

Trafik dage på AUC den 29./30. august 1994

Indlæg nr. 4.

Godstransport. Kombineret transport, barrierer og muligheder.

v/direktør Hans Raun, Kombi Dan.

1. INDLEDNING

Siden begyndelsen af 80'erne har den kombinerede bil-/banetransport udviklet sig på en positiv måde, der har bidraget til, at den europæiske jernbanetransport går en renæssance i møde. Stadig flere transportkøbere erkender og udnytter de fordele/muligheder, en kombination af jernbane- og landevejstransport tilbyder, ligesom den europæiske transportpolitik ønsker at fremme systemet mest muligt, fordi det er miljøvenligt, energibesparende og for samfunds-økonomien en gevinst i enhver henseende.

2. DEFINITION AF KOMBINERET BIL-/BANETRAFIK

Som navnet allerede indikerer forbinder vi i den kombinerede trafik de forskellige transportmidler med hinanden.

Man taler om en transportkæde, og ideen bag denne transportkæde er lige så fordelagtig, som den er enkel.

Ethvert transportmiddel har sine stærke og svage sider, og den kombinerede trafik udnytter udelukkende de enkelte transportmidlers stærke sider.

Jernbanen transporterer hurtigt mange 100 tons over lange strækninger. Er imidlertid bundet til skinnenettet og kan kun vanskeligt levere godset til døren.

Lastbilen er hurtig og fleksibel, men har en begrænset lastekapacitet pr. transport.

Kombinationen med jernbanen på de lange strækninger og en lastbil i begge ender, er den absolut gunstigste måde at transportere gods på.

3. HVILKE FORUDSÆTNINGER SKAL OPFYLDES AF TRANSPORTKØBEREN, FOR AT HAN KAN ANVENDE KOMBITRANSPORT?

3.1 Organisation i begge ender - dvs. transportkøber skal selv være til stede i begge ender enten:

- med eget kontor på pladsen
- med en samarbejdspartner, eller
- ved at han udnytter de muligheder (kabotageregler), som Rådet for den Europæiske Union har medtaget i dets direktiver 881/92/EØF af den 26. marts 1992 og 92/106/EØF af den 07. december 1992 om "indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne",

dvs. afvikle en parallel landevejstransport på samme relation som kombitransporten og dermed selv afvikle for- og eftertransporten.

3.2 Disponere over materiel, der er godkendt til transport med jernbanen.

Det materiel, der primært anvendes i uledsaget trafik er:

- veksellad (DS 2146) udstyret med 4 standardiserede støtteben samt løfte- og låseanordninger i bundrammen, så det kan løftes og fastgøres på samme måde som containere.
- løstrailere, der opfylder de normer, der er gældende for landevejstransport. For det materiel gælder endvidere, at det teknisk skal være godkendt/kodificeret af en jernbanestyrelse.
- containere herunder tankcontainere, etc.

3.3 Logistikkoncept, der tilsikrer balance i godsomsætningen i begge retninger.

Hvor en landevejstransport har større og bedre muligheder for at krydse hjem med/efter returlæs, skal der i den kombinerede trafik være gods i begge ender af hensyn til økonomien.

4. HVILKE FORUDSÆTNINGER SKAL OPFYLDES AF JERNBANERNE, FOR AT TRANSPORTKØBER KAN/VIL ANVENDE KOMBITRANSPORT?

4.1 Kundebeskyttelse.

Transportkøberen i dette tilfælde vognmanden/speditøren deponerer, når han kører kombineret transport på en delstrækning, nemlig den del der foregår på jernbanen, sit

fragt-

føreransvar over for sin kunde hos jernbanerne. Der må derfor tilsikres kundebeskyttelse.

4.2 Priser/prisudvikling.

Kombineret transport nødvendiggør ny- og merinvestering i materiel. Jernbanerne skal derfor kunne tilbyde konkurrencedygtige priser og tilsikre en prisudvikling, der stort set følger udviklingen på fragtmarkedet.

4.3 Transportkvalitet.

Hvad jeg har sagt om priser gælder også for transportkvaliteten, dvs. den skal være sammenlignelig med den, landevejen tilbyder.

