

## **I Mautens skygge eller lys udvikling af kombineret bil-banetransport mellem Danmark og Tyskland**

*Forfatter:*

Sektionsleder Erik Boeshave, Institut for Transportstudier

Den tyske vejsskat skubber til kalkulationerne for godstransport sydpå fra Danmark. Kombi-Netz 2000+<sup>1</sup> projektet forsøgte at bestemme hvor stort skubbet var. Kan markedet absorbere ændringen, eller påvirker den transportmiddelvalget i retning af mere kombigods med bane.

### **Mauten, den tyske motorvejsskat**

Den tyske motorvejsskat på 89 øre per km (0,12 Euro), træder i kraft den 2. november 2003. Det bliver en alvorlig omkostningsstigning på minimum 12 % for sydgående eksportkørsel fra Danmark. Hvor stor den endelige effekt bliver, og hvem den rammer, afhænger af mange forhold. Blandt andet af i hvor høj grad vognmændene er i stand til at reducere tomkørslen, forbedre kapacitetsudnyttelsen, benytte ikke afgiftsbelagte ruter, samt af markedssituationen generelt.

Omkostningsstigningen kan dog næppe neutraliseres alene med disse midler, derfor undersøgte Padborg Udviklingscenter i 2002, om der kunne skabes opbakning til et regionalt bil-bane initiativ i den dansk/tyske grænseregion. Der var interesse for sagen, og der blev på den baggrund skabt en arbejdsgruppe med deltagelse af en række væsentlige regionale interessenter: Sønderjyllands Amt, Danfoss A/S, International Transport Danmark (ITD), Padborg Speditørforening, Industrie- und Handelskammer zu Flensburg og Kombi Dan A/S. Dette var samtidig det økonomiske grundlag for projektet: ”Kombi-Netz 2000+<sup>2</sup> Muligheder og udfordringer ved antenne til Padborg/Flensburg” (Institut for Transportstudier, 2003) hvor markedsgrundlaget for en kombineret bil-bane forbindelse blev søgt fastlagt.

### **Projektet**

Der blev indledningsvis lavet en pilotundersøgelse hos 6 transportører og 6 transportkøbere, og på den baggrund blev der udformet en spørgeramme, der dannede grundlag for resten af undersøgelsen. Markedsundersøgelsen blev gennemført medio 2002 som semistrukturerede personlige interview og telefoninterview på baggrund af spørgerammen. Der blev udarbejdet en beskrivelse af den potentielle forbindelse, der blev udsendt til respondenterne forud for interviewet. Der blev interviewet 27 forskellige virksomheder, heraf 20 transportvirksomheder og 7 væsentlige transportkøbere i Jylland. Transportvirksomhederne

---

<sup>1</sup> Det tyske Kombi-Netz 2000+ omfatter i dag 25 banegårde i Tyskland, der betjenes med daglige forbindelser. Produktet er baseret på nattransport af trailere, containere eller veksellad med indlevering sen eftermiddag/tidlig aften og udlevering tidlig morgen. Kombi-Netz 2000+ har et godt ry, en regularitet på over 90 % og oplever støt stigende godsmængder.

<sup>2</sup> Institut for Transportstudier. Kombi-Netz 2000+ Muligheder og udfordringer ved antenne til Padborg/Flensburg. 2003.

var større vognmænd (12), speditører uden eller med få egne biler og internationale transportvirksomheder (8). To af pilotvirksomhederne blev geninterviewet, og i en virksomhed deltog to markedsansvarlige for hver sit geografiske område, således at det samlede antal interview nåede op på 31.

### Hovedtræk fra undersøgelsen

Af de 31 besvarelser var kun 9 helt afvisende overfor forbindelsen, heraf en transportkøber. Afvisningerne blev begrundet med manglende gods til de pågældende områder, mistro til banetransport af kølegods og kemikalier, problemer med at integrere banetransporten i virksomhedens indsamling af gods over store områder i Tyskland og bare nej (2).

11 af besvarelserne var delvist positive, sådan at forstå at dele af transporterne ville kunne indgå i den kombinerede trafik, f.eks. fordi transporterne ud af eller ind i Danmark ikke var egnet for Kombi-Netz 2000+. Dette medførte for transportørerne, at muligheden faldt helt bort, fordi lastbilerne skal cirkuleres, så lastbil ud medfører lastbil hjem. Disse virksomheder var imidlertid ikke afvisende overfor at bruge løsningen senere, hvis kundeunderlaget blev ændret, eller at indgå i et samarbejde med danske eller tyske vognmænd om konsolidering af gods, trailerbytte eller fælles betjening af forskellige områder ud fra terminaler i Tyskland. De kan således alligevel blive brugere af Kombi-Netz 2000+ forbindelsen, hvis kunderne er interesseret eller omkostningerne taler for det. Det vil dog kræve et større forarbejde at etablere dette i forhold til en ren intern løsning, baseret på det nuværende godsunderlag.

