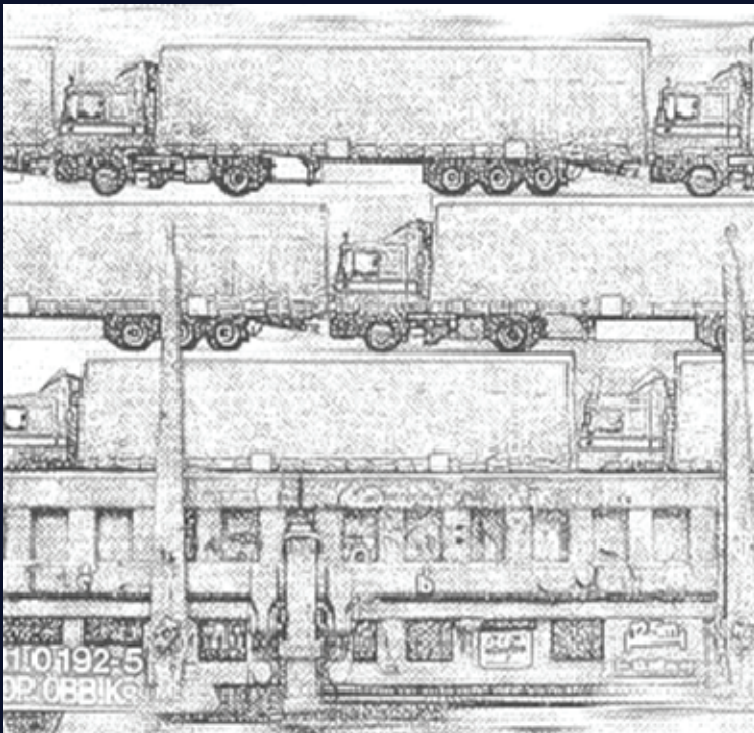


Bedre samspil mellem transportformerne

Oktober 2006



Bedre samspil mellem transportformerne

Bedre samspil mellem transportformerne

Udgivet af: Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K
e-mail: trm@trm.dk
www.trm.dk

Udarbejdet af: Transport- og Energiministeriet
ISBN: 87-91511-66-6
Forsideill.: Institut for Transportstudier, Padborg

Indhold

1. Indledning.....	9
1.1. Bedre samspil mellem transportformerne – En del af en dynamisk national godstransportstrategi.....	11
1.2. Rapportens struktur.....	15
2. Sammenfatning.....	17
2.1. Status og prognoser for de intermodale godstransporter.....	21
2.2. Rammevilkår og konkurrencesituation	22
2.3. Barrierer og udviklingsmuligheder for intermodale transporters	24
3. Godstransportudvikling mellem Danmark og udlandet.....	31
3.1. Godsstrømme til og fra Danmark	31
3.2. Omfanget af intermodale bane-/søtransporter	33
3.3. Forventet vækst i de intermodale transporters	34
3.4. Godsstrømme i 2025.....	36
4. Analyse af potentialet for mere samspil	39
4.1. Indledning	39
4.2. Godstyper og mængder	39
4.3. Afstandens betydning for valget af transportform.....	40
5. Rammevilkår og konkurrencesituation	45
5.1. Rammevilkår for vejtransport.....	45
5.2. Rammevilkår for banegodstransport.....	46
5.3. Rammevilkår for luftfragttransport	48
5.4. Rammevilkår for havne- og søtransport	49
5.5. EU og samspillet mellem transportformerne	50
6. Barrierer og udviklingsmuligheder	53
6.1. Bedre samspil mellem vej og banetransporter	53
6.1.1. Økonomiske barrierer og muligheder.....	54
6.1.2. Infrastruktur – Terminaler	55
6.1.3. Infrastruktur – Spor.....	58
6.1.4. Forsinkelser, manglende fleksibilitet og tillid	60
6.1.5. Teknisk harmonisering af jernbaneområdet i EU	62
6.2. Bedre samspil mellem vej-, bane- og søtransporter	64
6.2.1. Havne - bindeledet mellem land og sø.	64
6.2.2. Større specialisering og udvikling af stordriftsfordele kan understøtte den intermodale søfart.....	65
6.2.3. Investeringer	68
6.3. Bedre samspil mellem luftfragt og lastbiltransporter.....	70

6. | Bedre samspil mellem transportformerne

6.3.1.	Luftfragt i en globaliseret verden.....	70
6.3.2.	Infrastruktur og samspil med vejtransporten	72
6.3.3.	Liberalisering af luftfartsaftalerne.....	73
6.3.4.	Effektivitet og gode rammevilkår	75
6.3.5.	Strategiske indsatsområder for luftfragt	76

Forord

Stigende globalisering betyder vækst i de internationale godstransporter. Der er tale om en stor udfordring for det danske godstransporterhverv. En udfordring, der skal udnyttes til at sikre, at Danmark fastholder positionen som et af de dygtigste lande, når det drejer sig om at sikre en hurtig og effektiv distribution af varer.

Som et led i regeringens samlede godsstrategi fokuseres der i dette udspil på et bedre samspil mellem transportformerne. Et bedre samspil handler frem for alt om at udnytte de enkelte transportformers stærke sider i et sammenhængende transportsystem. Med den voldsomme vækst, vi forudser i godstransporten, er der brug for alle transportformer, og de forskellige transportformer skal blive bedre til at samarbejde der, hvor det er effektivt. Det vil bidrage til at forbedre transportøkonomien og udnyttelsen af infrastrukturen samt til at skabe et grundlag for miljømæssigt rigtige transportløsninger.

Erhvervets konkurrenceevne skal understøttes, og i den sammenhæng har staten en vigtig opgave i at skabe gode rammevilkår. En effektiv transportsektor er helt afgørende for Danmarks position i en globaliseret økonomi. Det giver både muligheder og udfordringer, der skal tages op. Helt afgørende er dog, at en fortløbende udvikling af rammevilkårene sker i et tæt samspil med erhvervet. Jeg mener derfor, at blandt andet en god dialog mellem regeringen og erhvervets organisationer er helt afgørende.

Det er mit håb, at dette oplæg vil skabe grundlag for en god debat om mulighederne for at styrke samspillet mellem transportformerne. Jeg ser frem til at drøfte oplægget med transporterhvervets interessenter og har allerede startet dialogen med en drøftelse i *godstransportens tænketank*. Tænketanken er netop sammensat med repræsentanter fra de forskellige transportformer og transportkædens forskellige led.



Flemming Hansen
Transport- og energiminister

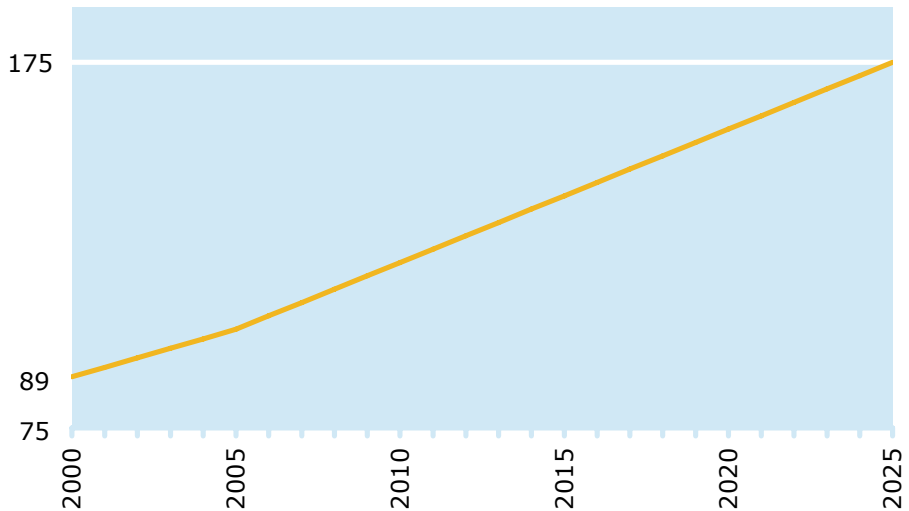
8. | Bedre samspil mellem transportformerne

1. Indledning

Godstransporter og logistik er centrale hjørnestene i den fortsatte udvikling af vores velfærd og velstand. En fortsat effektivisering af transporterne og en udvikling af rammevilkårene for transporterhvervet er således en afgørende forudsætning for vækst og beskæftigelse.

Den stigende globalisering betyder vækst i de internationale godsstrømme, større konkurrence og mange udfordringer, men også nye muligheder for transportsektoren som helhed. Godstransporterne til og fra Danmark skønnes at ville vokse med mere end 75 pct. frem til 2025. Den generelle vækst i samfundet skønnes også at ville forøge de nationale godstransporter.

Figur 1.1 Skønnet udvikling i transporterede godsmængder til og fra Danmark i perioden 2000-2025 i mio. tons



Kilde: Danmarks TransportForskning

En af konsekvenserne er risikoen for øget trængsel i forskellige dele af transportsystemet. Det gælder ikke mindst på vejene, men i en række tilfælde også i f.eks. luftrummet, på de mest benyttede dele af banenettet og i visse tilfælde i tilknyt-

10. | Bedre samspil mellem transportformerne

ning til havnene. Løsningen er ikke at begrænse de enkelte transportformer, men tværtimod at udvikle de forskellige transportformer og ikke mindst forbedre rammerne for de enkelte transportformer og samspillet mellem dem. Det handler ikke om at flytte gods fra den ene transportform til den anden, men om at sikre en god arbejdsdeling i et marked i vækst. Det er nødvendigt for at kunne håndtere den fremtidige vækst i godstransporterne.

Der er et tæt samspil mellem transport og globalisering. Uden effektiv transport, ingen globalisering. Samtidig betyder globaliseringen også nye forretningsmuligheder for godstransporterhvervet, hvis erhvervet formår at omstille sig og tilpasse sig udfordringerne.

Med globalisering følger også større konkurrence. Øget konkurrence er faktisk en af de samfundsmæssige gevinster ved øget globalisering, hvis konkurrencen ellers er sund og fair. Den øgede internationalisering af markederne som følger naturligt af globaliseringen betyder derfor, at det ikke nødvendigvis er danske vognmænd, der kommer til at bære hele væksten i godstransport til og fra Danmark fremover. For at Danmark aktivt kan deltage i globaliseringen og målrettet kan indhøste gevinsterne, så skal den danske godstransport være i top.

Den samlede godsstrategi for de kommende års udfordringer på godsområdet hviler på tre ben:

- en veludbygget infrastruktur
- gode rammevilkår for transportformerne og
- et godt samspil mellem transportformerne.

I dette oplæg fokuseres på *samspillet mellem transportformerne* med fokus på de såkaldte intermodale transportere. Målsætningen er at vurdere mulighederne for i højere grad at styrke samspillet mellem transportformerne, så deres styrkepositioner udnyttes maksimalt til gavn for transportkøberne og den samlede effektivitet af de nationale og internationale godsstrømme til og fra Danmark. Transportformerne skal blive bedre til at samarbejde i de tilfælde, hvor det er effektivt. Det handler om moderne og effektiv logistik.

Ved intermodale transporter forstås transport af gods i en og samme laste-enhed eller lastbiltrailer, hvor der indgår mere end én transportform, f.eks. lastbiltransport kombineret med søtransport eller jernbanetransport.

Der kan f.eks. være tale om transporter af legetøj, der produceres i Kina og transporteres i containere til Europa. Transporten udføres først med skib til Europa og dernæst med lastbil eller tog til slutdestinationen.

Rapporten er et element i arbejdet med den overordnede strategi for godspolitikken i Danmark. Til understøttelse af strategien sigter oplægget endvidere mod at beskrive, hvordan denne konkret virkeliggøres gennem en række indsatsområder, der kan styrke mulighederne for fleksible og sammenhængende transportkæder.

1.1. Bedre samspil mellem transportformerne – En del af en dynamisk national godstransportstrategi

Det er Transport og Energiministeriets vision, at Danmark også fremover skal være førende, når det drejer sig om at kunne tilbyde hurtige og effektive transporter. Dette gælder både, når det drejer sig om de lange interkontinentale transporter, der typisk foregår med skib, de mellemlange europæiske transporter, hvor der benyttes lastbil, bane og skib, samt de indenlandske godstransporter i Danmark, der traditionelt foretages med lastbil.

De enkelte transportformer har forskellige styrkepositioner i forhold til f.eks. transportafstande og varetyper, men også i forhold til værdien af godset. Der er brug for at udnytte transportformernes stærke sider for at opnå effektivitet i løsningen af de fremtidige transportopgaver. Det er dog vigtigt at understrege, at hverken afstand eller varetype imidlertid er tilstrækkeligt til at sikre at en bestemt transportform benyttes, hvis den i øvrigt ikke er attraktiv, og leverer en ydelse af høj kvalitet.

Tabel 1.1 International transport fordelt på transportformer (pct.)

Transportform	Opgjort i ton (pct.)	Opgjort i værdi (pct.)
Lastbil	21	56
Skib	75	35
Bane	4	3
Fly	0	6
I alt	100	100

Kilde: "Godsstrømme", Transport- og Energiministeriet, september 2005.

Lastbiler og skibe er de dominerende transportformer indenfor godstransport jf. tabel 1.1. Tallene understreger også de enkelte transportformers forskellige styrker, når der fokuseres på henholdsvis godsmængderne opgjort i ton og værdien for de enkelte transporter. Skibstransporterne har deres styrkepositioner, når godstransporterne opgøres i ton, mens lastbil- og flytransporter står stærkere, når der er tale om højværdivarer, hvor transporttiden er vigtig.

Godstransportsektoren er et konkurrenceudsat marked. En fortsat effektivisering af det samlede logistik- og godstransportsystem forudsætter derfor frem for alt en fortsat aktiv indsats fra transporterhvervets side. Den offentlige sektor har dog også en vigtig rolle at spille.

Transport- og Energiministeriets samlede strategi for de kommende års udfordringer på godsområdet hviler på tre ben:

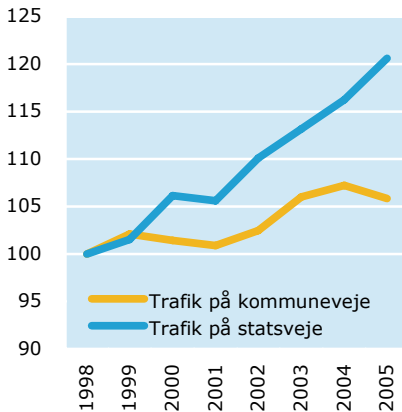
1. *En effektiv infrastruktur med gode hovedforbindelser mellem Danmarks regioner og mellem Danmark og udlandet.*

Udbygningen af en effektiv og moderne infrastruktur er grundlaget for høj fremkommelighed og velstand. En veludbygget infrastruktur bidrager til at reducere omkostningerne ved handel og transport, og er dermed et meget vigtigt rammevilkår for transporterhvervet. Det kommer bl.a. til udtryk gennem regeringens løbende investeringsplaner, forberedelsen af en fast forbindelse over Femern Bælt og overvejelserne om at etablere en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted.

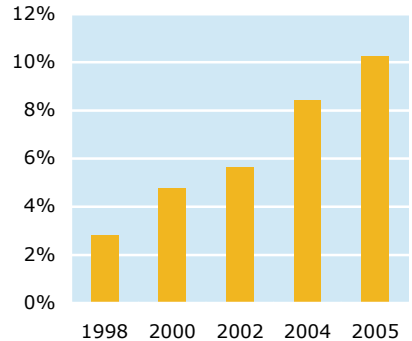
Med kommunalreformen får staten ansvaret for hele det overordnede vejnet og dermed bedre mulighed for at sikre effektiv sammenhæng i de fremtidige investeringsplaner på den del af vejnettet, hvor trafikvæksten er størst, jf.

figur 1.2 – og herunder sikre gode trafikale forbindelser til trafikknudepunkterne. Med beslutningen om at etablere en infrastrukturkommission vil regeringen samtidig rette fokus på de langsigtede udfordringer og skabe et godt grundlag for en kommende investeringsplan.

Figur 1.2 Trafikudvikling på stats- og kommuneveje i perioden 1998 til 2005¹



Figur 1.3 Andel af statsveje med trængselsproblemer²



2. Gode rammebetingelser for effektivisering af de enkelte transportformer – vej, bane, fly og sø.

Staten har en understøttende rolle i forhold til de overordnede rammer for effektiviseringsprocessen af de enkelte transportmidler gennem løbende forbedringer af rammevilkårene for transportformerne. Det handler bl.a. om løbende at tilpasse de lovgivningsmæssige rammer for erhvervet med hensyn til trafikikkerhed, miljøforhold, uddannelse, IT etc. og sikre en fortsat liberali-

¹ Trafikomfanget på kommuneveje i 1998 er af statistisk metodiske årsager et beregnet gennemsnit af tallene for 1997 og 1999. Væksten i trafikken på vejnettet skyldes primært personbiltrafik.

² Figuren viser andelen af statsveje med trængselsproblemer. Trængselsproblemerne skyldes primært vækst i personbiltrafikken, da væksten i trafikarbejdet med lastbil har været beskednen. Strækninger med trængselsproblemer er defineret som strækninger, hvor trafikbelastningen er over 70 pct. af strækningens kapacitet mere end 200 timer om året, svarende til godt 30 min. i døgnet. Opgørelsesmetoden afspejler ikke det forhold, at trafikudviklingen også medfører en stadig øget trængsel på de strækninger, hvor der allerede er trængselsproblemer mere end 200 timer årligt. Den reelle udvikling i trængslen er dermed mere markant end Figur 1.3 angiver. Data er baseret på Vejdirektoratets publikation "Statsvejnettet" (2005).

sering og en fair konkurrencemæssig situation mellem de forskellige aktører på transportmarkedet. EU-Kommissionens bestræbelser på fortsat liberalisering af transportsektoren skal understøtte - og herunder smidiggøre de grænseoverskridende godstransporter.