5. ORGANISATIONSSTRUKTUR FOR DEN KOMBINEREDE BIL-/BANE-TRANSPORT I EUROPA

Lad os se på, hvordan den kombinerede bil-/banetrafik er organiseret i dag. De europæiske jernbaner arbejder, som de altid har gjort, dvs. som selvstændige, suveræne jernbanestyrelser. Harmoniseringen er endnu ikke slået igennem her.

Eksempelvis kan der gå flere måneder med at få et pristilbud på et heltog ned gennem Europa. Den gennemsnitlige transporthastighed ligger fortsat på 40 km/t eksempelvis fra Taulov til Verona (1.500 km ca. 40 timer).

Organisationsstruktur for den kombinerede trafik i Europa .

Produktion: - 20 Uic-jernbaner.

Salg/Markedsføring:

- 20 Uic-jernbaner.
- 100% jernbaneejede datterselskaber,
f.eks. ICF og Transfracht.
- 14 UIRR-selskaber.

Samtlige udbydere ligger i stor indbyrdes konkurrence med hinanden. Forholdene er meget uigennemsigtige, og et transparent og mere stringent system ville bidrage til en øget effektiv indsats på markedet.

Jernbanernes monopol er en side af sagen en anden er, at jernbanerne samtidig fungerer som højeste voldgiftsdommer.

Udviklingen har da også vist, at strukturen ikke har været befordrende i den kombinerede bil-/baneanetransport.

6. SITUATIONEN FOR DEN KOMBINEREDE BIL-/BANETRAFIK I DANMARK/NORDEN

6.1 Terminalstruktur.

Med terminalerne Ålborg, Århus, Herning, Esbjerg, Taulov/Kolding og Padborg i Jylland, Odense på Fyn og København, Høje Taastrup og Ringsted på Sjælland er Danmark godt rustet til at fungere som en nordisk drejeskive for den kombinerede trafik, når den faste forbindelse over Storebælt i 1996 og siden Øresund formentlig inden år 2000 kan tages i brug.

6.2 Trafikstruktur.

Det samme kan desværre ikke siges om den nordiske trafikstruktur med transporttider, der hører fortiden til.

Eksempel:

Strækningen Stockholm - Malmø koster DKK 3,10 pr. km og kan tilbagelægges med en gennemsnitshastighed på 50 km/t.

Strækningen Stockholm - København koster DKK 4,88 pr. km og kan tilbagelægges med en gennemsnitshastighed på 18 km/t.

De nordiske jernbaner har svært ved at finde genklang vedr. koordinering af den internordiske trafik men også til og fra Kontinentet.

Skan Kombi (Skandinaviske Kombiselskaber)

Alligevel arbejder de skandinaviske kombiselskaber ufortrødent videre med udarbejdelsen af et fælles koncept for Norden.

En målsætning, der i øvrigt falder i tråd med EU-Kommissionens holdning til nødvendigheden af at sikre de nationale nets indbyrdes forbindelser og vekselvirkning, hvis det kombinerede transportsystem skal fungere effektivt.

Målsætningen indeholder og forudsætter et nordisk kombinet - overnatforbindelser mellem

de nordiske hovedstæder - ved en fortsat udbygning af heltogsforbindelser mellem Skandinavien og Kontinentet.
Forbindelser, der i øvrigt p.g.a. de store distancer til det sydlige udland vurderes som de mest rentable i den kombinerede trafik.

Heltog

Heltogstrafik betragtes fortsat som det optimale, også når vi taler om kombitrafik - både økonomisk og kvalitetsmæssigt - men det forudsætter, at der kan køres hver dag i ugen v.v. Alternative løsninger i form af daglige shuttletrafikker, der forbinder knudepunkter ned igennem Europa bør overvejes.

Fordele: - optimal udnyttelse af
- togkapacitet og
- waggonmateriel.

Ulemper: - udvidet transporttid
- rangeromkostninger.

7. SUBVENTIONERING AF DEN KOMBINEREDE TRAFIK

Markedet vil have den kombinerede trafik, når den er konkurrencedygtig med hensyn til pris og kvalitet i forhold til landevejen - miljø spiller en uvæsentlig rolle for valget - endnu.