De 11 af respondenterne, der kunne skifte dele af deres transport til Kombi-Netz 2000+ i den beskrevne form, angav at de ønskede at bruge huckepack trailere til trafikkerne (10) eller containere (1). Deres efterspørgsel varierede fra 2 trailere om ugen til 15 om dagen i hver retning. Forudsætningen var en acceptabel pris samt stabilitet i prissætning og leverings-sikkerhed.

Der må dog forventes en vis indtrængningstid, idet 7 af de 10 transportører, der var umiddelbart interesseret i kombiløsningen, angav at de ikke havde eller havde adgang til kombi-egnet materiel og først skulle anskaffe eller lease det. Nogle anvendte allerede kombi-egnet materiel eller havde adgang til det hos moder- eller søsterfirmaer. To transportører havde ved seneste indkøb af trailer valgt huckepack uden at have aktuelle kunder eller trafikker, der skulle betjenes, blot som en sikring af adgangen til banetransport.

12 af de transportører, der var mulige brugere, overvejede hvorvidt kompetencen til at optimere og styre kombinerede transportløsninger var til stede. Heraf mente 11, at de ville få problemer med at håndtere og styre kombinerede transporter i forhold til rene landevejstransporter. Der var dels tale om et kompetencemæssigt gab hos medarbejderne, dels om at de IT-systemer, der blev anvendt til disponering og fakturering, ikke effektivt kunne håndtere kombineret transport.

### Køreplanen

For så vidt angik køreplanen var holdningerne mere differentierede. I tabel 1 er der angivet hvilken scoring, de enkelte destinationer havde for forskellige godstyper og transportretninger.

**Tabel 1.** Køreplanens stilling i forhold til landevejstransport. \* = svag, \*\*\* = stærk.

	Ruhr	Sydtyskland	1. ben til øvrige markeder	Norge og Sverige
tidskritisk gods til	*	**	**	**
tidskritisk gods fra	*	**	*	**
full/part loads	**	***	***	**

Norge og Sverige kom i løbet af undersøgelsen med som mulige godsoplande. Baggrunden var, at landevejstransportører har et ønske om at opnå en høj tidsudnyttelse af materiel og køretid. Der kan f.eks. opnås en høj tidsudnyttelse og lave enhedsomkostninger for lastbilen ved at indsætte en pendultransport mellem Frederikshavn og Padborg kombiterminal. Afstanden er 350 km god vej, der kan tilbagelægges på 4½ time. Løstraileren sættes på færgen eller toget, en ny tages med retur, og chaufføren kan være hjemme til aften. Enhedsomkostningerne kan reduceres yderligere, hvis der køres i toholdsskift. Skal godset til de sydlige dele af Tyskland, undgår det at holde stille mens chaufføren har hviletid, og kombitransporten kan dermed overhale enmandsbetjent landevejstransport på denne relation.

Eksemplet illustrerer meget godt, at kompleksiteten, mulighederne og risikoen vokser, når lastbiltransport skal kombineres med andre transportformer, for når prisen kalkuleres for landevejstransporten, er det afgørende at kende det antal gange, hvor der ikke står en fyldt trailer til at betale for turen retur.

## **IT**

Endelig blev der peget på mangel ved IT-systemer. De IT-hjælpesystemer, man anvendte til at styre transporterne og sikre positivt dækningsbidrag på vejtransporter, skulle nu omfatte et helt anderledes element. Optimeringen for transporterne gik på indsamlings-km eller tid for den nationale del og km samt hviletid for hovedstrækningen. Indføjelsen af en kombineret transportstrækning ødelagde fuldstændigt den kalkulemodel, som virksomhederne anvendte.

## **Tid**

Flere transportører og to transportkøbere angav at mauten betød, at hvor man før kun havde snakket pris, ville man nu også snakke transporttid, når man forhandlede transportaftaler.

For den ene transportkøber indebar det accept af ændringer i produktionen for at kunne bruge kombineret transport, hvis omkostningsstigningen som følge af mauten kunne afværges.

Den anden indrømmede, at man var blevet hooked på hurtig transport. Når man blev tilbudt dag til dag transport af bulkvarer til samme pris som for en langsom transport, ventede man med at bestille til sidste øjeblik. Det havde i praksis ændret handelsmønsteret i branchen fra længerevarende aftaler til spothandel, med levering den følgende dag.