3. *Udvikling af effektive transportcentre og et godt samspil mellem transportformerne*

Det voksende internationale godstransportmarked forventes at ville gøre det mere attraktivt at anvende intermodale transportere. Store mængder gods er netop en forudsætning for at effektivisere transportcentrene, der økonomisk og tidsmæssigt er et af de kritiske områder for samspillet mellem transportformerne. Et styrket samspil mellem transportformerne handler således i høj grad om at få reduceret de tekniske og økonomiske barrierer, der kan begrænse samspillet mellem transportformerne. De tekniske barrierer ved bl.a. omlastning giver risiko for tidstab og forsinkelse, mens for høje omkostninger ved omlastning af godset gør det uattraktivt at benytte flere transportformer.

Det er derfor vigtigt at få skabt en større bevidsthed om, hvornår det er mest rationelt hensigtsmæssigt at benytte en kombination af forskellige transportmidler, og hvornår det er mest hensigtsmæssigt blot at anvende én transportform.

EU-Kommissionen har i 2006 gennemført en midtvejsevalueringen af Hvidbogen fra 2001. Evalueringen har betydet, at EU's politik på godstransportområdet i højere grad er i overensstemmelse med den danske strategi, hvor ønsket om at fremme effektive transportkæder er fremtrædende - uanset valg af transportmiddel.

Væksten i godstransportmængderne og de deraf følgende godspolitiske udfordringer betyder, at der også i fremtiden vil blive behov for alle transportformerne. Nærværende udspil om bedre samspil mellem transportformerne indgår derfor som et vigtigt element i det arbejde, der til sammen udgør regeringens samlede strategi for at udvikle godstransportsektoren – både inden for den enkelte transportform og transportformerne i mellem.

Tabel 1.2 Udspil som led i Transport- og Energiministeriets samlede godsstrategi

Godsstrømme - kortlægning af godsstrømme til og fra Danmark (2005)
Dansk luftfart 2015 (2005)
Vækst i danske havne (2005)
Fremtidens godsstrømme (2006)
Bedre samspil mellem transportformerne (nærværende oplæg)
Principper for en samlet godsstrategi (2006)
Rapport om kombiterminaler (oktober 2006)
Strategi for udviklingen af danske havne (1. halvår 2007)
Strategi for vejgodstransporten (1. halvår 2007)
Samlet strategi for godstransport (1. halvår 2007)

1.2. Rapportens struktur

Konklusioner og anbefalinger er sammenfattet i kapitel 2.

I kapitel 3 analyseres status for de nuværende godstransporter mellem Danmark og udlandet. Endvidere præsenteres en prognose for udviklingen i godstransporterne frem til 2025. Sigtet med kapitlet er at vurdere den samlede udvikling i fremtidens godsstrømme.

I kapitel 4 belyses udviklingspotentialer for at styrke samspillet mellem transporterne ud fra mere objektive kriterier som afstande, varetyper og transportkøbernes voksende krav om hurtige og præcise leverancer. Udgangspunktet er som tidligere nævnt at styrke samspillet i de situationer, hvor en kombination af transportmidler udgør et konkurrencedygtigt alternativ til transporter med ét transportmiddel.

I kapitel 5 gennemgås de overordnede rammevilkår og barrierer for intermodale transporter, herunder arbejdsdelingen mellem infrastrukturejerne, transportkøberne, transportudbydere og den offentlige sektor. Sigtet med dette kapitel er at afdække det samspil, der eksisterer mellem aktører og interessenter i transportsektoren. Et samspil, der er en vigtig forudsætning for at sikre en fortsat effektivisering af godstransporterne.

I kapitel 6 afdækkes med udgangspunkt i de identificerede barrierer en række tiltag, der kan være med til at fremme samspillet mellem transportformerne. Sigtet

16. | Bedre samspil mellem transportformerne

med dette kapitel er at vurdere omfanget og karakteren af de forskellige barrierer samt at komme med forslag og initiativer, der kan nedbryde de væsentligste barrierer og bidrage til at styrke udviklingsmulighederne.

2. Sammenfatning

Den fortsatte udvikling i den internationale arbejdsdeling og forventede økonomiske vækst i den globale økonomi betyder, at godstransportmængder til og fra Danmark forventes at ville vokse betydeligt i de kommende år.

Med den forventede vækst i de internationale godsstrømme er det vigtigt at sikre, at det danske erhvervsliv og hele det danske samfund også fremover har adgang til billige og effektive godstransporter.

I oplægget vurderes mulighederne for at styrke samspillet mellem transportformerne, så de enkelte transportformers styrkepositioner udnyttes maksimalt til gavn for transportkøberne og den samlede effektivitet af de nationale og internationale godsstrømme til og fra Danmark.

Transportformerne skal blive bedre til at samarbejde i de tilfælde, hvor det er effektivt. Det handler om moderne og effektiv logistik, der tager udgangspunkt i, at de enkelte transportformer har forskellige styrkepositioner, og hvor det i nogle tilfælde kan være den mest effektive løsning at benytte flere transportformer.

Et øget samspil mellem transportformerne kan i en række situationer sikre en bedre udnyttelse af infrastrukturen, og dermed bidrage til at reducere de forventede trængselsproblemer, der vil kunne opstå i en situation, hvor trafikken og transporterne forventes at ville vokse.

Et tvunget samspil mellem transportformerne bør aldrig blive et mål i sig selv. Samspillet skal styrkes i de situationer, hvor det samlet set giver den mest effektive løsning i de sammenhængende transportkæder.

De *centrale principper* for den statslige strategi for bedre samspil mellem transportformerne ridses op i boks 2.1

Boks 2.1 Principper for et bedre samspil mellem transportformerne.

Effektive transporter i et effektivt transportsystem

Fremtidens transportpolitiske udfordringer kræver, at der trækkes på alle transportformerne. Målsætningen er et effektivt transportsystem, hvor den enkelte transportforms styrker udnyttes, og hvor transportformerne i et godt samspil rustes til at møde fremtidens udfordringer.

Markedet styrer væksten – staten understøtter rammerne

Der er gennem de seneste årtier sket en betydelig liberalisering af vilkårene for den internationale samhandel og rammerne for godstransportørerne. Markedet er blevet den drivende kraft i forhold til den generelle udvikling i godstransporterne. Statens rolle er i stigende grad blevet koncentreret om at sikre de bedst mulige rammer for en god og effektiv trafikafvikling blandt andet gennem statens ansvar for den samlede infrastruktur og gennem de lovgivningsmæssige rammer.

Åbent samspil og dialog – en central succesfaktor

Muligheden for at styrke samspillet mellem transportformerne beror på en fælles indsats blandt en række forskellige aktører. Staten er som infrastrukturforvalter og lovgiver én blandt flere aktører, hvor især transportkøberne og transportørerne i høj grad bestemmer mulighederne for et bredt samspil mellem transportformerne. En øget åbenhed og dialog mellem aktørerne er derfor afgørende for at sikre en effektiv udnyttelse af transporten til og fra Danmark. Det handler endvidere om at bryde de traditioner, der ofte knytter sig til brug af de konkrete transportmidler.

International sammenhæng

Intermodale transporter har det største potentiale på de lange afstande og dermed i forbindelse med de internationale transportere. Et internationalt sammenhængende transportsystem med gode muligheder for at udnytte forskellige transportmidler og fælles rammer for trafikafviklingen er således afgørende. Det gælder eksempelvis på jernbaneanområdet og i den EU-lovgivning generelt, der er med til at sætte scenen for den enkelte transportforms muligheder i samspil med andre transportformer.

Aktørernes rollefordeling i strategien:

Virksomhederne og vareejerne stiller krav til pris og kvalitet, f.eks. transporttid og høj sikkerhed. Transport og udviklingen i transportbehovet er således langt hen ad vejen bestemt af, hvordan virksomhederne overordnet planlægger og tilrettelægger deres produktion og logistik. Det er behovet for at sikre input til produktionen og distribuere varer og gods fra virksomheder, der er den centrale drivkraft i markedet. Og det hænger i sidste ende snævert sammen med borgerne behov og dermed efterspørgslen.

Transportørernes tilskyndelse til at arbejde for hyppige og fleksible afgang til relevante destinationer er en kerneforudsætning for at styrke samspillet mellem transportformerne. I situationer, hvor der kun er få afgang og destinationer med skib eller tog vil det typisk være mere attraktivt at benytte lastbiler fra start til slutdestinationen. Hertil kommer, at pris og kvalitet af transportydelse i sagens natur vil blive sammenlignet med lastbiltransporterne. Hvis kvaliteten er meget under, hvad der tilbydes med de rene lastbiltransporter, så er det i sig selv nok til at afholde transportkøbere fra at benytte intermodale transport, uanset om prisen som udgangspunkt er lavere.

Transportknudepunkterne (Lufthavne, kombiterminaler, havne) er et økonomisk og tidsmæssigt kritisk punkt for de intermodale transport, fordi omlastningen ved omladning udgør en ekstra omkostning for de samlede transport. Netop omkostningen til omladning er en central barriere i forhold til anvendelsen af flere forskellige transportformer i transportkæden. Det er vigtigt at fokusere på at reducere omkostningerne gennem eksempelvis investeringer i moderne løftekraner og mulighederne for at foretage effektiv omlastning fra vej til bane eller skib, så godstransporter befinder sig kortest mulig tid på omlastningscenteret.

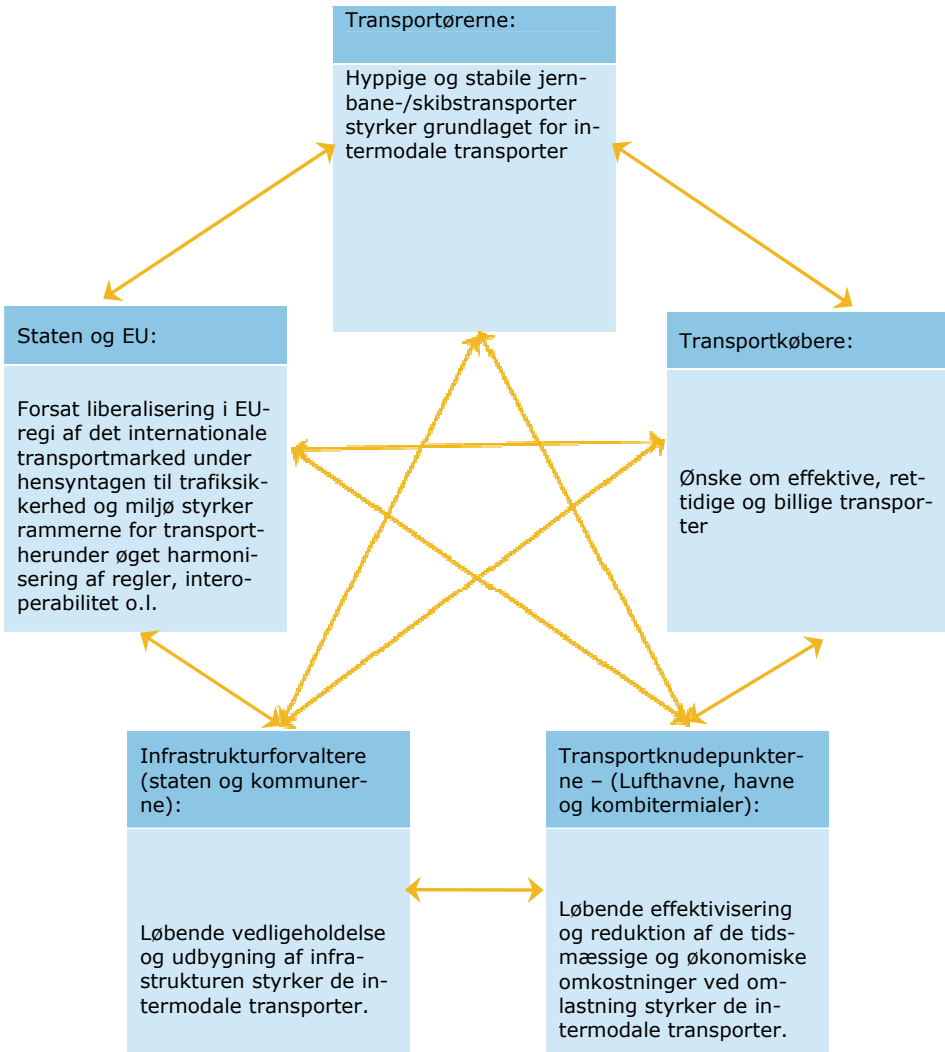
Infrastrukturforvalterne, der fra 1. januar 2007 udgøres af staten og kommunerne, har til opgave at sikre gode og effektive transportforbindelser for person- og gods-transporter, herunder de intermodale transport. Udgangspunktet for investeringer i vej- og baneforbindelser er, at disse skal være samfundsøkonomisk rentable. Infrastrukturen er en central del af transporterhvervets rammebetingelser.

Lovgiverens rolle er løbende at udvikle effektive lovgivningsmæssige rammer for bl.a. godstransporterhvervet og for erhvervslivet som helhed. Det drejer sig om at sikre en koordineret indsats nationalt og i EU-regi, der sigter mod at skabe en god balance mellem på den ene side borgernes krav til trafiksikkerhed, miljø, uddannelse, arbejdsvilkår og på den anden side sikre en fleksible vilkår for transporterhvervet. Danmark har i sammenligning med de fleste andre europæiske lande meget liberale regler for godstransporterhvervet, og der er som udgangspunkt fri adgang for alle transportører, såfremt de opfylder de gældende sikkerhedsforskrifter. Disse liberale regler kræver dog fortsat justering og udvikling ikke mindst i samspil med andre landes lovgivning. Lovgiverens rolle er derfor i høj grad internationalt orienteret, når det drejer sig om at fremme intermodale transport. Hovedfokus er meget ofte rettet mod at sikre fair konkurrence og gode vilkår for de grænseoverskridende transport. Endvidere indgår overvejel-

ser om i samspil med transporterhvervet at imødekomme øgede samfundsmæssige krav på eksempelvis trafikikkerhedsområdet.

Et styrket samspil mellem transportformerne forudsætter således en fælles indsats fra alle interessenter i sektoren, hvor de centrale interessenter går sammen om at styrke grundlaget jf. figur 2.1.

Figur 2.1 Samspil mellem transport formerne og de forskellige aktører



2.1. Status og prognoser for de intermodale gods-transporter

Udgangspunktet for godstransporterhvervet er positiv. Prognoser fra Danmarks TransportForskning (DTF) viser, at der forventes en vækst på ca. 75 pct. i gods-transportarbejdet mellem Danmark og udlandet fra 2005 frem til 2025.

Den betydelige vækst indebærer, at der i fremtiden vil blive behov for alle transportformer, herunder de transporter, der involverer mere end én transportform. Det er således ikke et spørgsmål om at dele kagen på en anden måde, men at finde en fornuftig arbejdsdeling i en situation med betydelig vækst i godsmængderne.

Gennem de seneste år har der været størst vækst i de internationale godstransporter med lastbil, mens godstransporterne med bane og nærsøfarten har haft mindre vækstrater eller direkte fald i transportarbejdet.

For luftfragtsområdet har der været tale om en betydelig vækst inden for de seneste ti år. En vækst, der bl.a. skal ses i sammenhæng med, at der er i de seneste årtier sket et betydeligt fald i omkostningerne ved luftfragt. Så selv om volumen er begrænset for luftfragt, er der tale om et vigtigt segment for højværdivarer.

2.2. Potentialet for intermodale transporter

En række af Danmarks vigtigste samhandelslande er beliggende i en afstand, der burde gøre det attraktivt at benytte mere end én transportform.

I 2003 blev omkring 21 mio. ton gods transporteret til og fra Danmarks væsentligste europæiske samhandelslande på lastbil alene. Heraf vurderes det, at op til ca. 5 mio. ton udgør et relevant potentiale for intermodale transporter, hvor flere typer transportmidler benyttes.

Afstanden fra Danmark til Ruhrområdet og Holland/Belgien på ca. 700-800 kilometer burde gøre intermodale transporter med en kombination af vej/bane eller vej/skib attraktive, fordi der dels er tale om relativt store godsmængder, og dels er tale om varetyper, der er potentielt egnede til intermodale transporter.

Der skønnes således at være et potentiale for at øge de intermodale transporter, både når det alene vurderes ud fra de eksisterende godsstrømme og i særdeleshed, når det vurderes ud fra forventningerne til den fremtidige vækst i godsstrømmene.

Udgangspunktet er således, at der tilsyneladende eksisterer et potentiale for vækst i de intermodale transport, men forhold som traditioner, rammevilkår, kvalitet i de enkelte transporttydelser, gennemsigtighed i markedet mv. har stor indflydelse på, i hvilken grad dette potentiale kan udnyttes i de kommende år.

Man kan og skal ikke tvinge erhvervslivet til at benytte bestemte transportformer. Det handler om at sikre, at der er gode og effektive alternativer at vælge imellem. Det er først og fremmest de enkelte transportører der skal sikre at deres transport er attraktiv. Men samtidig kan de offentlige myndigheder bidrage til at forbedre rammevilkårene.

