

Hovedpunkter fra workshop

”Landtrafikken ind og ud af de danske havne”

Oplæg af Jakob Svane/Danske Havne

Emnet er ubelyst statistisk og videnskabeligt.

Omdrejningspunktet for oplægget er Havnen som transportcenter for de 3 modaliteter: Skib bil og jernbane

Relevant hvordan havnen hænger sammen med baglandsinfrastrukturen.

Der måles pt. kun på hvad der kommer ombord på skibene. Der mangler data for:

- hvad der bliver til lastbiltransport.
- hvor meget der tælles dobbelt.
- ensretning af hvilke enheder der måles i.

Modal split målinger for store europæiske havne viser, at de kan opdeles i tre hovedgrupper (målingerne er dog kun foretaget på containere og kun indlands transport!):

A: Havne med stor andel af gods fra bane

B: Havne med stor andel af gods fra indre vandveje

C: Havne med stor andel af gods fra lastbil

Andre målinger viser dog, at 50-60% omlastes og sendes til søs igen.

Ingen danske havne måler modal split.

Nye tal fra de danske havne har dog gjort det muligt at foretage en modal split analyse. Denne viser, at havne i Danmark kan opdeles på 3-4 typer.

Havnetyperne påvirker behovet for baglandsinfrastrukturen forskelligt.

Ændring i mængden af Nordsø-olie vil ændre billedet, da mindre gods vil blive transporteret i rør.

Det er meget usikkert hvor meget land-land transport der er på havnene. Estimat 500000 tons i snit.

Banedrift er i nedgang på havnene. Dårlig infrastruktur vurderes at være årsag til dette. Mange havne håber dog at få gang i banedriften igen.

Ændrer dog ikke ved at vejgods stadig er det vigtigste. Bedste beregning er at gods fra havnene udgør 26,5% af alle nationale ture.

Oplæg af Michael Henriques/Incentive Partners

Det vigtigste er sammenhængen mellem transportformerne.

Søtransport er kun optimal, hvis for- og eftertransport er god.

Derfor skal transportkæderne tænkes igennem. Transportkæder med søtransporten skal være lige så effektiv som transport med kun 1 transportmiddel.

Ud fra miljømæssige betragtninger er det vigtigt at kapaciteten udnyttes fuldt ud.

Havne er ekstremt vigtige som centre, på grund af den store godsomsætning i havnene.

Modulvogntog vurderes at kunne påvirke søtransporten positivt.

Generelt står Danmark dårligt i sø-sø transport, der forventes dog udvikling i denne transportform, hvilket kan føre til færre lastbiler.

Baner kræver store volumener og transportafstande på grund af lav fleksibilitet. Afstande og geografi begrænser brug af bane i Danmark.

Udvikling af kompetencer i havne kan skabe større intermodalitet. Kompetencer fra havne kan bruges på andre transportcentre.

Nye udfordringer for havne: Samspil med by

Efterfølgende spørgsmål og diskussion

Havnespecialisering

- Specialisering på havnene kan have medført nedgangen i brug af banetransport.
- Specialisering ses især i andre lande. Der efterspurgtes en radikal vision for danske havne – f.eks. færre men større og mere effektive havne.
- Der er specialisering i gang. Ses der på enkelte varesegmenter behandles de primært i 5-6 havne i Danmark.
- Specialisering kræver konsolidering af produktion i tilknytning til havnene, hvilket kan skabe større effektivitet. Mange produktioners lokation er stadig historisk betingede, men konsolideringen forventes at ske.

Det er vigtigt ikke at betragte Danmark som lukket boks. Illustreret med eksempel om Hamburg som Danmarks største havn.

Havnearealer er en begrænsning i udviklingen. Nettoarealudvidelsen i danske havne har været historisk høj de seneste år.

Hvad er tendensen i udviklingen af sø-sø transport?

- Fra 2000-2007 har den været stigende (indenlandsk sø-sø).
- Stigende varemængder, der skal transporteres vil skabe bedre økonomi for sø-sø transporten.
- Ny tendens er ruter, hvor der sejles parallelt med vejnettet.
- Der er nu flere søruter fra Danmark til Hamburg, hvor transporten før blev foretaget med lastbil.
- Værditilførsel til godset på havnene er vigtig for udviklingen.
- Havnene kan/skal være drivere bag nye søtransportruter (kræver ændring i havneloven).