## **Samarbejdsformer**

11 af respondenterne angav, at hindringen for at bruge Kombi-Netz 2000+ ligger i forkert godssammensætning i den ene eller begge retninger, eller at der manglede gods til godsoplandet til at fylde en trailer eller beskæftige en trækker med chauffør. I interviewet var der angivet forskellige ideer for at løse disse problemer, f.eks. samarbejde med danske eller tyske kollegaer om samlæsning af gods, eller deling af et marked så man trak trailere for en kollega og vice versa på hver sin destination.

En række transportører kunne derefter godt se muligheder for at benytte forbindelsen alligevel. Dels gennem dialog med transportkøberne dels gennem samarbejde med andre transportører. Havde de ikke selv nok langsomt gods, kunne der sammensættes en hurtig og en langsom trailer. Den hurtige blev trukket ned af en trækker, der efter aflæsning og oplæsning hentede det langsomme gods på nærmeste kombiterminal.

Der var kun 2, der afviste samarbejde i en eller anden form. Der var i begge tilfælde tale om firmaer, der havde vognmandsbaggrund og arbejdede på at opbygge eller havde et eget

velkendt varemærke. De kører egne biler og har egne kunder, og evt. samarbejde kan bestå i, at andre vognmænd kan få gods med i deres biler til deres tider.

Herudover var der åbenhed om alle samarbejdsformer. De mest liberale var internationale speditører, der intet udelukkede, hvis prisen var rigtig. De danske virksomheder var mest åbne overfor samarbejde med andre danske firmaer på nær én vognmand, der pegede på tyske vognmænd som mest åbenbare partnere på det tyske marked.

En række af de umiddelbare brugere blandt transportvirksomhederne var allerede etableret med samarbejdspartnere eller egne filialer i Tyskland, således at alle destinationer i teorien kunne betjenes. Det forhold at man havde samarbejdspartnere/filialer i Tyskland, afholdt ikke enkelte fra at pege på, at prisen/omkostningerne for kunden var det afgørende, samarbejde eller ej.

## **Konklusionen på undersøgelsen**

Danske nationale transportører kører under et regelsæt, der tillader 48 ton totalvægt, mens international trafik har en grænse på 40 ton, og kombineret trafik til og fra tyske kombibanegårde må veje op til 44 ton. Der kan således ved brug af omlæsning eller ombrydning af lasteenheder være en payloadfordel på op til 25 % ved at udnytte totalvægtgrænserne for gods til/fra Danmark, Sverige og Norge.

Det var derfor vurderingen, at der med den indikerede køreplan er godspotentiale for en kombineret forbindelse fra Padborg kombiterminal til Kombi-Netz 2000+ med tilslutning i Hamburg. Men baseret på interview med 27 transportkøbere og transportører var det også vurderingen, at der er behov for udvikling på flere områder, før en sådan forbindelse kan blive en kommerciel succes.

Det drejer sig om:

1. en attraktiv prissætning, dvs. billigere end landevejstransport for samme destination
2. en køreplan med brugbare A til B transporttider
3. tilstrækkeligt med kombi-egnet materiel hos landevejstransportørerne
4. prisstabilitet = en kendt, lang afskrivningshorisont for materiel og uddannelse
5. viden- og kompetenceopbygning om kombiproduktet hos vognmandsvirksomheder
6. viden om kombiproduktets karakteristika hos transportkøbere.

Listen er opstillet i prioriteret orden. Manglende eller begrænset opfyldelse for et eller flere forhold kan udskyde eller forhindre, at forbindelsen bliver økonomisk levedygtig, men når de ovennævnte forhold er på plads, har forbindelsen alle muligheder for at blive en succes. Ikke mindst for udviklingsorienterede virksomheder i og omkring Region Sønderjylland/Schleswig, eller andre oplande, hvor landevejstransporten og den kombinerede transport opnår synergieffekter.

## **Status**

Den 31. marts 2003 startede Kombi Dan A/S i samarbejde med Kombiverkehr en ny kombiforbindelse mellem Padborg og en række destinationer i det tyske Kombi Netz 2000+ samt Basel. Der er endvidere forbindelse til Taulov, Esbjerg, Hirtshals, Høje Tåstrup, København, Aalborg og Århus.

## **Pris**

Forbindelsen blev dermed sat i drift 5 måneder før mauten skulle træde i kraft, hvilket frem til den 1. september (nu 2. november) giver en ringere stilling på priskonkurrencen til vejtransport. Den tyske vejskat bliver i første omgang 30 % lavere end annonceret, med EURO 0,12/km mod forventet 0,15 for en 5-akslet Euronorm 3 lastbil. Den forventes at stige gradvist over de næste år, det første år med 25 %.

## **Realiseret køreplan**

Den køreplan, som er realiseret, er ringere end det forventede og vil i praksis være en A til C (2 dages transittid) for transportkøberen.