2.3. Rammevilkår og konkurrencesituation

Fleksible og dynamiske rammevilkår er med til at understøtte den udviklingsproces transporterhvervet gennemgår i disse år. En stigende andel af rammebetingelserne såsom sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt begrundede krav til arbejdsvilkårene etc. er i stigende grad reguleret gennem arbejdet i de europæiske samarbejdsfora. Det er også i dette regi, der arbejdes med harmonisering af afgiftsforhold og andre forhold til fremme af fair konkurrence på et let tilgængeligt marked for private transportvirksomheder.

Der er gennem de seneste årtier sket betydelige liberaliseringer af samhandlen og transportmulighederne mellem EU-landene og i forhold til landene uden for EU. Der eksisterer dog fortsat en række begrænsninger så vel inden for som udenfor EU-området.

Manglende teknisk harmonisering er blandt de største problemer for de internationale jernbanegodstransporter, fordi de grænseoverskridende transport ofte bliver forsinkede som følge af, at der enten skal skiftes lokomotiver og/eller lokomotivførere. Endvidere eksisterer der visse kapacitetsproblemer i jernbanesektoren, hvor banegodset i en række situationer bliver prioriteret lavere end persontransport.

På vejgodsområdet er der i 1990'erne gennemført en fuld liberalisering mellem de "gamle" medlemslande. Det vil sige, at alle lande har fuld adgang til hinandens transportmarkeder inkl. tilladelse til at udføre cabotagekørsel, dvs. transport mellem to indenlandske destinationer, der udføres af en udenlandsk transportør.. De nye EU-medlemslande er omfattet af en overgangsordning, der ophæves senest fra maj 2009.

Havne, og søtransportområdet er præget af en stor grad af liberalisering, selv om der – trods flere forsøg fra Kommissionens side – endnu ikke eksisterer en samlet EU-havnepolitik. Generelt baseres skibsfartsreguleringen på multilaterale aftaler og i visse tilfælde regionale aftaler som eksempelvis i EU. Danske erhvervshavne har efter havneloven i de fleste tilfælde pligt til at modtage alle skibe. Adgangen til at udføre cabotage i EU er underlagt de enkelte landes lovgivninger og kun visse nordeuropæiske lande har på linje med Danmark givet fuld adgang til cabotage for ikke EU-medlemslande. Der eksisterer således et potentiale for at liberalisere driften af en række europæiske havne.

På luftfartsområdet er der med vedtagelsen af de såkaldte luftfartspakker i EU i henholdsvis 1987, 1990 og 1992 sket en vidtgående liberalisering og harmonisering af regelgrundlaget for luftfarten. Alle EU-luftfartsselskaber har fri adgang til at konkurrere på alle ruter mellem EU-landene, og der er heller ikke restriktioner i cabotageflyvning inden for EU. Luftfartsmarkedet er dog kun delvist liberaliseret på visse områder, herunder eksempelvis på ground handling området og hvad angår tildelingen af start- og landingstidspunkter (slots).

For banetransporter gælder, at selvom der i princippet er fri adgang til såvel national som international godstransport på skinner, er der begrænset interesse fra større nye operatørers indtræden på det internationale banegodstransportmarked. Medvirkende hertil kan være, at de tidligere nationale jernbanevirksomheder stadig er langt de største aktører på markedet. Hertil kommer, at banegodstransporter i modsætning til lastbiltransporter anses for at være en forholdsvis kompleks transportform.

Boks 2.1 Eksempler på typer af rammevilkår for godstransporterhvervet

<i>Infrastruktur</i>	sikrer bl.a., at varer og gods kommer frem
<i>Afgifter og skatter</i>	understøtter bl.a. finansiering af samfundsøkonomiske omkostninger
<i>Miljøkrav</i>	bidrager bl.a. til en løbende miljømæssig forbedring i sektoren
<i>Sikkerhedskrav</i>	skaber bl.a. grundlag for en fortsat reduktion af trafikulykker
<i>Uddannelse</i>	sikrer bl.a. veluddannet arbejdskraft i sektoren
<i>Konkurrence</i>	skaber bl.a. dynamik og omkostningseffektivitet i erhvervet

2.4. Barrierer og udviklingsmuligheder for intermodale transport

Intermodale transport er som udgangspunkt mest velegnede, når der er tale om transport af større godsmængder, hvor transportørerne har et godt kendskab til de transporterede mængder, og når transporterne er forholdsvis lange, hvilket især vil gælde, når transporterne er længere end hvad en lastbil kan inden for de nå på 7-8 timer.

Boks 2.2 Eksempel på brug af intermodale transport

LEGO Group anvender som udgangspunkt en kombination af transportformer i forbindelse med virksomhedens europæiske transport. Transporter fra produktionen i Billund til LEGO European Distribution Center i Prag foregår typisk ved lastbiltransport til Hamburg, dernæst med godstog til datterselskabet i Prag. Ca. 70% af volumen mellem DK og CZ bliver transporteret ved kombineret transport. De sidste 30% bliver transporteret med lastbil, primært pga. af varerne er tids kritiske i forhold til leveringer direkte til detailkunder.

LEGO har valgt den kombinerede transportform på grund af økonomi, miljøhensyn, leveringssikkerhed og sikring af transport kapacitet.

Omvendt er de intermodale transporters største svaghed manglende fleksibilitet i forhold til de situationer, hvor transportkøberen eksempelvis stiller krav til med kort varsel at kunne ændre transportmængderne eller destinationen.

Hertil kommer, at de intermodale transport (med undtagelse af luftfragt) typisk er langsommere end rene vejgodstransporter.

Boks 2.3 Transportformernes styrker

Transportform:	Styrker
Lastbil	Kortere og mellemlange afstande. Meget fleksibel. Næsten alle transport starter og slutter med lastbil – omlastning kan undgås ved rene lastbiltransporter.
Fly	Lange afstande. Meget hurtig og relativt fleksibel
Skib	Kan fragte meget store mængder. Billig
Tog	Mellem- og lange afstande. Forholdsvis billig og kan modvirke trængsel på vejnettet

Nedenfor peges på en række forskelligartede initiativer, der skønnes at kunne bidrage til at fremme intermodale transporter til og fra Danmark. Der er tale om én gruppe tiltag, der udføres i dansk regi og en anden gruppe tiltag, der forudsætter samarbejde i internationalt regi. Anbefalingerne er grupperet indenfor anbefalinger knyttet til de enkelte transportmidler. Initiativerne skal ses i sammenhæng med en kommende national vejgodsstrategi, og skal i sagens natur vurderes i forhold til den aktuelle konjunktursituation og afholdes inden for rammerne af det trafikale investeringsråderrum.

På *banegodsområdet* anbefales det at rette fokus mod at undersøge mulighederne for:

I nationalt regi:

- At sikre de fornødne udbygnings- og effektiviseringsmuligheder af relevante jernbaneterminaler i Danmark. Herved styrkes mulighederne for, at terminalinfrastrukturen fremtidssikres, så de bliver bedst muligt gearret til at imødekomme den forventede vækst i godstransportmængderne. Transport- og Energiministeriet har udarbejdet en analyserapport for kombiterminaler. I den forbindelse er der foretaget en konkret vurdering af det fremtidige behov.
- At sikre den fornødne udbygning af det danske banenet, så der ikke opstår flaskehalsproblemer for banegodstransporterne i forbindelse med den forventede vækst i de internationale godstransporter. Konkret er der igangsat et undersøgelsesarbejde med henblik på at afhjælpe kapacitetsproblemerne på strækningen mellem København og Ringsted.
- At arbejde for en etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. En fast forbindelse vil betyde et væsentligt løft for godstransporten på jernbane. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt vil bidrage til at reducere kapacitetsproblemerne på den sønderjyske jernbanestrækning.
- At sikre et hensigtsmæssigt niveau for den løbende vedligeholdelse af skinnenet og signaler, der kan være med til at understøtte jernbaneoperatørernes mulighed for at yde en service af høj kvalitet. Grundlaget for dette drøftes politisk i forbindelse med finanslovforhandlingerne for 2007.
- At vurdere de forsikringsmæssige rammer for jernbanegodstransporter, der i visse situationer forringer mulighederne for nye mindre operatører, fordi prisen på forsikringspræmier er ens for alle operatører og dermed ikke beregnes ud fra eksempelvis transportens omfang.

- At vurdere mulighederne for at øge konkurrencen på banenettet ved eksempelvis at gøre driften af banegodsterminalerne uafhængig af godstogsoperatører o.l. En uafhængig operatør af terminalerne kan reducere barrierer for nye togoperatørers adgang til det danske jernbanemarked. Den fremtidige organisering og drift af banegodsterminalerne indgår som en del af Transport- og Energiministeriets rapport for kombiterminalerne i Danmark.

I internationalt regi:

- At arbejde for at sikre en bedre teknisk harmonisering af de grænseoverskridende transportere i Europa. Manglende teknisk harmonisering er blandt de største problemer for de internationale jernbanegodstransporter, fordi de grænseoverskridende transportere ofte bliver forsinkede som følge af, at der enten skal skiftes lokomotiver og/eller lokomotivførere. Der er behov for, at Danmark fortsat støtter EU-Kommissionens bestræbelser på at gøre det lettere og mere smidigt at passere medlemsstaternes landegrænser med tog. Desuden skal der arbejdes på at skabe åbne terminaler i hele Europa og fortsat mere fri konkurrence.
- At vurdere behovet for at sikre en højere prioritering af de internationale godstog. Der bør arbejdes målrettet på at forbedre rettidigheden for de europæiske jernbanegodstransporter. I denne sammenhæng kan det f.eks. overvejes at vurdere mulighederne for at give godstog en højere prioritet, så der ikke pr. automatik altid gives første prioritet for passagertransporter på det europæiske jernbanenet.
- At vurdere mulighederne for, at der ydes højere erstatninger ved forsinkelser af banegodstog. Et sådant tiltag kunne give incitament til, at operatørerne og infrastrukturselskaberne får et større medansvar for, at godstogene ankommer rettidigt. Et forslag herom kan ses på linje med EU's tiltag for at yde erstatning til passagerer ved togforsinkelser.

På havne- og søfartsområdet er godstransporten inde i en positiv udvikling, og udfordringerne skønnes at være mindre end på baneområdet, men det anbefales at rette fokus mod at undersøge mulighederne for:

I nationalt regi:

- At styrke samarbejdet og arbejdsdelingen mellem de enkelte havne, og dermed skabe grundlag for stordriftsfordele og en løbende effektivisering af driften. I den internationale konkurrence er der behov for store, effektive havne, der kan udvikle faciliteter og logistik, der kan gøre dem til knudepunkter på

de intermodale transporter. Transport- og Energiministeriet vil tage initiativ til at vurdere potentialet for udvikling intermodale transporter i de danske havne.

- At sikre effektive organisationsformer for havnene. I denne sammenhæng vil Transport- og Energiministeriet bl.a. gennemføre en analyse af baggrunden for kommunernes valg mellem forskellige organisationsformer. Der vil blive set på eventuelle u hensigtsmæssigheder i lovgivningen, der blokerer for f.eks. kommunernes ønske om at sælge en havn til private aktionærer.
- At sikre velfungerende og effektive adgangsveje til de danske havne. Spørgsmålet om tilkørselsveje til havnene vil blive vurderet i forbindelse med en kommende trafikinvesteringsplan.

Transport- og energiministerien vil fremlægge en samlet analyse af havnepolitikken og havnenes muligheder for at deltage i løsningen af de transportmæssige udfordringer.

I internationalt regi:

- At yde assistance til de danske havnes bestræbelser på at tiltrække mere trafik til de søbaserede transporter. Herunder bistå de danske havne med ansøgninger om EU-støtte fra eksempelvis det såkaldte Marco Polo projekt, hvor der ydes støtte til at fremme intermodale transporter.
- At arbejde for at øget adgang til cabotage bliver behandlet i EU's kommende havnepolitik, så der dermed sker en fortsat liberalisering af EU's havnepolitik.

På luftfragtsområdet er der tale om relativt store vækstrater i løbet af de seneste årtier. Luftfragt er langt den hurtigste transportform over længere afstande, men samtidig også den dyreste. Stigende brændstofpriser udgør en særlig udfordring for luftfragtserhvervet. Øget globalisering betyder voksende udviklingsmuligheder. Det anbefales at rette fokus mod at undersøge mulighederne for:

I nationalt regi:

- At fastholde fokus på implementeringen af den luftfartspolitiske strategi "Dansk luftfart 2015".
- At gennemføre administrative lettelser for luftfartserhvervet. De administrative omkostninger ved flytransporter er af bl.a. sikkerhedsmæssige årsager meget betydelige. Der er behov for at afkorte indleverings- og udleveringsfrister for luftfragt uden at gå på kompromis med sikkerheden. Transport- og

Energiministeriet vil i samspil med erhvervet vurdere mulighederne for at gennemføre en række administrative lettelser.

- At gennemføre et analysearbejde med henblik på at fremtidssikre de danske luftfartsuddannelser. Der er behov for, at det danske uddannelsesniveau på luftfartsområdet er helt i top, hvis det skal kunne udvikles gunstigt i de kommende år. Transport- og Energiministeriet har derfor taget initiativ til at gennemføre en analyse af luftfartssektorens uddannelsesbehov.
- At der igangsættes forsøg med modulvogntog til udvalgte danske lufthavne. Regeringen har igangsat et forsøg med modulvogntog fra Kastrup Lufthavn over Øresundsbroen fra den 1. juli 2006. Transport- og Energiministeriet undersøger endvidere mulighederne for at udvide forsøget. Afhængig af hvordan forsøget forløber vil det være relevant at undersøge mulighederne for tilkørsel af modulvogntog til andre lufthavne i landet.

I internationalt regi:

- At forhandle så liberale luftfartsaftaler som muligt. I de bilaterale luftfartsforhandlinger og i Kommissionens fælles forhandlinger vil Danmark arbejde for, at aftalegrundlaget bliver så liberalt som muligt for på denne måde at sikre den størst mulige grad af konkurrence. Dette gælder især transporter mellem Danmark og tredjelande, hvor konkurrencen i dag er begrænset.
- At sikre et fortsat højt sikkerhedsniveau og en god balance med de deraf følgende omkostninger. Der kan ikke gås på kompromis med sikkerheden, men selve organiseringen af sikkerhedsarbejdet bør løbende vurderes med henblik på at identificere eventuelle effektiviseringsmuligheder.
- Arbejde for øget liberalisering af luftfartsbranchen og for at sikre fair konkurrence på det internationale luftfartsmarked. Det vil eksempelvis være en fordel, hvis et forbedret system til fordeling af start- og landingstilladelserne (slots) kan forbedre konkurrencen.

En styrkelse af intermodale transporter forudsætter et tæt samspil mellem offentlige og private aktører. Dette er ikke mindst tilfældet, når der fokuseres på at reducere de nationale barrierer.

Der er en stadig større grad af vilje til at samarbejde om transporterne, men det er vurderingen, at der fortsat er et stykke vej at gå. En katalysator i denne proces vil uden tvivl være det stigende internationale fokus i godstransporten, der øger konkurrencen kombineret med EU's udvidelser, der ligeledes er med til at bringe nye aktører på banen.

Kommende vejgodsstrategi

Transport- og Energiministeriet vil udarbejde en strategi for, hvorledes rammevilkårene for vejgodstransporterne kan udvikles bedst muligt med henblik på at understøtte en fortsat effektivisering. Strategien forventes fremlagt i første halvår af 2007.

Vejgodstransporterhvervet udgør et helt centralt led i transportkæderne, fordi næsten alle transporter starter og slutter med lastbil. Et effektivt vejgodstransporterhverv er således en vigtig forudsætning for at fastholde gode forsynings- og distributionsmuligheder såvel nationalt som i internationalt regi. En fortsat effektiv vejgodstransport er derfor også en forudsætning for at sikre et effektivt samspil mellem transportformerne.

Vejgodstransporterhvervet befinder sig i en rivende udvikling med fortsat voksende efterspørgsel. I horisonten tegner der sig imidlertid en række forskellige forhold og faktorer, der forventes at kunne påvirke erhvervets udviklingsmuligheder. Påvirkningen forventes bl.a. at ville komme fra faktorer som større og mere brændstofeffektive lastbiler (eksempelvis modulvogntog), øget internationalisering i branchen, øget konkurrence fra østeuropæiske vognmænd, motorvejsafgifter i Europa, køre-/hviletidsregler, miljøzoner i de europæiske byer, krav om bedre uddannelsesniveau i branchen, indførelse af ny IT-teknologi, etc.

Det er sigtet med vejgodsstrategien, at der på baggrund af analysen kan opstilles en række konkrete forslag til initiativer, som henholdsvis staten og erhvervet er enige om at igangsætte med henblik på at sikre en fortsat effektiv udvikling af vejgodstransporterhvervet.

Som led i vejgodsstrategien vil Økonomi- og Erhvervsministeriet og Transport- og Energiministeriet i efteråret 2006 udarbejde en analyserapport med fokus på en kvantitativ belysning af lastbilerhvervets konkurrencesituation. Ministerierne vil inddrage erhvervet.

3. Godstransportudvikling mellem Danmark og udlandet

De seneste årtier har været præget af en globalisering af vareproduktionen, øget europæisk integration og generel økonomisk vækst i vor del af verden. Historisk har den heraf skabte voksende handel mellem landene medført øget international godstransport.

