer og nye aktører i branchen, herunder det danske forsvar.

Der er, og har gennem længere tid været, blandt branchens aktører og interessenter megen fokus på de sundhedsfaglige kompetencer blandt reddere. Dette har betydet en styrkelse af de faglige kompetencer - blandt andet via løbende udvikling af redderelevuddannelsen, som i dag omfatter uddannelsen til Ambulanceassistent.

De ovenfor omtalte strukturmæssige forandringer vil givetvis fortsætte på mange områder i branchen i de kommende år. Således spores allerede nu en voksende tendens til, at brand- og redningsberedskabet også i fremtiden skal opfatte særlige servicefunktioner kommunalt og regionalt samt at branchen som helhed i stigende omfang får en meget direkte funktion under katastrofe- og terrorberedskaber.

Uddannelsesstrukturen på AMU området skal tilpasses ovennævnte udviklingstendens. Derfor er der behov for løbende vurdering af arbejdsmarkedsuddannelserne på området, således at disse bibeholder den komplementaritet (mellem AMU og EUD) som hidtil har været gældende for redderområdet.

Det er et meget lille antal reddere, der har kompetencer inden for brand.

Det gennemførte udbud af ambulancetjeneste og sygetransportydelse i regionerne har ændret virksomhedsstrukturen på området.

Inden for autohjælpsområdet sker der ligeledes en række strukturelle ændringer i markedet og markedsforholdene, hvor der kommer flere aktører til, men hvor markedet alligevel stadig er domineret af to store udbydere. På grund af den teknologiske udvikling inden for autoområdet (el-biler, hybridbiler, kompliceret teknik i bilerne, miljørelaterede forhold mv.), bliver en af de store udfordringer at få efteruddannet medarbejderne inden for jobområdet i takt med den nye teknologi.

Redderuddannelsen er generelt i overensstemmelse med standarder for indhold og varighed i tilsvarende uddannelser i hele EU-området. For tiden ansættes der dog ikke personer uddannet i udlandet, idet der uddannes et tilstrækkeligt antal reddere i Danmark.

Endvidere har brancheområdet inden for de senere år yderligere oplevet en markant adskillelse af de enkelte jobfunktioner i branchen. Dette vil afstedkomme en fokuseret uddannelsesindsats i branchen og forventeligt også medføre en stigende uddannelsesaktivitet og efterspørgsel på kvalificeret/veluddannet arbejdskraft.

Transportbranchens uddannelsesmæssige udfordringer

AMU er fortsat den uddannelsesordning, som har størst betydning for transporterhvervet som kilde til kvalificering af medarbejdere, både som grunduddannelse og som efter- og videreuddannelse.

Der er igennem en lang årrække opbygget en veludviklet uddannelsesstruktur inden for området, som det via de gode betingelser for udvikling og ajourføring har været muligt at fastholde og gøre attraktiv for branchens virksomheder og medarbejdere. TUR arbejder intenst videre med udvikling af uddannelsesstrukturer, uddannelsespakker og garantikurser.

Der er grund til at antage, at antallet af GUV- og meritvejsuddannelser vil vokse i de generelle bestræbelser på at befordre en udvikling fra ufaglært til faglært. I denne sammenhæng vil etablerede AMU's kursuspakker, med stor fordel kunne indgå i eksempelvis GUV-aftaler. Hertil hører naturligvis vedblivende fokus på realkompetencevurdering.

Der findes på mange skoler et godt og veludviklet fagligt miljø, som i stor udstrækning viser parathed til at påtage sig de nye udfordringer, som den fortsatte kompetenceudvikling kræver, men der er fortsat brug for nyudvikling og nytænkning. Ikke mindst har tilkomsten af den obligatoriske efteruddannelse for chauffører hvert 5. år, stillet nye udfordringer til skolerne som først nu skal til at håndtere en målgruppe som stiller særlige fordringer til variation og kvalitet i uddannelse. Ingen tvivl om, at mange skoler skal i gang med at betrede nye veje og metoder inden for det pædagogiske og didaktiske område, såfremt deltagerforventningerne om uddannelse på et højt kvalitativt niveau skal imødekommes.

TURs vil derfor fortsætte i 2013 med at udvikle og ajourføre uddannelserne og forudsætningerne for at udbyde uddannelser (gode undervisningsmaterialer, analyser og ajourførte faglærere) inden for AMU til transportområdet.

Transportbranchen udgør et beskæftigelsesområde, hvor der stilles formelle krav til medarbejderne om myndighedsbelagte certifikater/ beviser, som dokumenterer medarbejdernes ret og evne til at varetage forskellige arbejdsfunktioner på transportområdet. Denne udvikling er i fortsat vækst og understøttes af løbende initiativer på EU-niveau, som stiler mod harmoniseringer i uddannelses/certifikatkrav i medlemslandene på mange områder.

Den regelmæssige opdatering af medarbejderne er nødvendig af sikkerheds- og kvalitetsmæssige årsager, hvorfor ajourførings og "brush-up" kurser i stigende omfang efterspørges.

Der fastsættes løbende nye standarder på mange områder, eksempelvis renovation, lastsikring, transport af levende dyr, sværgodstransport, farligt gods, transport af animalske foderstoffer, arbejde i og ved spor på jernbanerne, terrorsikring, hygiejne m.m. På alle disse områder stilles ofte krav om dokumenteret uddannelse til de operative medarbejdere i transportbranchen.

Transporterhvervets Uddannelser kan derfor konstatere, at i et overordnet perspektiv, findes der et entydigt arbejdsmarkedspolitisk behov for ikke blot en fastholdelse, men en direkte forstærket uddannelsesindsats.

For Transporterhvervets Uddannelser er den store udfordring at udstikke mål og rammer for de fremtidige uddannelser, som skal bidrage til en kompetence- og kvalifikationsudvikling i transporterhvervet, og som kan medvirke til en fortsat rekruttering af nye medarbejdere til branchen, til fastholdelse og til vækst.

Transporterhvervets Uddannelser vurderer, at der bliver tale om moderat *stigning* i uddannelsesaktiviteterne i 2013 målt i forhold til det foregående år.