For eksempel skal veksellad, containere eller trailere til Duisburg Ruhrort Hafen indleveres i Padborg før kl. 12.30 og kan udleveres fra kl. 6.00 den følgende dag. Det giver en samlet banetransporttid på 17 timer og 30 minutter. Hertil kommer transporttid fra leverandøren til Padborg og fra banegården i Duisburg til kunden. Varerne skal dermed i realiteten være klar til afsendelse dagen før afgang, og den samlede reelle transittid for godset er dermed ca. 39 timer. Til sammenligning kan godset sendes med lastbil de 630 km fra Trekantområdet kl. 18.00 dag A og være fremme hos kunden i Duisburg kl. 4.00 og indgå i produktionen dag B.

Den kombinerede løsning taber dermed 1 dag i forhold til vejløsningen. Det har naturligvis en lille negativ rentevirkning, men det, der tæller mest i kombiløsningens disfavør, er den forlængede planlægningshorisont og dermed forøgede styringsopgave hos godsmodtageren. Den forøgede planlægningshorisont medfører et væsentligt tab af fleksibilitet.

For en række varetyper er det af mindre betydning, men det vil aldrig blive en fordel. Derfor er det nødvendigt, at kombiproduktet kan prissættes lavere end vejtransport.

Godsmængden er størst sidst på ugen. Der mangler imidlertid en lørdagsafgang til at flytte gods, der er produceret om fredagen. Det medfører mangel på kapacitet og betyder, at det pågældende gods forsøges trukket frem til torsdagsafgangen.

## **Forventninger på kort sigt**

Der arbejdes på flere fronter på at skaffe større mængder med kombiløsningen. Der er bl.a. tale om norsk gods, der sættes på bane i Hirtshals. Denne mulighed er opstået som et resultat af, at kombiforbindelsen mellem Hirtshals/Frederikshavn og Duisburg, der blev startet i januar 2003 i samarbejde mellem Intercontainer og Nordjyske jernbaner, stoppede på grund af for dårlig belægning midt i marts samme år.

Men her 4 mdr. efter at forbindelsen er startet, er belægningen endnu ikke tilstrækkelig til på lang sigt at opretholde forbindelsen i den nuværende form og med det antal afgang, der p.t. tilbydes.

## **Afrunding**

Opstart af egne heltog er en kompleks opgave, tung at trække i gang og derfor forbundet med stor kommerciel risiko. Som det også påpeges i Jesper Aastrups ph.d.-afhandling<sup>4</sup> er risiko og muligheder ikke jævnt fordelt. (Dette er vel også baggrunden for Marco Polo opstartsstøtten.)

Kombi Dan A/S er ejet af danske speditører og vognmænd og udbyder sine produkter gennem dem. Transportkøberne har således ikke direkte kontakt med Kombi Dan, og markedsføringen af forbindelsen overfor transportkøbere er således indirekte. På trods af dette forhold har en række større transportkøbere taget kontakt til Kombi Dan for at undersøge

<sup>4</sup> Aastrup, J., Networks Producing Intermodal Transport, Copenhagen Business School, April 2002.

alternativer til vejtransport for evt. at afbøde virkningerne af den kommende vejskat gennem udvikling og tilpasning af transportopgaven.

Der er måske behov for en fælles reklameindsats, f.eks. i Børsen, så transportkøberne bevarer troen på at vognmændene arbejder for at reducere virkningen af den tyske vejskat og ikke blot tænker på at sende den videre til kunderne. For helt generelt var de landevejstransportører der deltog i interviewene indstillet på at gøre en stor indsats for at kunne tilbyde deres kunder den kombinerede transportmulighed, hvis prisen var attraktiv.

Der kan også være behov for fælles udvikling på en række andre områder:

- Respondenter pegede på behov for kalkulationsprogrammer til beregning af priser og omkostninger for kombinerede bil-baneløsninger. De nuværende værktøjer er rent vejorienterede, hvilket giver problemer med at kalkulere en pris til kunden.
- Certificering og annoncering af virksomheder som kombipartner ved de nationale brancheorganisationer for spedition og vejtransport kan gøre det nemmere for danske vognmænd at finde en lokal transportør til at varetage eftertransporten.
- Samarbejde mellem danske transportvirksomheder (eller internt), hvor en trailer trækkes parallelt med kombinerede transport, således at eftertransporten sker med egen/dansk trækker og chauffør.

Men Kombi Dan har givet den kombinerede transport i relation Danmark-Tyskland en ny chance i lyset af mauten og der er forhandlinger i gang, der kan vende billedet fuldstændigt. Det betyder at der fra at være godsunderskud i stedet kan blive kapacitetsmangel.

Så måske er det dem, der ikke stod på toget i tide, der står med problemet efter den 2. november 2003.