Billige og effektive transportere har muliggjort, at landene i højere grad end tidligere har kunnet udnytte hinandens komparative fordele. EU har fremmet denne proces gennem etablering af det indre marked og ved at liberalisere reglerne for samhandel. Tilsvarende har samarbejdet i verdenshandelsorganisationen WTO understøttet denne udvikling. Denne proces forventes at ville fortsætte i de kommende år.

Sigtet med kapitlet er således at belyse den forventede udvikling i den intermodale bane-/søtransport, dvs. i alle kombinationer mellem de forskellige transportformer (vej-bane-vej, vej-sø-vej etc.).

3.1. Godsstrømme til og fra Danmark

De største internationale godsstrømme findes mellem Danmark og vore nærmeste naboer, især Tyskland, de skandinaviske lande og Storbritannien. Ca. 30 pct. af den samlede danske eksport går til lande udenfor Europa, mens godt 20 pct. importeres fra disse lande.

Tabel 3.1 Import til Danmark i 2003 opgjort i værdi og mængde

Fra land	Værdi i mia. kr.	Mængde i mio. tons	I pct. af værdi
Tyskland	85,5	7,2	23,1
Sverige	47,7	6,7	12,9
Benelux	39,2	2,8	10,6
Storbritannien	25,9	1,2	7,0
Frankrig	17,9	0,9	4,9
Italien	15,3	0,6	4,1
Finland	8,5	1,3	2,3
Spanien	6,4	0,7	1,8
Østrig	4,6	0,2	1,3
Norge	16,6	7,7	4,5
Polen	6,7	2,2	1,8
Udvalgte lande	274,8	31,7	74,4
Øvrige lande	94,9	18,0	25,6
Samlet import	369,7	49,7	100,0

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken, Danmarks Statistik

Tabel 3.2 Eksport fra Danmark i 2003 opgjort i værdi og mængde

Til land	Værdi i mia. kr.	Vægt i mio. tons	I pct. af værdi
Tyskland	79,6	8,4	18,6
Sverige	54,4	9,7	12,7
Storbritannien	36,4	2,9	8,5
Benelux	28,1	4,4	6,6
Frankrig	21,7	2,1	5,1
Italien	14,4	0,6	3,4
Finland	13,7	3,1	3,2
Spanien	13,5	0,8	3,1
Østrig	4,4	0,1	1,0
Polen	6,8	0,5	1,6
Norge	24,5	1,9	5,7
Udvalgte lande	297,7	34,8	69,4
Øvrige lande	131,6	9,0	30,6
Samlet eksport	429,3	43,8	100,0

Kilde: Udenrigshandelsstatistikken, Danmarks Statistik

Indførslen af gods målt i mængder til Danmark er noget større (49,7 mio. tons) end udførslen (43,8 mio. tons), og sammensætningen på overordnede varegrupper er nogenlunde ens.

Samhandlen med lande uden for Europa foregår primært som intermodale transporter (typisk med containere) eller udføres som rene søtransporter (f.eks. kul til kraftværker).

Sammensætningen af handlen på varegrupper spiller en afgørende rolle for, hvordan godsmængderne fordeles på transportformerne. Nogle varer koster meget pr. ton, og transportomkostningen kommer dermed til relativt set at spille en mindre rolle. Andre har en lav værdi pr. ton, og der gør det modsatte sig gældende.

Skibstransport er den væsentligste transportform målt i godsmængder med 66 pct. af indførslen og 62 pct. af udførslen, mens lastbil udgør den næststørste med 31 pct. af indførslen og 36 pct. af udførslen. Godsets fordeling på transportmidler hænger tæt sammen med varefordelingen, idet visse varettyper er bedst egnede til skibstransporter (f.eks. kul og olie), mens lastbiltransport er mest hensigtsmæssigt som primært transportmiddel for andre varegrupper (forarbejdede varer). I forhold til de oversøiske markeder sker stort set al transport mellem Danmark og lande uden for Europa med skib.

3.2. Omfanget af intermodale bane-/søtransporter

Hovedparten af søtransporter vedrører transporter af råvarer etc., der typisk om-lastes og opmagasineres i tilknytning til havnene, og derfor ikke defineres som intermodale transporter. Intermodal søtransport omfatter således primært containere og løs-trailere, der transporteres på skibe, hvor godset kan køres om bord og i land som på færger (såkaldte ro-ro skibe).

Med henblik på at illustrere omfanget af intermodale transporter til og fra Danmark er bane-/søtransporter omregnet til tyve fods containere (TEU) i tabel 3.3, der er den traditionelle måde at opgøre omfanget af godsmængder på. Intermodale bane-/søtransporter til og fra Danmark skønnes i 2003 at udgøre, hvad der svarer til ca. 1 mio. tyve fods containere. De intermodale vej-/banetransporters andel udgør ca. 13 pct. og vej-/søtransporterne ca. 87 pct. af de samlede intermodale transporter.

Tabel 3.3 Intermodale bane-/søtransporter til og fra Danmark i 2003 angivet i TEU (tyve fods containere) og omregnet til tons

	Segment	Skønnet antal 20 fods containere	Omregnet til 1.000 tons	I pct.
Intermodal banetransport	Løstrailere	91.500	1.006	9
	Containere	35.000	385	4
	I alt	126.500	1.391	13
Intermodal søtransport	Løstrailere	406.400	4.470	40
	Containere	475.000	5.225	47
	I alt	881.400	9.695	87
Totalt		1.007.900	11.086	100

Kilde: Institut for Transportstudier (IFT) beregninger baseret på Containeranalyse 2003, Short-sea Promotion Danmark & IFT november 2003. Den gennemsnitlige vægt af en tyve fods container en er anslået til 11 tons.

Note: Løstrailere på bane omfatter tillige veksellad).

Den samlede intermodale bane-/søtransport på ca. 1 mio. 20 fods containere svarer til ca. 11 mio. tons eller ca. 12 pct. af den samlede godstransport til og fra Danmark.

3.3. Forventet vækst i de intermodale transporter

For at angive en mulig udvikling for de intermodale transporter er der taget udgangspunkt i den tilgængelige statistik med en fremskrivning baseret på den generelle tendens i Danmarks Transportforsknings (DTF) prognose for fremtidens godsstrømme³.

Hovedresultatet i DTF's prognose er en gennemsnitlig årlig vækst i tons på 2,8 pct. Frem til 2025 er nord-syd godsstrømmene stadig dominerende, mens betydningen af øst-vest godsstrømmene ikke forventes at udvikle sig anderledes end den generelle udvikling. Da de øst-vestgående mængder gennem Danmark i udgangspunktet ikke er store, vil der heller ikke i en overskuelig fremtid forventes særlige vækst i disse godsstrømme. Det skyldes i høj grad, at Danmark ikke har en central placering mht. ruter mellem Skandinavien og de baltiske lande samt resten af Østeuropa, og at mængderne til og fra disse lande stadig er begrænsede sammenholdt med godsmængderne til og fra EU15 og de oversøiske lande.

³ Fremtidens godsstrømme, DTF feb. 2006.

De største danske handelsstrømme i 2025 forventes fortsat at gå til og fra Tyskland, efterfulgt af Skandinavien, Storbritannien, den øvrige del af de oprindelige EU15-EFTA lande samt til oversøiske lande inklusive USA og Asien. Der forventes dog en vis beskedent forskydning mod øget handel med de nye EU lande afhængig af hastigheden af disse landes integration i EU.

På grund af en forskydning i samhandlen henimod varer med højere værdi pr. ton forudsiges væksten i godsmængderne (ton) at være mindre end væksten i samhandlen (værdi).

For den kombinerede vej-/banetransport til og fra Danmark resulterer prognosen i en stigning fra 1,4 mio. ton i 2003 til 2,6 mio. ton i 2025. For den kombinerede vej-/søtransport i en stigning fra 9,6 mio. ton i 2003 til 17,8 mio. ton i 2025. Der er tale om en lineær og generel fremskrivning, baseret på en alt andet lige betragtning med en stigning på 2,8 pct. p.a. Det forudsættes således, at den kombinerede eller intermodale vej-/banetransport udvikler sig parallelt med de øvrige transportformer.

Tabel 3.4 Forventet vækst i de intermodale banetransport og søtransporter i TEU (tyve fods containere) med en årlig vækstrate på 2,8 pct.

	Segment	Estimeret antal 2003	Estimeret antal 2025
		Antal tyve fods containere (TEU)	
Intermodal banetransport	Løstrailere	91.500	168.000
	Containere	35.000	64.000
	I alt (TEU)	126.500	232.000
	I mio. ton	1,4	2,6
Intermodal søtransport	Løstrailere	406.400	746.000
	Containere	475.000	872.000
	I alt (TEU)	881.400	1.618.000
	I mio. ton	9,7	17,8
Total	I alt (TEU)	1.007.900	1.850.000
	I mio. ton	11,1	20,4

Kilde: beregninger foretaget af Institut for Transportstudier (IFT) baseret på Fremtidens godsstrømme, DTF og Containeranalyse 2003, Shortsea Promotion Danmark & IFT november 2003.
 Note: Løstrailere på bane omfatter tillige veksellad

3.4. Godsstrømme i 2025

En lang række faktorer vil have indflydelse på udviklingen af godsstrømme og valg af transportform. Disse forhold vil få betydning for i hvilken grad Danmarks TransportForsknings skøn for væksten i godsmængder vil blive realiseret.

Der eksisterer en række ubekendte faktorer, der vil få betydning for den faktiske udvikling i godstransporterne mellem Danmark og udlandet. Det drejer sig bl.a. om ændringer i arbejdsdelingen mellem forskellige lande. Vil de seneste årtiers liberale udvikling i samhandlen fortsætte? Vil vi igen opleve en større grad af protektionisme i den internationale samhandel? Hvad sker der med energipriserne? Hvordan bliver den globale økonomiske udvikling? Med hvilken hastighed vil de nye EU lande i Østeuropa blive integreret?

OECD⁴ har beskrevet en række af de faktorer, som vil få betydning for udviklingen i godstransporterne i de kommende 25 år. OECD fremhæver, at godset transporteres over stadig længere afstande. Vejtransport er særlig konkurrencedygtig på afstande mindre end 500 km og banetransport især ved afstande større end 500 km. OECD understreger, at de fortsat mindskede handelsbarrierer globalt, købekraftvæksten i meget store lande som Kina og Indien og den teknologiske udvikling i udviklingslandene generelt - er blandt de parametre som sandsynligvis særligt vil påvirke væksten i den internationale godstransport frem mod 2030.

Tendensen til at en stadig stigende del af produktionen flyttes til Østeuropa og Asien, og handelsrelationer der i stigende omfang er rettet mod tredje lande uden for Europa, forstærker udviklingen i væksten i godsmængder til og fra Danmark.

DTF skønner, at de samlede godsmængder til og fra Danmark i 2025 vil udgøre 175 mio. tons, svarende til en stigning på 75 pct. i forhold til 2005, hvis transportomkostningerne ikke ændres, og den europæiske økonomiske udvikling fortsætter som hidtil med en gennemsnitlig vækst i EU landene på 2 pct. om året. Samhandlen, målt i kroner, vil i samme periode vokse endnu mere og nå et niveau, der er ca. tre gange højere end i dag. Forskellen skyldes, som nævnt, at den gennemsnitlige værdi pr. ton også vil stige.

Søtransporten er og vil fortsat være den dominerende transportform for international godstransport, ikke kun oversøisk, men også internt i Europa. Banetransportens andel af godstransporten ind og ud af Danmark er lille, mens vejtransporten i dag står for ca. en tredjedel og forventes at få en stigende andel. Denne udvikling vil indebære, at den internationale godstrafik fortsat vil bidrage til det stigende pres på kapaciteten i det overordnede vejnet både i Danmark og ikke mindst i Centraleuropa, med mindre konkurrenceforholdene mellem transportformerne ændres væsentligt. Der vil derfor ganske givet være steder, hvor transportsystemet med den nuværende kapacitet ikke vil kunne imødekomme den stigende efterspørgsel og derfor reelt virke begrænsende på den faktiske udvikling i godstransporten samt skabe problemer for den økonomiske vækst.

Sammenfattende kan det forventes, at de intermodale bane-/søtransporter vil være steget med 75 pct. i 2025 sammenholdt med 2005 baseret på en årlig

⁴ OECD's publikation: "Infrastructure to 2030" (2006) side 205.

vækstrate på 2,8 pct. Den intermodale vej-/søtransport vil fortsat udgøre ca. 87 pct. af de samlede intermodale transporter målt i tons, såfremt fordelingen svarer til i dag.

En række forhold peger på, at de intermodale transporter vil kunne opnå en større vækst frem mod år 2025, såfremt potentialet for disse udnyttes i højere grad end i dag. Samtidig taler en øget trængsel på det europæiske vejnet for, at det sandsynligvis vil blive mere attraktivt at benytte intermodale transporter. Hertil kommer, at skærpet håndhævelse af krav til overholdelse af køre-/hviletidsreglerne sandsynligvis vil påvirke rene lastbiltransporters konkurrenceevne på længere afstande.

4. Analyse af potentialet for mere samspil

4.1. Indledning

I det følgende vurderes potentialet for at øge samspillet mellem transportformerne belyst ud fra transportafstande og godstyper. Der er lagt vægt på hvilke varettyper og transportafstande, der i særlig grad gør intermodale transporter interessante i forhold til transporter til og fra Danmark. Der er herunder taget hensyn til en rimelig balance i ind og udgående godsstrømme. Ved balance forstås, at det er sandsynligt, at der kan opnås en vis balance i begge retninger, dvs. mellem import og eksport til og fra Danmark. Analysen leder frem til tre fokusområder for fremtidig indsats: Holland/Belgien og to områder i Tyskland med centrum i henholdsvis Duisburg og München.

4.2. Godstyper og mængder

Ca. en tredjedel af den samlede godsmængde til og fra Danmarks væsentligste europæiske samhandelslande blev i 2003 transporteret alene med lastbil. Det svarer til 21 mio. tons ⁵. Heraf blev ca. 7,3 mio. ton transporteret over afstande, som i særlig grad gør dem interessante for en eventuel overflytning til intermodale transporter (dvs. til vej-sø-vej eller vej-bane-vej). Det vil almindeligvis sige en afstand på 500 km eller mere, jfr. afsnit 4.3.

I tabel 4.1 er der angivet et skøn for størrelsen af de godsmængder, som kunne være potentielt interessante for intermodale transporter. Opgørelsen omfatter de lande, hvor det er sandsynligt, at der kan opnås en vis balance i godsmængden til og fra Danmark – henholdsvis Benelux-landene, Sverige og Tyskland. Opgørelsen er baseret på en gennemgang af de enkelte varegrupper i udenrigshandelsstatistikken. Varegrupper, der transporteres over korte afstande, er ikke medtaget. Dertil kommer, at en fornuftig udnyttelse af intermodale transporter kræver en vis godsmængde. Der er derfor kun medtaget mængder, der kan understøtte minimum 5 togafgange pr. uge i hver retning, svarende til mere end 111.800 ton pr. år.

⁵ Identifikation af varettyper og afstande, der i særlig grad gør intermodale transporter interessante. Rapport fra IFT april 2005.

Tabel 4.1 Skøn over godsmængder til og fra Benelux, Sverige og Tyskland, der kunne være interessant for intermodal transport.

	1.000 ton			
	Benelux	Sverige	Tyskland	I alt
Import til Danmark	724	1.467	1.232	3.423
Eksport fra Danmark	1.218	1.352	1.370	3.940
I alt	1.942	2.819	2.602	7.363

Kilde: Institut for Transportstudier - baseret på en gennemgang af relevante varegrupper i udenrigshandelsstatistikken for 2003.

Det fremgår af tabel 4.1, at der er i alt 3,4 mio. ton import til og 3,9 mio. ton eksport fra Danmark, der kunne være interessante for intermodale transporter i kombination med skib eller jernbane.

Der er dog godstyper inden for enkelte varegrupper, der ikke er egnet til intermodal transport i kombination med skib eller jernbane. Ud over varens form kan det være tidskrav eller højværdigods, hvor transportomkostningen betyder mindre, der alt i alt reducerer det totale godspotentiale. Fra andre undersøgelser er det erfaringen, at ca. 30 pct. på grund af varens konkrete form er mindre velegnet for intermodal transport⁶ (eksempelvis varetyper hvor der er risiko for skader ved omlastning).

Det betyder, at de potentielt interessante mængder yderligere må reduceres til 2,4 mio. ton import og 2,7 mio. eksport. I alt 5,1 mio. ton, der afhængig af destination/afsendelsessted kunne være relevant for intermodal transport svarende til 5,5 pct. af den samlede godsmængde til og fra Danmark, der udgjorde 93,5 mio. ton i 2003. Med de stigende godsmængder forventes dette potentiale ligeledes at være i vækst.

4.3. Afstandens betydning for valget af transportform

En forudsætning for at opnå en ændret sammensætning af markedsandelene mellem lastbiltransporter og intermodale transporter er, at den gennemsnitlige transportafstand, både i forhold til tid og økonomi skal være af en sådan størrelse, at intermodale transporter bliver konkurrencedygtige, bl.a. set i forhold til lastbilens større fleksibilitet. Hertil kommer, at der skal være tilstrækkelige

6 Kombi-Netz 2000+, muligheder og udfordringer ved antenne til Padborg/Flensburg, Institut for Transportstudier februar 2003

mængder til på den ene side at sikre økonomisk rentabilitet og på den anden side sikre en høj nok frekvens af tog- og skibsafgange til at gøre den intermodale løsning attraktiv.