Det ligger i sagens natur, at banerne gerne vil sælge kombineret transport - men banerne er- kender også, at de har svært ved at opfylde markedets krav om pris og kvalitet under de eksisterende forhold, dvs. politikernes krav til økonomisk positive resultater - og er derfor tvunget til kun at udbyde tog, hvor markedet findes, og til priser, der ikke i tilstrækkelig grad kan tage hensyn til markedssituationen for den alternative landevejs-transport.

9. EU DIREKTIV NR. 91/440

De europæiske kombiselskaber organiseret under UIRR har med interesse og bevågenhed læst Ministerrådets direktiv nr. 91/440, der indeholder retningslinier for, hvordan jernbanerne i EU skal udvikle sig.

Udgangspunktet er, at en stærkere integration af den europæiske trafikstruktur er af væsentlig betydning for det indre marked. Jernbanerne udgør en vigtig bestanddel i denne struktur.

Der stilles krav til effektivisering gennem en forretningsorienteret drift, herunder forvaltningsmæssig uafhængighed af staten samt lige markedsadgang for alle jernbaneo-

peratører.

Konsekvensen af direktivet er, at den eksisterende enhedsorganisering af de nationale jernbaneselskaber vil blive ændret og omlagt til en række selvstændige selskaber.

Jernbaneinfrastrukturen, dvs. skinner, signaler m.m. overgår til et infrastrukturdirektorat, der også i Danmark i hvert fald har ansvar for veje.

En række selvstændige jernbaneoperatørselskaber nationale som internationale vil kunne købe sig adgang til at køre på skinnerne efter et nærmere indrettet betalingssystem. Et blandt flere driftsselskaber vil f.eks. i Danmark være DSB. For kombitransporten betyder dette, at et kombiselskab vil kunne købe fysiske transportydelser hos konkurrerende operatørselskaber, hvorved markedseffektiviteten fremmes !

I forbindelse med arbejdet på at tilpasse de europæiske jernbaners kommende struktur til de rammer, der er indeholdt i direktiv 91/440, er det vigtigt at tage hensyn til den snævre økonomiske interesse og de faktiske relationer, der i dag eksisterer mellem jernbanerne og selskabet Intercontainer og andre datterselskaber, der er 100% ejet af jernbanerne og primært udbyder container- og vekselladstransport i konkurrence med UIRR-selskaberne.

Eller sagt på en anden måde. Hvis jernbanerne blot ønsker en fortsat videreførelse af de meget snævre relationer til Intercontainer, vil kombiproduktet ikke kunne udbydes i egentlig fri konkurrence med den konsekvens, at kombitransport ikke vil være noget attraktivt alternativ for de transportkøbere, der p.t. betjener sig af landevejstransport.

10. HER PÅ FALDEREBET LIGE ET PAR ORD OM DEN NATIONALE TRAFIK

En kombitransport indeholder mindst en for- og eftertransport med bil samt en omlæsning på afsender- og modtagerterminal. Omkostningskrævende elementer, som indebærer en naturlig begrænsning for anvendelse af kombinerede bil-/banetransport. Minimumsdistancen ligger på ca. 500-600 km. Den kombinerede bil-/banetransports andel er da også beskeden. Banetrafikken i Danmark udgør i dag ca. 1% af de samlede transporterede mængder målt i tons, hvoraf en væsentlig del hidrører fra transporter mellem Øst- og Vestdanmark. Når vi alligevel ser mulighederne for at opnå en større markedsandel, så fordi vi er overbeviste om, at den kombinerede bil-/banetransport kan gå hen og blive en integreret del af det nationale fragtmandssystem. I særdeleshed i forbindelse med forbedrede transporttider, når vi får den faste forbindelse over Storebælt.

11. I øvrigt mener jeg:

- at en udvikling af den kombinerede bil-/ banetrafik bør være et vigtigt mål i

de europæiske landes trafikpolitik,

- at en fortsættelse og intensivering af de bestræbelser, der går på at forstærke udnyttelsen af denne transportform er nødvendige,
- at konkurrencemulighederne for den kombinerede trafik skal forbedres væsentligt med hensyn til transportkvalitet og pris,

- at Randstaterne også hører til i det europæiske trafiksystem af i morgen,
- og endelig, at den kombinerede trafik på lang sigt kun kan udvikle sig positiv, såfremt den for brugerne er driftsøkonomisk, og såfremt produktkvaliteten er sammenlignelig med landevejstransportens.