

Handlemuligheder for at fremme intermodale transporter til - og fra Danmark

**Bedre samspil mellem vej og søtransport: Havne
med intermodalitet**

Trafikdage 28/29.08.06

Fokusområder

- Fokus i denne sammenhæng er overvejende på havnene samt samspillet mellem land- og søtransport

Hvorfor fokusere på søtransport ?

- Fordi søtransporten er den store spiller når vi taler om international godstransport
- Dækker formentlig op mod 80-90 % af den internationale varehandels overordnede transportbehov (forbehold for pre/post)
- Har markante udviklingspotentialer i tilknytning til en fortsat globaliseret verdenshandel med markant fokus på optimering og værdikædebetragtinger
- Trængsel (på havet) er endnu et overvejende ukendt fænomen
- Mulighederne for udviklingen af skibsteknologi- også med hensyn til miljøperformance- er stadig meget stærk

Hvad betyder havnene ?

- Havnene er søtransportens terminaler og omladningspunkter- og som sådan fuldstændig uundværlige i den effektive transportkæde (sø- sø + sø/land)
- Havnene ligger inde med en række vigtige udviklingspotentialer såvel i tilknytning til søtransporten som til landtransporten
- Havnene (herunder de danske) klarer sig generelt godt ud fra en økonomisk målestok, men er ofte lidt anonyme. Spørg den ”almindelige” dansker om hvorledes importvarer kommer til DK !!

Hvad kendetegner en havn med intermodalitet ?

- Evnen til at håndtere intermodalt gods enten i form af lo/lo gods (containere) eller ro/ro gods (løstrailere/flatracks)
- Og med håndteringen tænkes såvel på håndteringen af lastebærerne fra skib til kaj og på havnearealet (stevedoring eller cts) men efterhånden også på den efterfølgende logistiske håndtering af godset i forbindelse med stuffing, stripping mm (cfs)
- Fokus i dag er dog overvejende på ”det specifikt intermodale”, dvs. lastebæreren.
- Fremover vil fokus dog i stigende grad være på CFS operationerne, idet value adding vil få en fremtrædende rolle

Ligheder og forskelle i det intermodale koncept

- **Det internationale/oversøiske gods er i overvejende grad baseret på brug af det ISO baserede containerkoncept med TEU, FEU og FEU+ (45 ") containere**
- **Qua ISO standard er disse enheder ikke EUR palle kompatible, hvilket stiller anderledes krav til håndtering af godset**
- **Containeren er derfor i høj grad knyttet til den internationale trafik til - og fra Europa, samt på feeder indenfor Europa- og til Grønland mv.**
- **Rullekonceptet med løstrailere mm. er derimod ideelt til transporter af pallebaseret gods på vej, bane og nærsø indenfor Europa**
- **Derfor: Grundlæggende forskelle mellem de to koncepter, men i nogen udstrækning supplerer de hinanden, og de kan danne synergier i terminalerne (håndtering, pakning mm) dvs. hos operatørerne i bred forstand**

(Den fortsatte) vækst i den (intermodale) søtransport

- **Omsætningen af intermodalt sø gods vokser (kraftigt)- og vil fortsat vokse- grundet større internationalt handelssamkvem og globalisering**
- **Forventelig vækst i containeriseringen også af bulkprodukter (stykgods er allerede containeriseret)**
- **Større anvendelse feedertransporter (lo/lo) pga trængsel mm**
- **“Sejl uden om Mauten” koncepter med ro/ro (eksempelvis Esbjerg – Zeebrügge)**
- **Tankerne om et fælles “North Sea Baltic Hub” som kan tiltrække den oversøiske trafik til en skandinavisk havn**

De intermodale havne i undersøgelsen

Havn	Vigtigste intermodale trafikform (beregnet i tons)	Andel af samlet omsætning godsomsætning (tons)	Intermodal omsætning målt i tons
CMP (København)	Containertrafik	18.5 %	1.2 mio
Esbjerg	Rulletrafik	44 %	1.7 mio
Århus	Containertrafik	45 %	4.6 mio* (skønnet)
Aalborg	Containertrafik	7 %	0.24 mio**
Rønne havn	Rulletrafik	26 % (skønnet)	0.4 mio (skønnet)*
Frederikshavn	Rulletrafik	10 %	0.3 mio (skønnet)
Aabenraa	Rulletrafik	17 %	0.22 mio (skønnet)
Hirtshals	Rulletrafik	23 %	0.3 mio (skønnet)
Fredericia/ADP	Rulletrafik	3 %	0,43 mio
Grenå	Rulletrafik	7 %	0.05 mio (skønnet)****
Køge	Rulletrafik	27 %	0.4 mio (skønnet)*
Gedser	Rulletrafik	Ca 1 %	0.01 mio (skønnet)
Kalundborg	Rulletrafik	Ca 50 %	1.7 mio tons (skønnet) ***

*Incl. national trafik

**Trafik til/fra Grønland

*** Kun national trafik

**** Tallet er lavt pga. færgeforlis i 2004

Bemærk overvægten af ro/ro havne

De intermodale (internationale) havne i Danmark

Omsætning af løstrailere i intermodale havne (2004 tal)

Trailerhavne	Årlig omsætning kroner	Årlig antal løstrailere
Frederikshavn	60 mio.	18.300
Hirtshals	52 mio.	16.670
Grenå	34 mio.	3.100
Århus	206 mio.	124.000 (incl. ca 100.000 indenlandske)
ADP	84 mio.	15.200
Aabenraa	19 mio.	11.300
Esbjerg	91 mio.	96.100
Køge	23 mio.	19.100 (overvejende indenlandske)
CMP	435 mio. (hele havnen)	17.700 (København)
Gedser	n.a.	850
Rønne	44 mio.	21.500
Kalundborg	24 mio.	100.000

Kilde: Danmarks Statistik, Transport nr. 12 2005 samt oplysninger fra rederier og havne

En tjekliste for de intermodale havne

Lokalisering samt størrelse og bagland af afgørende betydning for havnen

Herudover skal peges på betydning af:

- **Egendynamik**
- **Organisation (evt. omdannelse til A/S ??)**
- **Samarbejdsprojekter mellem havnene**

Havnene som knudepunkter for håndtering og omladning mellem land og sø

- **Stevedorer og logistik i havnene kan anvendt på de andre transportformer sikre den optimale ydelse, stordriftsfordele og synergier, samt udvikle koncepterne for den intermodale håndtering**
- **Løftbare trailere- herunder nedbyggede versioner der kan løftes i toppen, ”krumme” containere mm vil kunne styrke samarbejdet mellem transportformerne**

Ligheder og forskelle mellem lo/lo og ro/ro havne

- Det er ikke muligt at gennemføre en ren klassificering men...
- Lo/Lo kræver som hovedregel stor volumen og investering i dyrt løftegrej (ship to shore kraner og reachstakers + containermovers)
- Ro/Ro er investeringsmæssigt lettere tilgængeligt (ramper og terminaltraktorer ofte betalt af operatør) og , kræver mindre volumen (men muligvis højere frekvens) og kan kombineres med traditionel færgetrafik
- Ro/ro passer rigtig godt ind i forhold til Maut killer projekter samt Baltikum
- Lo/Lo er dog afgørende i forhold til ”den store verden” samt af hensyn til feedertarfikken til/fra EU havne. ”North Sea Baltic hub” som mulighed

Diskussionen om rammebetingelser (det næste tema ??)

- "Havnene kan selv"
- Der er dog behov for klare rammebetingelser
- Rammebetinegsler dækker aktiviteter såvel som infrastruktur i bagland
- Fokus på organisation - og dermed handlemuligheder