De gennemsnitlige turafstande for import fra og eksport til Holland, Sverige og Tyskland med lastbil kan beregnes til henholdsvis 770, 500 og 550 km, baseret på en opgørelse af godstransport med danske lastbiler 2003⁷.

En normal daglig planlægningsmæssig kørestrækning for eksportlastbiler med en chauffør tager ca. 8 timer og udgør 600 km⁸. Med udgangspunkt i en tysk motorvejsafgift (MAUT) på 0,12 Euro pr. km bliver afgiften for 600 km på 540 kr. Dette skal ses i forhold til f.eks. 2 løft af eksempelvis en trailer ved intermodal vej-/banetransport på 200-250 kr. pr. løft.

Det betyder, at konkurrencefladen på tid og afstand er hårfin på de gennemsnitlige afstande. For Tysklands vedkommende tjener til illustration, at de i tabel 4.2 anførte gennemsnitsafstande nogenlunde svarer til afstanden mellem Padborg og centrale knudepunkter i det godstunge Ruhr-område. Den øgede trængsel på vejnettet, der forudses i fremtiden, rykker imidlertid ved den distance, en lastbil kan tilbagelægge på 8 timer. Herved øges det intermodale potentiale på sigt. På afstande, der ligger ud over den daglige planlægningsmæssige køreafstand, vil landevejstransporten stå svagere i konkurrencen i forhold til intermodale vej-/bane- eller vej-/søtransporter, alt andet lige.

Tabel 4.2 Afstande Padborg – Ruhr-området

Fra Padborg til:	Km
Hagen (Ruhr)	500
Duisburg-Ruhrort Hafan (Ruhr)	530
Wuppertal-Langerfeld (Ruhr)	540
Köln-Eifeltor	575

Modsætningsvis er vejafstandene til sydligere destinationer betydeligt mere i favør af intermodale transport, som det fremgår af tabel 4.3.

⁷ Danmarks Statistik, Statistiske efterretninger, Transport 2004:13

⁸ Ifølge International Transport Danmark (ITD)

Tabel 4.3 Afstande Padborg–Sydtyskland

Fra Padborg til:	Km
Frankfurt a.M.	650
Nürnberg	760
München-Reim	930

Kort 4.1 Afstande fra Padborg til destinationer i Ruhr-distriktet, Frankfurt am Main, Nürnberg og München



I 2003 var den gennemsnitlige afstand 796 km for forsendelser fra virksomheder under den Internationale organisation for kombinerede vej-/banetransporter, UIRR⁹. Heraf var 27 pct. af forsendelserne dog transport af hele lastvognstog, der selv kører ombord på et tog bestående af jernbanevogne med særlig lav gulvhøjde, der typisk transporteres noget kortere, og derfor trækker gennemsnittet ned. Det er ikke ud fra statistikken muligt umiddelbart at fordele afstande på de enkelte produkter.

Til Holland/Belgien udgør de relevante mængder 1,9 mio. tons ud af i alt 3,4 mio. tons ad vej med en gennemsnitlig transportafstand på 770 km. Transporter med jernbane er pt. mindre attraktiv, fordi lastbiltransporter er mere fleksible. Konsekvensen er eksempelvis, at de aktuelle leveringstider i dag er indlevering på baneterminal i Danmark sent den 1. dag og udlevering i Rotterdam tidligt på 4. dagen. Der kunne således ligge en mulig udfordring i at øge den intermodale transport med inddragelse af nærskibsfarten.

Til Tyskland er den identificerede godsmængde 2,6 mio. tons ud af i alt 5,0 mio. tons ad vej med en transportafstand på 550 km i gennemsnit. Det er et kritisk niveau ud fra en konkurrencebetragtning i forholdet mellem vejtransport og intermodal vej-/banetransport. Der er imidlertid et ikke ubetydeligt marked i det sydlige Tyskland, hvor afstanden på 930 km kan gøre intermodal transport konkurrencedygtigt.

Sammenfattende viser analysen, at en godsmængde på ca. 5 mio. ton i den nuværende situation kunne være relevant for intermodal transport svarende til 5,5 pct. af den samlede godsmængde til og fra Danmark. Der er, baseret på afstande, identificeret fire fokusområder for en fremtidig indsats: Holland/Belgien, Sverige samt to områder i Tyskland med centrum i henholdsvis Duisburg og München.

Den stigende trængsel i Centraleuropa kan yderligere være med til at styrke de intermodale transporter på sigt, men der er et afgørende behov for udvikling af intermodale koncepter, der kan overvinde de konkrete barrierer så som prissætning, transporttider, egnet materiel, udvikling af viden og kompetence hos di-

⁹ UIRR statistics 2003

sponenter og transportkøberne samt fleksibilitet, tillid og forhindring af forsinkelser.

Nässjö, Sverige

Den smålandske by Nässjö er et interessant eksempel på et intermodalt knudepunkt for vej-/banetransport.

Nässjö har en befolkning på ca. 250.000 indenfor en radius af 55 km, og er beliggende på jernbanelinjen, der forbinder Stockholm og København. Endvidere er der baneforbindelse til Jönköping/Göteborg.

For at understøtte Nässjö som knudepunkt har kommunen gjort en aktiv indsats for at tiltrække logistikvirksomheder, der har gavn af den centrale lokalisering.

Railion har etableret en shuttleforbindelse til Nässjö med to daglige afgange fra Taulov. Denne trafik tiltrækker en del af de varemængder der udveksles mellem Vestdanmark og Midtsverige. Trafikken omfatter især løstrailere og i mindre grad veksellad og containere.

En række virksomheder med stor godsomsætning har valgt Nässjö som hjemsted for distributionsaktiviteter – eksempelvis JYSK, som har placeret sit centrallager for Sverige, Finland og Baltikum her.

Casen viser, at en bevidst satsning og markedsføring som intermodalt knudepunkt kan bære frugt, såfremt de geografiske og infrastrukturmæssige forhold er til stede.

5. Rammevilkår og konkurrencesituation

I kapitel 5 gennemgås udvalgte rammevilkår for de enkelte transportformer med særlig vægt på de konkurrencemæssige aspekter. I kapitlet lægges til grund, at konkurrenceudsættelse er et af de vigtigste midler til at skabe øget effektivitet. Det forudsættes dermed, at en høj grad af konkurrenceudsættelse bidrager til at effektivisere de enkelte transportformers stærke sider, mens begrænset konkurrenceudsættelse svækker såvel transportformens stærke sider som mulighederne for at være en attraktiv transportform i samspil med andre transportformer.

5.1. Rammevilkår for vejtransport

Vejtransporterne har siden 1993 i stor udstrækning været liberaliseret i EU, hvor der blev indført fællesskabstilladelser gældende for kørsel til og fra alle EU-lande samt Norge, Island, Schweiz og Liechtenstein. I 1998 skete der en yderligere liberalisering, da der blev åbnet op for cabotagekørsel i hele EU-området samt ovennævnte lande. Cabotagekørsel defineres som midlertidig kørsel med en udenlandsk lastbil internt i et andet land.

Med udvidelsen af EU fra 2005, blev de nye medlemsstater omfattet af ordningen med fællesskabstilladelser. De nye EU-medlemslande er dog omfattet af en overgangsordning vedrørende cabotage. Overgangsordningen skal ophæves senest fra maj 2009, hvorefter cabotagekørsel er fuldt liberaliseret i hele EU.

Øvrige rammebetingelser for erhvervet såsom sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt begrundede krav til arbejdsvilkårene for føreren og materiellet er i stigende grad reguleret gennem arbejdet i de europæiske samarbejdsfora. Det er også i dette regi, der arbejdes med harmonisering af afgiftsforhold og andre forhold til fremme af fair konkurrence på et let tilgængeligt marked for private vognmandsvirksomheder.

Godstransport ad vej sker således i dag på et veletableret marked med mange private deltagere og få barrierer for nye aktører. De internationale transporter inden for EØS-området er ligeledes præget af få begrænsninger og liberaliserede

konkurrenceforhold. Kørsel til lande uden for dette område, som f.eks. Rusland, kræver dog stadig tilladelse til den enkelte tur.

Den regulatoriske indsats i de kommende år vil primært være rettet mod fælles sikkerheds- og miljøkrav i EU til køretøjer og udstyr, harmonisering af afgiftsforhold og opkrævningssystemer for eksempelvis vejafgifter ligeledes i EU samt mod at søge lettere adgang til kørsel til lande uden for EØS.

Samlet set har de liberale rammebetingelser betydet, at det internationale lastbil-erhverv er præget af en stor grad af konkurrence og en høj effektivitet, der gør lastbiltransporterne til en meget attraktiv samarbejdspartner i forhold til de øvrige transportformer.

Boks 5.1. Regerings initiativer til at styrke vejgodstransporterhvervet siden november 2001

- Udbygning af vejinfrastrukturen
- Afskaffelse af "3-årskravet" ved udstedelse af vognmandstilladelser
- Forenkling af ansøgningsprocedure ved udstedelse af vognmandstilladelser
- Digital forvaltning – forenkling af ansøgning og rapportering
- Lettere adgang til erhvervstransport på tredjelandes territorium
- Forenkling af særtransportreglerne
- Digital motorregistrering (DMR)
- Godkendelse af tunge påhængskøretøjer på grundlag af anmeldelse
- Projekt om netværk og samarbejde i vejgodstransporterhvervet
- Lempelse af kursuskrav for visse taxichauffører og taxivognmænd
- Liberalisering af synsområdet
- Nedsættelse af lastbiltakster på Storebælt
- Etablering af godstransportens tænketank
- Etablering af en infrastrukturkommission

5.2. Rammevilkår for banegodstransport

Banetransport i Europa har gennem en meget lang periode været domineret af nationale jernbanevirksomheder med monopol og direkte statsstøtte. Virksomhederne har traditionelt stået for alle væsentlige myndighedsfunktioner, anlæg af infrastruktur samt planlægning og drift af jernbanetrafik og andre former for transport, f.eks. buskørsel. På grund af disse forhold har der været en ringe inte-

gration af banetraffic over de nationale grænser. Så til trods for et voksende, europæisk marked for transporter på mellemlange og lange distancer har jernbanen tabt markedsandele til især vejtransporten.

Et væsentligt skridt i retning mod realiseringen af det indre marked for jernbanetraffic i EU blev taget i 1991 med vedtagelse af et direktiv om regnskabsmæssig adskillelse af driftsaktiviteterne fra infrastrukturforvaltningen og en større selvstændiggørelse af jernbanevirksomhederne med henblik på en mere kommerciel drift. Det gav ikke blot øget gennemsigtighed, men startede også en indre dynamik i mange af selskaberne. Næste EU-initiativ kom i 1995, hvor rammerne for udstedelse af tilladelse til at drive jernbanevirksomhed blev lagt fast, og der kom klare regler om togoperatørers adgang til skinnenettet.

Som led i denne proces blev der i Danmark fri adgang for jernbanevirksomheder til at udføre godstransport på statens jernbanenet fra 1. januar 1999.

De lovgivningsmæssige rammebetingelser i EU er for så vidt på plads, så der i Danmark, Sverige, Tyskland og Holland i princippet nu er fri adgang til såvel national som international godstransport på skinner. Dette er endnu langt fra tilfældet i resten af EU, hvilket kan være en medvirkende årsag til den begrænsede interesse for større nye kapitalinteressers indtræden på markedet. Tendensen er, at de tidligere nationale jernbanevirksomheder fortsat er de største aktører på markedet.

Konkurrencesituationen på banegodsområdet er således fortsat domineret af relativt få aktører, der i større eller mindre udstrækning er statsejede. Den største operatør på det europæiske marked er det tyske banegodsselskab Railion, der ejes af Deutsche Bahn og dermed indirekte af den tyske stat.

Den ringe integration af banetraffic over de nationale grænser udgør et meget stort problem i forhold til at udnytte jernbanens styrker sammenlignet med andre transportformer. De forskellige tekniske signalsystemer, regelsæt og kommunikationssprog i de europæiske lande betyder eksempelvis, at selskaberne ofte er nødt til at skifte lokomotivførere, når en landegrænse passeres. Dette er tidskrævende og bidrager til at fordyre transporterne og gøre dem langsommere, og dermed til at vanskeliggøre banetransporterens muligheder for at leve op til virksomhedernes krav til "just in time"-leverancer.

Samlet set må det konstateres, at liberalisering af banegodstransporterne endnu ikke er slået fuldt igennem. Dette betyder i kombination med, at de grænseoverskridende transporter ofte bidrager til at forsinke transporterne, at godstransporter på bane har været en relativt uattraktiv transportform i de samlede transport- og logistikkæder.

5.3. Ramevilkår for luftfragttransport

Luftfartsselskaber skal have en licens udstedt af et land, der er medlem af den internationale civile luftfartsorganisation ICAO for at kunne flyve i flere landes luftrum. Luftfartsbranchen har været domineret af selskaber med tæt tilknytning til de enkelte nationer.

Med vedtagelsen af tre såkaldte luftfartspakker i EU i henholdsvis 1987, 1990 og 1992 er der sket en vidtgående liberalisering og harmonisering af regelgrundlaget for luftfarten i EU-/EØS-området. Alle EU-luftfartsselskaber har nu fri adgang til at konkurrere på alle ruter mellem EU-landene, og billetpriserne samt fragtraterne fastsættes frit af selskaberne. Der er heller ingen begrænsninger for flyvning internt i et andet medlemsland inden for EU (cabotage).

Udnyttelsen af selve luftrummet er også præget af en stadig større grad af fælles regulering og koordinering inden for EU. Sigtet er at øge effektiviteten gennem ensartede regler for flyveledelse og tekniske krav til kontrolsystemer samt ved en forenkling af strukturen af kontrolcentre. Derudover er der også regulering, som sigter mod i fornødent omfang at tage hensyn til både sikkerheds- og miljøaspekter samt at tilgodese forbruger- og erhvervsinteresser.

Tildelingen af de attraktive start- og landingstidspunkter (slots) sker i dag som udgangspunkt til de selskaber, som allerede er inde på markedet. Så længe disse selskaber udnytter deres slots, kan de bevare dem og dermed forhindre andre selskaber i at flyve på disse tidspunkter. Kapacitetsproblemerne vil kunne reduceres, i takt med at fly med stadig større godskapacitet udvikles og indsættes i drift.

Samlet set gælder, at både passager- og godstransport med fly har gennemgået en udvikling, hvor nationale reguleringer er blevet erstattet af internationale reguleringer, og hvor stærkt regulerede markeder åbnes stadig mere op for fri konkurrence. Især er man kommet langt med at realisere et frit indre marked for fly-

trafik i EU. Resultatet har været et større trafikudbud i Europa. For trafik mellem EU og tredjelande arbejdes der på at åbne adgangen til markederne for mere konkurrence og på langt sigt at erstatte bilaterale med multilaterale aftaler. Luftfragttransporterne har haft en betydelig vækst internt i Europa og mellem Europa og resten af verden. Den fortsatte vækst i den internationale handel af højværdivarer (f.eks. elektronik) gør luftfragt til en attraktiv transportform i samspil med andre transportformer.

Med ”Dansk luftfart 2015” har regeringen fremlagt en samlet strategi for luftfarten, herunder luftfragt.

5.4. Rammevilkår for havne- og søtransport

Skibsfartens markeder er først og fremmest globale og kendetegnet af konkurrence. Dansk skibsfart er et udpræget internationalt erhverv – mere end 90 pct. af danske skibes virksomhed finder sted mellem udenlandske havne. Overordnede regler om skibsregistre, miljøforhold og sikkerhed til søs mv. fastlægges af FN’s maritime organisation, IMO.

Dansk skibsfartspolitik er baseret på liberale principper om åbenhed og fri cirkulation på kommercielle vilkår. Mulighederne for at laste og losse gods i de forskellige landes havne varierer. Generelt baseres skibsfartsreguleringen på multilaterale aftaler, i visse tilfælde på regionale aftaler (EU) og sjældent på bilaterale aftaler. Danske erhvervshavne har efter havneloven modtagepligt for alle skibe.

Flertallet af danske erhvervshavne er og har været styret af de kommuner, hvor de ligger. Med en ændring af havneloven i 1990 blev et tidligere krav om statslig godkendelse af større havneinvesteringer ophævet, ligesom der blev stillet krav om en regnskabsmæssig adskillelse af havnens aktiviteter fra kommunens øvrige aktiviteter og givet forbud mod kommunal støtte til havnene. De kommunalt styrede trafikhavne blev herved omdannet til selvstændige virksomheder. Havnene har siden haft fuld frihed til at fastsætte de skibs- og vareafgifter, de måtte ønske, inden for konkurrencelovgivningens rammer.

I overensstemmelse med den generelle skibsfartspolitik er det danske cabotage-marked frit. Fri cabotage inden for EU blev med enkelte undtagelser gennemført i 1992. Adgangen for tredjelande til at udføre cabotage i EU er dog underlagt de enkelte landes lovgivning. Som nævnt har danske havne generelt modtagepligt.

En række lande, herunder Danmark, Storbritannien, Irland, Holland og Belgien giver tredjelande fuld adgang til deres cabotagemarkeder, medens EU's øvrige medlemsstater ikke har åbnet disse.

Den internationale søtransport sker således i Danmark og i EU på et forholdsvis konkurrencepræget marked, og også i øvrige lande går udviklingen i retning af øget liberalisering. International søtransport indgår som en del af forhandlingerne i de samlede WTO-forhandlinger om liberalisering af verdenshandlen. De danske ønsker til de fortsatte forhandlinger er stadig, at de eksisterende protektionistiske og diskriminerende foranstaltninger, der hindrer fri adgang til markeder og ruter, fjernes, samt at der overalt åbnes for adgang til brug af havnefaciliteter til etablering af rederivirksomhed og skibsagenturer mv. EU's tilbud om liberalisering og krav til andre lande i forhandlingerne afspejler på udmærket vis danske synspunkter. Søtransport har stor betydning for Danmark, og det er væsentligt, at der i WTO-regi opnås en aftale, der både indholdsmæssigt og i antal af deltagerlande er udtryk for reel og substantiel liberalisering.

Samlet set gælder for søfartsområdet, at der er tale om liberaliseret og konkurrencebetonet marked, der betyder, at skibstransport er en attraktiv transportform i samspil med lastbil eller banetransporter, når det drejer sig om større transporter og/eller transporter over længere afstande.

Vedrørende havnene vil Transport- og Energiministeriet fremlægge en samlet analyse af rammevilkårene.

5.5. EU og samspillet mellem transportformerne

Europa-Kommissionen har gennem en lang årrække arbejdet for at styrke samspillet mellem transportformerne. Det var dog først i efteråret 2001, at Kommissionen for alvor satte de intermodale transporter på den politiske dagsorden.

Kommissionen udgav i 2001 en hvidbog, hvor et af de vigtigste budskaber var, at de samfundsøkonomiske gener fra vejgodstransporterne i form af kødannelse, ulykker og miljøgener ville vokse til et uacceptabelt niveau i 2010, såfremt godstrafikvæksten fortsætter uændret, og vejkapaciteten ikke bliver udbygget. Kommissionen tilkendegav i den sammenhæng, at man ville arbejde for en mere fair afgiftspålæggelse, der bedre reflekterer de samfundsøkonomiske omkostninger ved de enkelte godstransporter.

I forlængelse af hvidbogen blev der i 2003 afsat en økonomisk ramme på 100 mio. Euro til det såkaldte "Marco Polo I program", der dækker perioden 2003-2006. Programmet har til formål at yde økonomisk støtte til projekter, der bidrager til at fremme "effektive og bæredygtige transporter", hvor der konkret kan konstateres en overflytning af transport fra vej til skib eller jernbane. Der ydes typisk en støtte på 30-50 pct. til projekterne, og der kræves dokumentation på, at projektet understøtter en overflytning. Det er besluttet at videreføre Marco Polo Programmet i "Marco Polo II", der dækker perioden 2007-2013, og forventes at få et samlet budget på ca. 400 mio. Euro.

Kommissionen har i juni 2006 offentliggjort en midtvejsevaluering af Kommissionens Hvidbog. I hvidbogen fra 2001 prioriterede Kommissionen meget entydigt at overflytte godstransporten fra vejtransport til jernbanetransport og søtransport i størst muligt omfang. Kommissionen erkender nu, at der er behov for en bredere og mere fleksibel tilgang, hvis man skal nå målet om et effektivt transportsystem, der muliggør en høj grad af mobilitet for borgere og virksomheder i EU, samtidig med at der tages hensyn til miljøet samt vækst og beskæftigelse.

Kommissionen tilkendegiver, at det ikke er realistisk, at de forskellige transportformers andel ændres væsentligt på mellemlangt sigt. En europæisk bæredygtig mobilitetspolitik må derfor bygge på et bredt spektrum af politiske tiltag, som fører til skift til mere miljøvenlige transportformer, hvor det er muligt, men mobilitetspolitikken må også optimere den enkelte transportform, herunder vejtransport.

Kommissionen har således nærmet sig en politik med henblik på at fremme effektive transportkæder uanset valg af transportmiddel, hvor fokus er på den enkelte transportforms stærke sider svarende til den danske tilgang.

6. Barrierer og udviklingsmuligheder

I dette kapitel afdækkes de væsentligste udviklingsmuligheder for et bedre samspil mellem transportformerne. Hensigten er at vurdere omfanget og karakteren af de vigtigste barrierer samt at komme med forslag og initiativer, der kan nedbryde de væsentligste barrierer og bidrage til at styrke udviklingsmulighederne. De enkelte initiativer skal ses i sammenhæng med Transport- og Energiministeriets arbejde med en samlet godsstrategi. Endvidere skal initiativer på godsområdet vurderes i forhold til den aktuelle konjunktursituation og afholdes inden for rammerne af det trafikale investeringsråderrum.

6.1. Bedre samspil mellem vej og banetransporter

De internationale banegodstransporter har gennem en lang årrække haft en betydelig lavere vækst end de internationale lastbiltransporter. Der eksisterer en lang række tekniske, organisatoriske og finansielle forklaringer på, at banegodstransporterne har haft svært ved at opnå de samme vækstrater som lastbilerne. I dette afsnit gennemgås en række af de vigtigste problemstillinger for banegodsområdet, og der gives en række anbefalinger til initiativer, der kan bidrage til at styrke udviklingsmulighederne.

I Danmark er banegodsterminalerne i Taulov og Høje Tåstrup langt de største. Mens terminalen i Høje Tåstrup er nationalt orienteret, så er terminalen i Taulov internationalt orienteret. Fra Taulov transporteres hovedparten af godstransporterne til og fra Sverige, Italien og Tyskland. Derudover transporteres beskedne nationale mængder til Høje Taastrup.

Der eksisterer en vis arbejdsdeling imellem banegodsterminalerne. Kombiterminalen på havnen i Århus og kombiterminalen i Høje Taastrup fungerer eksempelvis som ”antenner” til Taulov i de internationale trafikker ud/ind af Taulov.

Samspillet imellem baneterminalerne og øvrige åbne terminaler i Danmark (typisk havneterminaler) består af en blanding af egentlig konkurrence og af et vist samarbejde.

6.1.1. Økonomiske barrierer og muligheder

De økonomiske rammer, der lægges for den enkelte jernbanevirksomhed, er med til at afgøre, i hvilken grad konkurrencen på jernbaneområdet slår igennem. Der eksisterer bl.a. regler for, hvem der kan købe og i givet fald sælge kapacitet på banenettet. Det er i den sammenhæng interessant at overveje, om strukturen i de forskellige rammebetingelser i tilstrækkelig høj grad understøtter en udvikling i retning af stadig mere effektive transportere og en god og åben konkurrence.

For mindre selskabers adgang til markedet er der ligeledes visse økonomiske barrierer, såsom prisen for installation af det danske sikkerhedssystem samt forsikringskravene, hvor større selskaber slipper forholdsvis billigere. Hvor der for sikringsanlæggenes vedkommende over tid forventes en øget harmonisering mellem landene, der kan være med til at reducere denne barriere, kan det være relevant at se på forsikringsområdet.

Ændrede krav til forsikringsdækning er et konkret tiltag, der kan være med til at reducere de økonomiske barrierer for mindre operatørers indtrængen på markedet for intermodal vej-/banetransport.

Ændrede krav til forsikringsdækning

I bestemmelserne for udstedelse af licenser er det i lov om jernbane bestemt, at virksomheder for at få licens til at køre med banegods skal have en gyldig ansvarsforsikring. Beløbet reguleres årligt og er p.t. på 306 mio. kr., hvoraf de ca. 60 pct. er til dækning af personskade mv. og ca. 40 pct. til dækning af tingskade. Der er således tale om en solidarisk forsikring uden hensyntagen til den enkelte virksomheds økonomi eller trafikomfang.

Den årlige markedspræmie kan p.t. anslås til 3 mio., hvortil kommer en selvrisiko på op til 5 mio. kr., for hvilken der skal stilles sikkerhed. Knyttes forsikringssummen derimod til f.eks. det årlige antal kørte km kunne barrieren for markedsindtræden sænkes for de mindre virksomheder uden at være konkurrenceforvridende.

Der er udarbejdet en rapport fra en arbejdsgruppe under Kommissionen, som har undersøgt i hvor høj grad forsikringer vil virke som barrierer for konkurrencen mellem EU-landene. Denne undersøgelses resultater vil blive inddraget i de videre overvejelser om forsikringsaspektet.

En ændring af den solidariske forsikringsdækning til betaling i forhold til antal kørte kilometer kunne alt andet lige bidrage til at reducere indtrængningsomkostningerne for nye baneoperatører.

6.1.2. Infrastruktur – Terminaler

Der er to hovedproblemstillinger knyttet til jernbaneterminalerne i forhold til at sikre et bedre samspil mellem bane og vej. Det ene omhandler organiseringen af terminalerne. Det andet omhandler spørgsmålet om tilstrækkelig kapacitet i de centrale terminaler.

For så vidt angår *kapaciteten* har Banedanmark¹⁰ tidligere vurderet, at kapaciteten og muligheden for kapacitetsudvidelse på de to hovedterminaler Taulov og Høje Taastrup for tiden er tilstrækkelig. Det anbefales imidlertid at udvide henstillingsarealerne for bl.a. containere og trailere på begge terminaler, så ”baglandet” kan medvirke til sikring af de bedste muligheder for en væsentlig produktivitetstigning på det primære terminalområde gennem en mere ubesværet transport mellem tog og henstillingsareal. Yderligere kapacitetsfremmende tiltag findes ikke relevante, så længe kapacitetsudnyttelsen ikke er bedre, og godsmængderne ikke er betydeligt større.

Den i kapitel 3 beskrevne prognose indikerer, at den mængde gods, der skal håndteres i Taulov i 2015 sandsynligvis vil ramme kapacitetsgrænsen. Prognosen tyder således på, at der kan opstå problemer inden for en 10-års horisont. Dette understøttes af en prognose fra den internationale jernbaneorganisation, UIC, der vurderer, at der i 2015 vil være en kapacitetsmangel i Taulov på godt 8 pct.¹¹ sammenlignet med terminalens maksimale kapacitet. Hertil kommer, at det på sigt formentlig vil kræve plads til en portalkran i Taulov, der ikke findes i dag.

Trafikstyrelsen har netop undersøgt kapaciteten på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov blandt andet set i lyset af Banedanmarks vurdering.

Omkring *organiseringen* af terminalerne er forholdet det, at til trods for, at der i Danmark i princippet er fri adgang til såvel national som international gods-

¹⁰ Analyse af kombimarkedet og kombiterminalstrukturen (Arbejdsnotat fra Banedanmark, marts 2005)

¹¹ Union Internationale des Chemins de Fer; Study On Infrastructure Capacity Reserves for Combined Transport by 2015, May 2004

transport på skinner, er der fortsat barrierer for markedsadgangen på grund af organisatoriske forhold. I dag er den største godsoperatør i Danmark også ansvarlig for driften af de største baneterminaler. Denne dobbeltrolle kan reducere incitamentet for andre godsoperatørers markedsadgang.

Som det fremgik af kapitel 5, er de forhenværende nationale jernbanevirksomheder fortsat de største aktører på markedet såvel i Danmark som f.eks. i Tyskland.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- Investeringer i jernbaneterminaler
- At adskille operatører af offentlige terminaler fra baneoperatører, o.l.
- Sikre de fornødne udbygningsmuligheder i Taulov og Høje Taastrup.

Investeringer i jernbaneterminaler

DSB ejer i dag de danske kombiterminaler, som selskabet efterfølgende har lejet ud til Railion.

DSB har som passagerselskab ikke nogen særlig tilskyndelse til at udbygge terminalerne, da øget godstransport vil kunne reducere transportmulighederne for DSB's passagertog.

På samme måde er Railions interesse for terminalerne formentlig begrænset til den grad, hvormed de bidrager til virksomhedens samlede forretning. På den anden side har regeringen fastslået i publikationen "Godstransport"¹², at man vil arbejde for, at de danske jernbaneterminaler bedre kan indgå i det åbne jernbanemarked for flere jernbanevirksomheder og transportkøbere.

En mulig inspiration kunne være den tyske model, hvor udpegning af centrale terminaler er et anliggende for delstaterne i forbindelse med deres trafikplaner, hvorefter de optages i forbundsstatens overordnede trafikplan. Staten kan give støtte til investeringer i terminalerne med op til 85 pct. af de samlede investerin-

¹² Transport- og Energiministeriet, Miljøministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet, september 2003

ger. Derimod kan der ikke gives driftsstøtte til terminalerne, da de i øvrigt skal drives på kommercielle vilkår¹³.

Kombiterminaler inden for ordningen etableres som selvstændige privatretlige selskaber med offentlige og private aktionærer. Selskabet skal eje den samlede terminal inkl. grunden.

Eventuelle investeringer vil skulle indgå i en samlet prioritering af de statslige investeringsmidler i forbindelse med den løbende investeringsplanlægning. En sådan selskabsdannelse vil i øvrigt forudsætte, at den offentlige regulering af området, der måtte være nødvendig, kan ske uafhængigt af et evt. statsligt medejerskab.

Gøre operatører af baneterminaler uafhængige af baneoperatører

Selskabet Railion A/S driver som nævnt de danske jernbaneterminaler, samtidig med at selskabet er det største operatørselskab af jernbanegodstransporter.

Denne dobbeltrolle giver ikke nødvendigvis anledning til problemer for andre selskabers adgang til det danske marked. Men der eksisterer dog en vis risiko for, at andre selskaber fravælger det danske godsmarked, fordi Railion i kraft af driften af de danske terminaler kan opnå kendskab til konkurrentfølsomme oplysninger.

Trafikstyrelsen er derfor ved at foretage en vurdering af alternative organiseringsmuligheder, der giver mulighed for at drive en bæredygtig og ikke-diskriminerende kombiterminalforretning.

Sikre udbygningsmuligheder omkring terminalerne

En forudsætning for, at terminalerne i givet fald kan udvikles i takt med ønskerne om øget anvendelse af jernbanetraffic ind og ud af Danmark, er, at der sikres udvidelsesmuligheder på de omkringliggende arealer. Dette kan eksempelvis konkret ske gennem en arealreservation f.eks. i planloven.

Af de aktuelle kommuneplaner fremgår, at Taulov Transportcenter/Taulov Kombiterminal har et areal på ca. 200 ha, hvoraf selve terminalen dog kun udgør

¹³ Oplyst af Deutsche GVZ-Gesellschaft (DGG), 29. november 2005

knap 16 ha. Terminalen blev i år 2000 udvidet til at kunne håndtere togstammer på op til 650 m. Fredericia kommune peger på, at terminalen inden for en tidshorizont på få år får behov for en udvidelse, der sætter den i stand til at håndtere tog på 850 m. Det skal imidlertid nævnes, at en sådan sporudvidelse, således som arealet er indrettet, vil blive vanskelig.

Placeringen af Taulov er såvel i forhold til den nationale geografi som tilstedeværelsen af de største godsmængder i udgangspunktet rigtig. For at fastholde en terminal i Taulov må der derfor i nødvendigt omfang sikres udbygningsmuligheder på længere sigt.

Det endelige behov herfor forventes belyst i forbindelse med Trafikstyrelsens vurdering af den optimale kapacitet på terminalerne i Taulov og Høje Taastrup.

6.1.3. Infrastruktur – Spor

I forhold til at sikre den fornødne kvalitet og eventuelle udbygning af det danske banenet, så der ikke opstår flaskehalsproblemer for banegodstransporterne i forbindelse med den forventede vækst i de internationale godstransporter, er der behov for en løbende vurdering af tilpasning og evt. udbygning af den danske baneinfrastruktur.

I den daglige drift af banetransporter er det vigtigt for operatøren at kunne stole på, at skinnenettet – og dermed den service han er i stand til at tilbyde – har en tilstrækkeligt høj kvalitet. Det betyder, at der løbende skal sikres et fornuftigt vedligeholdelsesniveau af banenettet, der forbedrer og fastholder en god standard.

I forhold til vurderingen af behovet for eventuelle udbygninger af nettet er der konkret igangsat et undersøgelsesarbejde med henblik på at afhjælpe kapacitetsproblemerne på strækningen mellem København og Ringsted. Overvejelserne om en Femern Bælt-forbindelse er ligeledes central i forhold til jernbanens styrkeposition i det samlede transportbillede.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- At sikre et hensigtsmæssigt niveau for den løbende vedligeholdelse af skinnenet og signaler.
- At overveje udbygning af nettet med en ny banestrækning mellem København og Ringsted.

- At arbejde for etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Løbende vedligeholdelse af skinnenet og signaler

Der er konstateret et efterslæb i vedligeholdelsen af jernbanenettets skinner og signaler, som har betydet, at det blandt andet i perioder har været og er nødvendigt at nedsætte hastigheden på skinnerne af hensyn til sikkerheden. Manglende vedligeholdelse af skinnenettet og en deraf følgende dårlig kvalitet i den service, som baneoperatørerne kan tilbyde, er med til at svække jernbanens position som alternativ til de rene lastbiltransporter.

Regeringen har derfor i november 2005 indgået aftale med Dansk Folkeparti og det Radikale Venstre om tilvejebringelse af et grundigt beslutningsgrundlag for en forbedring af jernbanenettets tilstand. Arbejdet med at udarbejde et beslutningsgrundlag er afsluttet i september 2006.

Herefter er der enighed om, at der fra 2007 vil være behov for flere ressourcer til forbedring af jernbanenettet. Behovet og finansieringen afklares i forbindelse med drøftelser i forligskredsen i efteråret 2006 og prioriteres på FLO7.

En eventuel ny banestrækning mellem København og Ringsted

En ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted vil i særlig grad blive relevant for godstransporterne, såfremt der bygges en fast forbindelse over Femern Bælt, hvor der forventes en stor vækst i godsstrømmene på Sjælland, når forbindelsen realiseres.

En fast forbindelse over Femern Bælt

Den faste forbindelse over Femern Bælt er et internationalt projekt med store perspektiver. Forbindelsen vil styrke integrationen mellem Skandinavien og kontinentet, og ikke mindst jernbanetransport vil blive styrket med den faste forbindelse.

Undersøgelserne viser, at det ikke kun er Danmark og Tyskland, der vil nyde godt af forbindelsen, men effekterne spreder sig langt ned i Europa og op i Skandinavien. En fast forbindelse over Femern Bælt bliver af mange, blandt andet af EU-Kommissionen betragtet som et "missing link" i den transeuropæiske infrastruktur. Forbindelsen vil således knytte ikke blot Danmark, men også det øvrige Skan-

dinavien, tættere til resten af Europa. Derfor støttes projektet også af især Sverige, men også af Norge.

Projektet vil således bidrage til at give jernbanetransporten et løft, især gods-transporten mellem Østdanmark og det øvrige Skandinavien samt mellem Østdanmark og det europæiske kontinent. Dette vil styrke konkurrenceevnen for godstransporten med jernbane og dermed understøtte en overflytning af gods til jernbanen, hvor det er økonomisk og trafikalt fornuftigt. Samtidig aflaster forbindelsen banekapaciteten i Sønderjylland, og bidrager derigennem også til en potentielt bedre trafikafvikling på skinner i Vestdanmark.

Der er aftalt en proces med den tyske regering, der sigter mod en endelig beslutning ultimo 2006.

6.1.4. Forsinkelser, manglende fleksibilitet og tillid

Kombinerede transporten involverer flere parter og indebærer derfor alt andet lige en større styringsopgave end transporten med et enkelt transportmiddel. Det forudsætter, at aktørerne kan have tillid til hinanden. Tillid kan være meget begrænset i en række situationer. Et eksempel kan være det forhold, at Railion som en del af DB-gruppen både er leverandør af trækraft og samtidig er konkurrent til de selskaber, der som mellemmænd organiserer kombinerede vej og bane-transporter for den egentlige transportkøber.

Betydelige forsinkelser af tog i den kombinerede trafik er stadig et stort problem. Af den seneste statistik fremgår det således, at godt 20 pct. af alle internationale tog er forsinket mere end 3 timer¹⁴, hvilket stort set er uændret siden 1999. I de første 3 måneder af 2005 var kun 65 pct. af togene rettidige, hvilket dog er udtryk for en beskedent forbedring med 5 procentpoint siden 1999.

Er et tog forsinket bare nogle få timer, kan det betyde yderligere forsinkelser, fordi man mister tilslutningsforbindelser,¹⁵ eller der opstår køproblemer på terminaler eller skinner. Slutresultatet kan meget vel blive, at den endelige levering sker med måske et døgn forsinkelse. Det betyder, at en planlagt produktion måske ikke kan gennemføres, og en eller flere produktionslinier må stå stille i en pe-

¹⁴ UIRR Combined Transport in Brief, issue 2, September 2005

¹⁵ Se Banedanmarks systemkøreplaner

riode med et deraf følgende økonomisk tab. Denne usikkerhed kan således være medvirkende til, at banetransporten også fravælges, hvor den ellers burde være et godt bud på et alternativ til lastbilen.

Et af problemerne er her, at man i ringe grad er i stand til at vælge alternative ruter og dermed undgå forsinkelser. Køres der over længere strækninger, vil godstog undervejs uvægerligt løbe ind i trængsel, og her prioriteres gods fortsat lavere end passagertransport.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- Sikre højere prioritering af godstog ift. persontog.
- Undersøge mulighederne for gennem erstatninger ved forsinkelser at skabe incitament til at undgå forsinkelser i transportkæden.

Højere prioritering af godstog

I henhold til jernbaneloven kan transport- og energiministeren prioritere anvendelsen af banekapaciteten.

I driftssituationen er reglerne for prioritering, at rettidige tog som hovedregel har retten til at forblive rettidige. En operatør kan dog have dispositionsregler, der kan ændre hovedreglen, når det ikke får konsekvenser for andre operatører.

Højere prioritering af godstog er dog primært et internationalt spørgsmål, hvor der i højere grad end i dag kan arbejdes målrettet på at afdække mulighederne for at give godstog en højere prioritet, så der ikke pr. automatik altid gives første prioritet for passagertransporter på det europæiske jernbanenet. Man kunne eksempelvis forestille sig, at godstog som udgangspunkt havde samme prioritet som passagertog uden for myldretiderne.

De overordnede principper for udnyttelsen af banenettet – og dermed prioriteringsreglerne – må i sin natur i sidste ende bero på en politisk afvejning blandt medlemslandene i EU.

Øget brug af samfundsøkonomiske beregninger ved prioritering af godstransporter kunne sandsynligvis være med til at understøtte en prioritering mellem passagertog og godstog på konkrete strækninger i tilfælde af forsinkelser, der eksempelvis kunne lede til en relativt højere prioritering af godstog uden for myl-

dretiderne. Der er i dag visse svagheder i det metodemæssige grundlag for de samfundsøkonomiske analyser i forhold til at vurdere den fulde værdi af gods-transport. Transport- og Energiministeriet vil løbende arbejde for, at de samfundsøkonomiske argumenter underbygges og videreudvikles i forhold til også at kunne belyse spørgsmål om prioritering mellem gods- og passagertransport.

Erstatninger ved forsinkelser

Betydelige forsinkelser af tog i den intermodale vej/bane trafik er et væsentligt problem, og man skal ikke have lidt økonomisk tab ret mange gange, før man som transportkøber benytter alternative transportmuligheder.

Det er muligt for ejeren af godset at få kompensation i forbindelse med forsinkelser i henhold til internationale regler om jernbanebefordring.

Reglerne indebærer imidlertid, at der skal en ganske betydelig forsinkelse til, før man er berettiget til erstatning. Eksempelvis skal en transport mellem Danmark og Ruhr-distriktet, der normalt tager 26 timer, være mere end 60 timer forsinket, før reglerne træder i kraft. Tilsvarende vil en togforbindelse mellem Danmark og Verona i Italien, der normalt tager 2½ døgn, skulle være forsinket i mere end 4½ døgn, før der kan opnås kompensation. Det betyder, at motivationen for at minimere forsinkelser i transportkæden er ganske begrænset.

Det bør derfor undersøges, om ikke reglerne i det internationale reglement reelt i højere grad beskytter jernbanevirksomhederne frem for at medvirke til problemløsning. Således var der på et tidspunkt tanker om EU-regulering af såvel passager- som godssiden. Der blev imidlertid kun vedtaget regler for passager-siden.

6.1.5. Teknisk harmonisering af jernbaneområdet i EU

En teknisk harmonisering af de grænseoverskridende jernbanetransporter er afgørende for en smidig og effektiv afvikling af transporterne. En teknisk harmonisering bidrager således både til at sikre hurtigere forbindelser og reducere risiko for forsinkelser og til at reducere omkostningerne ved jernbanetransport gennem ensartede og bredt gældende standarder.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- At fortsat arbejde aktivt på at understøtte en teknisk harmonisering på jernbaneområdet i EU-regi.

Fortsat harmonisering af de tekniske standarder i EU

Der er behov for fortsat at understøtte og forbedre den tekniske harmonisering af de grænseoverskridende jernbanetransporter i Europa.

Manglende teknisk harmonisering er sandsynligvis det største problem for de internationale jernbanegodstransporter, fordi de grænseoverskridende transporter ofte bliver forsinkede som følge af, at der enten skal skiftes lokomotiver og/eller lokomotivfører ved grænseovergange.

Transport- og Energiministeriet vil derfor støtte EU-Kommissionens bestræbelser på at gøre det lettere og mere smidigt at passere medlemsstaternes landegrænser med tog.

Tabel 6.1 Strategiske indsatsområder for bedre samspil mellem vej-/bane-transporter

	Fremtidige indsatsområder for intermodale vej-/banetransporter
Nationalt	<ul style="list-style-type: none">• Reduceret krav til forsikringsdækning• Vurdering af finansielle muligheder for udbygning af terminalerne herunder selskabsdannelse med offentlig/privat ejerskab.• Gøre operatører af offentlige terminaler uafhængige af baneoperatørerne, traktionsselskaber o.l.• Sikre god kvalitet af infrastrukturen gennem et fornuftigt niveau for den løbende vedligeholdelse af jernbanenettet.• Overveje muligheden for at etablere en ny banestrækning mellem København og Ringsted.• Arbejde for en fast forbindelse over Femern Bælt.• Sikre de fornødne udbygningsmuligheder i Taulov og Høje Taastrup.
Internationalt	<ul style="list-style-type: none">• Vurdere mulighederne for at sikre en højere prioritering af godstog.• Vurdere mulighederne for, at der ydes højere erstatninger ved forsinkelser af banegodstog.• At arbejde for at sikre en bedre teknisk harmonisering af de grænseoverskridende transporter i Europa.

6.2. Bedre samspil mellem vej-, bane- og søtransporter

6.2.1. Havne - bindeleddet mellem land og sø.

Havnene udgør et afgørende led i samspillet mellem søtransport og andre transportformer.

Alle havne er gennem deres natur multimodale, da godset som regel ikke har slutdestination i havneområdet. Langt det meste gods defineres dog ikke som intermodalt, da det udgøres af grus, sten, sand, olie, etc., der oplagres i havnene og senere transporteres videre.

Havne med intermodal trafik skal kunne betjene lastebærerne, hvilket stiller særlige krav til løftegrej eller arealer til henstilling af ventende løstrailere og containere.

Det er Transport- og Energiministeriets vurdering, at de danske havne, der betjener intermodal trafik, har en ret præcis opfattelse af egne styrker og kompetencer og hvilke former for intermodal godsomsætning, de bør satse på.

I den danske containertrafik er Århus havn langt den største med en omsætning i 2005 omregnet til tyve fods enheder på knap 400.000 stk. Århus havn har – som den eneste i Danmark – en oversøisk containerrute. Ruten, der besejles af Mærsk en gang om ugen, går til fjernøsten, og anløber tillige Gøteborg Havn. Den samlede danske containertrafik i 2005 på 614.000 tyve-fods enheder¹⁶ er imidlertid ikke stor nok til flere direkte forbindelser. Der er derfor et fast rutenet mellem danske containerhavne og de store nordvesteuropæiske oceanhavne som Hamburg, Bremen og Rotterdam m.fl., der fungerer som centrale knudepunkter, hvorfra der stort set dagligt er forbindelser til alle væsentlige destinationer på kloden.

I boks 6.1. er angivet en opdeling mellem danske intermodale havnes betydning i henholdsvis nationalt og lokalt/regionalt perspektiv. Opdelingen er baseret på mængderne for intermodale transport i de forskellige havne, hvor det fremgår at Århus, Esbjerg, København-Malmø og Kalundborg med forholdsvis store mæng-

¹⁶ Kilde: "DST Skibsfart på danske havne 2005". Omfatter kun containere (TEU) der går over kaj, dvs. eksklusiv feeder med jernbane eller lastbil, der også håndteres i havnene.

der intermodalt gods vurderes at have størst national betydning, mens de øvrige havne i højere grad har betydning for den regionale og lokale godstransport.

Boks 6.1 National, regional/lokal betydning af havne, der betjener gods i containere og/eller løstrailere.

Havne med national betydning:

Århus, Esbjerg, København-Malmø Havn og Kalundborg.

Havne med overvejende lokal eller regional betydning:

Rønne, Hanstholm og Grenå, Frederikshavn, Hirtshals, Køge, ADP (Fredericia og Nyborg), Aalborg, Aabenraa og de større færgehavne.

6.2.2. Større specialisering og udvikling af stordriftsfordele kan understøtte den intermodale søfart

Det havnepolitiske oplæg ”Vækst i danske havne”¹⁷ fra 2005 peger på, at vækst i den danske havnesektor vil kunne opnås ved, at rammevilkårene stimulerer en udvikling i retning af større havne, som vil kunne udnytte stordriftsfordele og udvikle havnenes muligheder som intermodale transportcentre.

Tilsvarende peger rapporten på, at vækst i havnesektoren forudsætter, at det fremtidige havnelandskab i Danmark kommer til at bestå af færre, men større havne. Det nævnes i den sammenhæng, at de store havne skal kunne udvikle deres effektivitet og dermed opnå større konkurrencekraft i forhold til udenlandske havne og andre transportformer gennem:

- høj grad af specialisering i bestemte transportformer og godstyper og
- udnyttelse af stordriftsfordele og bedre kapacitetsudnyttelse.

Specialiseringen og stordriftsfordelene har allerede medført, at Århus Havn i praksis er anerkendt som det afgørende internationale/globale container-knudepunkt, mens København-Malmø Havn er Øresundsregionens feederhavn, det vil sige en havn, der typisk tjener som fødelinie til større havne, hvor godset samles og transporteres videre fra.

¹⁷ Vækst i danske havne er udarbejdet af Transport- og Energiministeriet samt Søfartsstyrelsen og Konkurrencestyrelsen i november 2005.

Også for så vidt angår løstrailertrafikken viser konkurrencen klare tegn på øget specialisering og udnyttelse af stordriftsfordele med Esbjerg, Kalundborg og Århus som de største. Volumen i løstrailertrafikken i øvrige havne er beskedent i forhold til de tre store havne, men det må forventes, at der også i disse havne er potentiale for øget trailertrafik.

Havnene og havnevirksomhedernes evne til at kunne tilbyde et tilstrækkeligt frekvens i antal afsejlinger og en tilfredsstillende omladningstid vil være afgørende for havnenes evne til at tiltrække den nødvendige volumen i godsmængderne og dermed mulighed for at udvikle mere effektive omladningsfunktioner.

De større havne med tilstrækkelige godsmængder har som udgangspunkt bedre mulighed for at bidrage til at løse de forventeligt øgede transportopgaver i forbindelse med de intermodale transport, idet de vil kunne udnytte stordriftsfordelene og der igennem havnenes muligheder som intermodale transportcentre. Det fordrer ikke mindst, at disse danske havne og havnevirksomheder udvikler faciliteter og logistik, som gør dem egnede til at håndtere denne transportmåde, der får stadig større betydning i den internationale vareudveksling.

Havnenes fokus på at øge deres evne til at tage markedsandele fra andre europæiske havne og til at overflytte gods fra landevejstransporter til søtransporter for godstrafikken til og fra Danmark bør derfor understøttes med relevante rammevilkår.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- at analysere mulighederne for at tilskynde til, at havnene i højere grad organiseres i privatretsligt regi, hvorved havnene kan opnå øgede frihedsgrader til aktiviteter,
- at sikre støtte til havnene i deres bestræbelser på at tiltrække midler fra Marco Polo programmet til nye infrastrukturinvesteringer, der understøtter de intermodale transport,
- fortsat liberalisering af cabotage fra tredjelande i europæiske havne,
- Transport- og Energiministeriet vil i 2007 fremlægge en samlet strategi for udviklingen af de danske havne.

Tilpasning af havnenes rammevilkår

Rammevilkårene i de danske havne giver i dag en række begrænsninger i forhold til, hvilke driftsaktiviteter havnene må udføre og de lånemuligheder, de enkelte havne har. Begrænsningerne er i en vis udstrækning knyttet til organisationsformen. En målsætning er derfor at understøtte en udvikling af rammevilkårene i den danske havnesektor ved at give dem øgede frihedsgrader, så havnene kan tilpasse sig markedsudviklingen gennem f.eks. omdannelser til aktieselskaber.

Transport- og Energiministeriet vil tage initiativ til at gennemføre en analyse af baggrunden for kommunernes valg mellem de forskellige organisatoriske havnetyper. Det vil herudover blive undersøgt, om der er uhensigtsmæssigheder i forhold til lovgivningen, som blokerer for kommunernes ønske om eksempelvis at sælge en havn til private aktionærer.

Støtte til at opnå midler fra Marco Polo programmet

EU's såkaldte Marco Polo program sigter mod at understøtte tiltag i EU-landene, der fremmer intermodal søtransport. Transport- og Energiministeriet kan i den sammenhæng yde støtte til havnene i deres bestræbelser på at tiltrække midler herfra.

Der tænkes især på bistand til ansøgninger om f.eks. katalysatorprojekter, som kan bidrage til etablering af manglende infrastruktur i havnenes bagland.

Transport- og Energiministeriet vil derfor i samråd med havnene vurdere mulighederne for at forøge de danske støttemidler fra Marco Polo Programmet.

Fortsat liberalisering af cabotage

Adgangen for tredjelande til at udføre cabotage i EU er underlagt de enkelte landes lovgivning. En række lande, herunder Danmark, Storbritannien, Irland, Holland og Belgien giver tredjelande fuld adgang til deres cabotagemarkeder, mens EU's øvrige medlemsstater ikke har åbnet disse.

Det er Transport- og Energiministeriets vurdering, at der bør arbejdes mod en fuld liberalisering af de internationale havnes modtagerpligt, så også cabotage for tredje lande bliver behandlet i EU's kommende havnepolitik. Øget adgang til cabotage skønnes at kunne have en positiv betydning for intermodale søtransporter, fordi det giver mulighed for ekstraindtægter.

6.2.3. Investeringer

Havnen og dens medaktører skal indfri kundernes krav til håndtering og rettidighed, herunder kunne hjælpe til med alternative løsninger, såfremt der opstår forsinkelser eller andre problemer.

Indfrielse af de ovennævnte krav vil ofte stille krav til anskaffelse af specielt håndteringsgrej, herunder kraner mv., samt til udbygninger eller tilpasninger af infrastrukturen i og omkring havnen. Sådanne investeringer bør i givet fald gennemføres som et resultat af specifikke analyser af investeringernes langsigtede lønsomhed.

Havnens sammenhæng med den omkringliggende infrastruktur er ligeledes vigtig, da det har betydning, hvor nemt og hurtigt det er at komme til og fra havneområdet.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- at undersøge rammerne og præmisserne for de fremtidige investeringer i de danske havne
- at få belyst forskellige muligheder i EU for at modtage støtte til havneinvesteringer.

Havneinvesteringer

Investeringsomkostningerne til håndtering af godset på havnene kan illustreres ved, at omkostningsniveauet for en såkaldt portalkran, der løfter containere, er mellem 40 og 50 mio. kr. pr. stk., mens anskaffelsespris for andre håndteringsenheder let beløber sig til mellem 3 og 4 mio. kr.¹⁸

De store investeringer til containerhåndtering og de begrænsede containermængder i trafikken til og fra Danmark indebærer, at det må forventes, at kun et meget begrænset antal havne vil kunne opretholde et økonomisk positivt dækningsbidrag til driften ved containerhåndtering.

Investeringer til håndteringsfaciliteter er et led i havnenes kommercielle drift og dermed ikke et statsligt anliggende.

¹⁸ Prisinformationer indhentet fra bl.a. Kalmar Industries

For så vidt angår den omkringliggende infrastruktur har staten efter kommunalreformen på vejsiden som nævnt overtaget hele det overordnede vejnet, og dermed også en del af strækningerne, der forbinder havnene med det øvrige transportsystem. Dertil kommer, at banenettet i vid udstrækning er ejet af staten. Staten har således også finansieret udbygning af et havnespor til Århus Havn netop med henblik på at understøtte den intermodale bane-/søtransport.

Transport- og Energiministeriet vil i samarbejde med havnene foretage en vurdering af investeringsbehovet for de danske havne i perioden frem til 2025. Eventuelle statslige investeringer eller midler til medfinansiering af en forbedret infrastruktur vil i givet fald indgå i den samlede prioritering af statens investeringsmidler i forbindelse med de løbende investeringsplaner.

Muligheder for EU-støtte

Der er i EU-regi mulighed for at søge støtte til investeringer blandt andet gennem TEN-T støttemidlerne. Transport- og Energiministeriet vil derfor vurdere mulighederne for, at danske havne kan opnå investerings støtte fra EU samt være behjælpelig med støtte i forbindelse med eventuelle konkrete ansøgninger.

Tablet 6.2 Strategiske indsatsområder for bedre samspil mellem vej-/søtransporter

	Fremtidige indsatsområder for intermodale vej-/søtransporter
Nationalt	<ul style="list-style-type: none"> • Styrke samarbejdet og arbejdsdelingen mellem de enkelte havne, og dermed skabe grundlag for stordriftsfordele og en løbende effektivisering af driften. • Sikre havnene øgede frihedsgrader med hensyn til tilrettelæggelse af arbejdet og tilbud om serviceydelse til søtransporterhvervet. • Sikre en fortsat velfungerende og effektiv tilbringer infrastruktur til de danske havne. • Foretage en analyse af behovet for investeringer i og omkring havnene.
Internationalt	<ul style="list-style-type: none"> • Bistand til havnene til ansøgninger om f.eks. katalysatorprojekter, som kan bidrage til etablering af manglende infrastruktur i havnenes bagland • Arbejde for fuld liberalisering af den internationale søfart, så også cabotage for tredje lande bliver behandlet i EU's kommende havnepolitik

6.3. Bedre samspil mellem luftfragt og lastbiltransporter

6.3.1. Luftfragt i en globaliseret verden

Globaliseringen indebærer, at behovet for transport af gods over lange afstande øges. Det gælder ikke mindst transporten af det såkaldte højværdigods, hvor flyet ofte er det foretrukne transportmiddel.

Flyet er som regel også det foretrukne transportmiddel, når det drejer sig om varer med kort holdbarhed, der skal transporteres langt, som eksempelvis frisk fisk. Virksomhederne vælger også ofte flyet, når der er tale om eksempelvis reservedele til maskiner, som skal nå hurtigt frem, for at et helt produktionsanlæg kan komme op at køre.

Mange danske virksomheder vælger at få transporteret HI-FI udstyr, mobiltelefoner og tekstiler med fly til Danmark. Der er tale om varer med høj værdi, og man har derfor bedre ”råd” til at benytte flyet som transportmiddel, da transporten betyder relativt mindre for de samlede omkostninger. Der er ligeledes tale om varer, som skal afsættes hurtigt på markedet, da forbrugerne primært er interesseret i de nyeste modeller.

I de senere år har der været en betydelig vækst i luftfragt på verdensplan. Der er dog forskel på, hvor kraftig væksten har været mellem forskellige regioner, jf. tabel 6.3. Som det fremgår, har væksten i luftfragten været mest udtalt i Asien og mellem Europa og Asien.

Tabel 6.3 Vækst i luftfragt på de største markeder i 2003 (i tons)

Verdensplan	3,9 %
Nordamerika	0,7 %
Europa-Nordamerika	2,5 %
Asien-Nordamerika	1,2 %
Nordamerika-Latinamerika	0,9 %
Europa-Asien	6,1 %
Intra-Asien	6,7 %
Internt i Kina	9,4 %

Kilde: 2004/2005 Boeing World Air Cargo Forecast.

Ofte foregår transporten på de regionale ruter bl.a. af økonomiske grunde med lastbil. Men selvom flygodset transporteres med lastbil, sker alt andet (håndtering, sikkerhed, dokumenter) på samme vilkår som for fragt, der flyves. En del af de lastbiler, der benyttes til transport af flygods, har indrettet ladet med samme type ruller, som anvendes på dækket i flyene, hvorved pålæsning og aflæsning i lufthavnenes cargo-centre lettes.

I sammenligning med de tre store europæiske fragtknudepunkter er Københavns Lufthavn en relativt lille lufthavn. I de senere år er der transporteret knap 100.000 tons gods til/fra Københavns Lufthavn (samt godt 250.000 tons i transit), mens der i alt er transporteret i størrelsesordenen 1,5 millioner tons gods til/fra både Frankfurt, Paris og Amsterdam, jf. også tabel 6.4, der viser luftfragtmængderne til og fra de største fragtlufthavne i Europa.

Tabel 6.4 Godsmængder i 1.000 tons til/fra de største europæiske fragtluft-havne, 2004

Paris, Ch. De Gaulle	1.876,9
Frankfurt Rhein/Main	1.838,9
Amsterdam	1.467,2
London Heathrow	1.412,0
Luxembourg	713,0
Brussels National	628,4
Køln/Bonn	615,4
Liege	382,3
Madrid	378,2
Milano Malpensa	361,2
København	335,6

Kilde: EU-Kommissionen, 2005. EU Energy and Transport in Figures.

Den næststørste fragtlufthavn i Danmark er Billund Lufthavn, der har et særligt Cargo Center. Godsomsætningen i Billund Cargo Center er gennem en 10-års pe-riode fra 1995 til 2004 næsten fordoblet til ca. 50.000 tons, og Billund har der- med etableret sig som et effektivt regionalt center for konsolidering af luftfragt til og fra jyske og fynske virksomheder. Billund Lufthavn er dermed et godt supple- ment til Københavns Lufthavn.

6.3.2. Infrastruktur og samspil med vejtransporten

Det er karakteristisk, at flyet i lighed med toget og søtransporten kun i meget sjældne tilfælde kan bringe flygods til det endelige bestemmelsessted. Luftfrag- ten er derfor ligeledes afhængig af et effektivt samspil med de øvrige transport- former, herunder ikke mindst lastbiltransporten.

Hvis lastbiler effektivt skal kunne levere/afhente gods i lufthavnene, kræver det, at der er gode vejforbindelser. I forbindelse med anlægget af den faste forbindel- se over Øresund blev der etableret særdeles gode motorvejsforbindelser til Kø- benhavns Lufthavn.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- etablere mulighed for kørsel med modulvogntog,

- at der løbende foretages en vurdering af behovet og mulighederne for at forbedre adgangen til og fra centrale lufthavne.

Modulvogn tog

Transport- og Energiministeriet har den 1. juli 2006 igangsat et projekt, hvor lange lastbiler (de såkaldte modulvogn tog) har fået mulighed for at fragte gods til Københavns Lufthavn over Øresundsbroen. Dette vil være med til at understøtte samspillet med vejtransporten, ligesom et eventuelt udvidet forsøg yderligere vil underbygge mulighederne for effektive og sammenhængende transportkæder.

Løbende vurdering af adgangsmulighederne

Københavns Lufthavn vil i de kommende år satse på at udvikle lufthavnen som internationalt center for al fragttransport, hvor fragt kan samles og sendes videre – med lastbil, tog, fly og skib. I forbindelse med byggeriet af den faste forbindelse over Øresund købte lufthavnen således et stort inddæmmede areal øst for lufthavnen ud mod Øresund, hvor lufthavnen vil udvikle et internationalt cargo-center og skabe en såkaldt Airport Business Park. Det nye område henvender sig primært til virksomheder, der beskæftiger sig med fragt og logistik.

Billund Lufthavn har i samarbejde med Århus Havn etableret en luftfragtsterminal på Århus Havn. Terminalen fungerer som opsamlingssted for regionens luftfragt, og godset transporteres mellem havnen i Århus og lufthavnen i Billund med daglige shuttle-transporter. Terminalen blev indviet i august 2005, og er i dag blandt andet opsamlingssted for skibsreservedele, som ofte skal flyves videre ud i verden.

Transport- og Energiministeriet vil derfor løbende overveje behovet for at understøtte adgangsveje til lufthavnene i forbindelse med de samlede prioriteringer af statens investeringsmidler. Det er dog indtrykket, at der langt hen ad vejen er tilvejebragt rigtig gode infrastrukturforhold til de centrale lufthavne, ligesom tiltagene omkring modulvogn tog er med til at udnytte kapaciteten på vejnettet til og fra Københavns Lufthavn bedre.

6.3.3. Liberalisering af luftfartsaftalerne

For at sikre en så fleksibel og effektiv tilrettelæggelse som muligt af det samlede transportsystem, er det vigtigt, at der ikke eksisterer barrierer for den enkelte transportform, der hindrer nye og konkurrencedygtige transportere. Danmark ar-

bejder derfor for liberale bilaterale luftfartsaftaler, og støtter Kommissionens arbejde med at forhandle så frie luftfartsaftaler som muligt. Skulle der blive forhandlet fællesskabsaftaler med restriktioner, er den danske holdning, at eventuelle EU-aftaler mellem EU og tredjelande ikke må stille medlemslandene ringere end gennem deres (eventuelle) respektive bilaterale luftfartsaftaler – og gerne bedre.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- at arbejde for så liberale luftfartsaftaler som muligt i de bilaterale luftfartsforhandlinger og i Kommissionens fælles forhandlinger
- at sikre en god økonomisk effektivitet i udførelsen af opgaver på sikkerhedsområdet

Liberale luftfartsaftaler

I forbindelse med etablering af nye fragtruter kan det være et problem, hvis de bilaterale luftfartsaftaler ikke er tilstrækkeligt liberale. Derfor er det vigtigt, at der arbejdes for at indgå bilaterale luftfartsaftaler med andre lande omkring trafikretigheder, der sikrer, at der er mulighed for at åbne de fragtruter, der er kommerciel interesse i.

Transport- og Energiministeriet vil i forlængelse af implementeringen af strategien "Dansk luftfart 2015" arbejde for, at aftalegrundlaget i forbindelse med de bilaterale luftfartsforhandlinger og i Kommissionens fælles forhandlinger bliver så liberalt som muligt for på denne måde at sikre den størst mulige grad af konkurrence. Dette gælder især transporter mellem Danmark og tredjelande, hvor konkurrencen i dag er begrænset. Hvad specielt angår USA, har amerikanske luftfartsselskaber opbygget centre i Europa for distribution af fragt mellem USA og Europa, der også i et vist omfang muliggør transporter mellem europæiske lande, men ikke indenrigs. EU-luftfartsselskaber kan heller ikke flyve indenrigs i USA, men der søges ved forhandlinger mellem EU og USA at blive skabt basis herfor i forbindelse med en gradvis etablering af et fælles luftfartsområde.

Et højt sikkerhedsniveau for pengene

Især i de senere år har sikkerhed været på såvel den nationale som den internationale dagsorden, når det gælder transport og ikke mindst luftfart.

Vilkårene for luftfragten er afhængig af de generelle internationale rammevilkår, herunder ikke mindst på securityområdet. Der er således faste standarder for, hvor højt sikkerhedsniveauet skal være. Der kan og skal ikke gås på kompromis med sikkerheden, og det er derfor vigtigt, at det i implementeringen af forskellige typer af regulering sikres, at denne sker så effektivt som muligt. Dermed sikres et højt sikkerhedsniveau i en fornuftig balance med omkostningerne.

Transport- og Energiministeriet har derfor løbende fokus på implementeringsomkostningerne, når de internationale standarder gennemføres.

6.3.4. Effektivitet og gode rammevilkår

Et godt samspil mellem luftfragten og de øvrige transportformer forudsætter, at der også er et fornuftigt antal ruter og afgang fra de danske lufthavne. Hvis Danmark skal være et attraktivt land at etablere fragtruter til/fra, kræver det, at erhvervet har gode rammevilkår. Rammebetingelserne handler også om omfanget af administrative byrder, niveauet for lufthavnstakster samt brugerbetaling for myndigheds- og serviceydelser. Samtidig spiller uddannelse en stor rolle i en stadig mere globaliseret verden, og det er derfor centralt, at de danske luftfartsuddannelser hele tiden udvikles og sikres en fortsat høj kvalitet.

Tiltag til forbedringer kunne være:

- via regelforenkling at sikre så få administrative byrder som muligt for luftfarten
- at gennemføre analysearbejde om fremtidssikring af luftfartsuddannelser

Regelforenkling og administrative byrder

Regler skal være enkle og effektive. Det er en vigtig del af regeringens politik at lette virksomhedernes administrative byrder, herunder også på luftfartsområdet, hvor der er megen erhvervsrettet regulering.

Et godt og konstruktivt samarbejde med myndighederne kan have stor betydning for erhvervets udviklingsmuligheder. Det gælder eksempelvis for Cargo Center Billund, hvor lufthavnen understreger, at de seneste års fremgang blandt andet kan tilskrives det gode daglige samarbejde med toldmyndighederne.

Det er vigtigt, at myndighederne og leverandørerne af serviceydelser på luftfartsområdet leverer effektive ydelser af høj kvalitet, for jo mere effektive myndigheder mv. er, jo mindre omkostninger får luftfartserhvervet. Det gælder ikke mindst, fordi en betydelig del af de offentlige ydelser på luftfartsområdet er brugerbetalte. Dertil kommer, at hvis ikke de danske myndigheder mv. leverer effektive ydelser af høj kvalitet, risikerer man, at erhvervet vælger andre lufthavne og flyver uden om Danmark. Dermed begrænses mulighederne for at udnytte luftfarten som del af et intermodalt transportsystem.

På luftfartsområdet er der derfor nedsat en forenklingsgruppe – under Statens Luftfartsvæsenes formandskab – som er ved at vurdere forskellige muligheder for at gennemføre administrative lettelser for luftfartserhvervet.

Fremtidssikring af luftfartsuddannelser

I en globaliseret økonomi spiller uddannelse og viden en central rolle for innovation, udvikling og fornyelse. Det gælder også i luftfragtsbranchen. Det er vigtigt, at de ansatte i dansk luftfart har de nødvendige kvalifikationer. Jo bedre de danske luftfartsuddannelser er, desto bedre vil Danmark være stillet i sammenligning med de lande, som vi konkurrerer og samarbejder med på luftfartsområdet.

Transport- og Energiministeriet har således iværksat et analysearbejde med henblik på en kortlægning af luftfartsuddannelserne, herunder overvejelser om, hvorledes luftfartsuddannelserne mest hensigtsmæssigt fremtidssikres. I den forbindelse vil det blive overvejet, om udviklingen på fragtområdet giver anledning til særlige udfordringer.

6.3.5. Strategiske indsatsområder for luftfragt

Den danske indsats for at forbedre rammevilkårene for luftfragten vil i de kommende år have både en national og en international dimension, jf. tabel 6.4.

Tabel 6.5 Strategiske indsatsområder for et bedre samspil mellem vej-/luftfragtstransporter

	Fremtidige indsatsområder for luftfragt
Nationalt	<ul style="list-style-type: none">• Iværksætte forsøg med modulvogntog til Københavns Lufthavn.• Gennemføre en række administrative lettelser for luftfartserhvervet.• Gennemføre analysearbejde om fremtidssikring af luftfartsuddannelser.• Fortsat implementering af strategien "Dansk luftfart 2015"
Inter-nationalt	<ul style="list-style-type: none">• Forhandle liberale luftfartsaftaler.• Sikre et højt sikkerhedsniveau og en fornuftig balance i forhold til de dertil knyttede omkostninger.• Arbejde for øget liberalisering af luftfartsbranchen og for at sikre fair konkurrence på det internationale luftfartsmarked.

ISBN 87-91511-66-6

Transport- og Energiministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55
Telefax 33 12 38 93
trm@trm.dk
www.trm.dk