

UDVIKLING AF DEN KOMBINEREDE TRAFIK MED BANE. STATUS, BARRIERER OG MULIGE STRATEGIER

Lars Dagnæs, Institut for Transportstudier, Hørvejen 11C, DK-6330 Padborg

1. Baggrund

Institut for Transportstudier har i 1998 gennemført to projekter om udvikling af den kombinerede trafik med jernbane. De to projekter er afrapporteret i selvstændige rapporter:

- Kombiterminal i Padborg
- Mulighederne for etablering af en omladeplads i Bredebro.

Begge rapporter er udarbejdet med udgangspunkt i konkrete problemstillinger, nemlig vurdering af strategier i forbindelse med konkrete terminaler i det sydlige Jylland. Fokus i den ene rapport har været kombineret trafik baseret på veksellad/containere og i den anden rapport organisering af tunge transporter med jernbane.

Der er dog i arbejdet med de to projekter taget en generel indgangsvinkel, nemlig potentialet for udvikling af jernbanetransport og konkrete strategier for realisering heraf. Dette paper præsenterer de generelle resultater fra de to projekter og belyser således ikke de konkrete terminaler, som dannede grundlag for gennemførelsen af projekterne.

1.1 METODER, ANALYSER OG FREMGANGSMÅDE

Der er som grundlag for udarbejdelse af rapporterne foretaget interview med nøglepersoner, gennemført litteraturstudier, indsamlet statistisk materiale og gennemført markedsundersøgelser.

Det empiriske grundlag for begge rapporter knytter sig til de konkrete terminaler og aktørerne her. I lyset af projekternes aktuelle relevans, er de således i høj grad empirisk baseret.

Empirien har i begge projekter herudover i høj grad været knyttet til den aktuelle udvikling af rammebetingelserne omkring jernbanetransport på såvel nationalt som europæisk plan.

2. Status på jernbaneområdet

I perioden 1970 til 1996 har der på europæisk plan været en halvering af godstransporten på bane, mens den samlede godstransport i perioden har været inde i en kraftig vækst.

Der kan gives mange forklaringer på denne udvikling, men blandt de vigtigste er:

- Jernbanerne er i deres nuværende form ufleksible, hvilket af kunderne opleves som manglende evne/vilje til at give oplysninger om transportmuligheder og transportforløb, tider og priser samt ikke mindst at kunne tilbyde en effektivitet og hurtighed, der modsvarer lastbiltransport.

- Den nationale opdeling af jernbaneinfrastrukturen og operatørvirksomhederne betyder, at dør-til-dør leverancer samt muligheden for at kunne følge godset under transporten vanskeliggøres i internationale transporter.
- De nationale jernbaneselskaber har ikke vist sig i stand til selvstændigt at udvikle nye konkurrencedygtige produkter i den internationale trafik.
- Jernbanerne har i ly af statslige subsidier ikke udviklet sig tilstrækkeligt på godsområdet. Udviklingen i transportteknologi, logistik, management mv. har i vidt omfang forbigået denne sektor.

De fem største selskaber tegner sig for ¾ af godstrafikken med bane i Europa. De tyske baner tegner sig alene for 1/3 af trafikken, og de tyske og franske baner varetager ½ af godstrafikken med bane i Europa.

DSBs godstrafik udgør under 1% af den samlede jernbanetrafik med gods i Europa. Det samme gælder de norske baner, medens de svenske baner alene tegner sig for 8% af jernbanetrafikken i Europa. SJ er den fjerde største jernbanevirksomhed i Europa, når det gælder godstrafik.

2.1 AKTUELLE UDVIKLINGSTENDENSER

Der er næppe nogen tvivl om, at der i de kommende år vil ske store forandringer på det europæiske godstransportmarked med jernbane.

Forandringerne skal ses i lyset af

- den aktuelle liberaliseringsproces, som Europa-Kommissionen og de nationale regeringer aktuelt er ved at gennemføre
- at virksomhederne i stigende grad oplever problemer med at komme igennem Centraleuropa, specielt Tyskland, grundet øget trafikpres på motorvejsnettet
- at en række store industrikoncerner presser på, for at der bliver udviklet transportløsninger med jernbane. Aktuelt er der tale om få danske virksomheder
- strukturudviklingen inden for godstransportsektoren, hvor der i de kommende år må forventes en betydelig koncentration.

Den fremtidige rollefordeling på jernbanegodsmarkedet er ikke fundet endnu. Der foregår aktuelt "et spil" om positionerne på markedet. Det må konstateres, at der aktuelt er en betydelig usikkerhed om udfaldet af dette spil. Aktørernes ageren skal ses i lyset heraf.

2.1.1 Udvikling og implementering af Europa-Kommissionens jernbanepolitik

Europa-Kommissionens jernbanepolitik er endnu langt fra implementeret. Det skal ses i lyset af, at politikken skal gennemføres ved implementering i hvert af de europæiske lande. Hensynet til de nationale jernbaneselskaber spiller i (stort set) alle de europæiske lande en væsentlig rolle for udviklingen af politikken. Der vælges en langsom eller tøvende implementeringsstrategi for at sikre det nationale selskab så god en position som muligt. Det er baggrunden for, at liberaliseringsprocessen ikke er fuldt gennemført på jernbanegodsmarkedet og formentlig heller ikke vil være det før om 3 - 4 år.

De traditionelle jernbaneselskaber stadig en række fortrin. Det gælder eksempelvis:

- Rådighed over produktionsapparatet, som er afdraget
- Særlige rabatter i infrastrukturafgiften på hjemlandets jernbaneinfrastruktur
- Særlige fortrin ved kanaltildelingen
- Subsidier til omstilling og positionering på det fremtidige transportmarked.

Der er herudover stadig en betydelig usikkerhed om de fremtidige rammebetingelser for godstransportmarkedet. Det gør betingelserne for nye virksomheder, som ønsker at agere på jernbanemarkedet, meget usikre. Der er derfor stor sandsynlighed for, at nye virksomheder, der ønsker at agere på markedet, lider økonomiske tab.

2.1.2 Rollefordeling

Rollefordelingen på det fremtidige marked for jernbanegodstrafik er heller ikke kendt. Der kan overordnet peges på en række elementer.

Rollen for de nationale jernbaneselskaber

Traditionelt har de nationale jernbaneselskaber primært ageret på hjemmemarkedet, hvorimod de har haft svært ved selvstændigt at udvikle nye produkter i den internationale trafik. Det er i dag speditørerne, der "sidder på dette marked". Det skal ses i lyset af behovet for at have gods til returkørslen. De nationale jernbanevirksomheder har i princippet følgende tre muligheder for valg af strategi:

- At bibeholde rollen som en national virksomhed, der primært agerer på det indenlandske marked. Strategien kan kun forventes at være bæredygtig i meget store lande, som f.eks. Tyskland og Frankrig.
- At udvikle sig som en europæisk transport- og logistikvirksomhed. Det må forventes, at der på kort sigt vil være plads til 2 - 4 operatører i dette segment. Det må endvidere forventes, at jernbanetrafikken skal integreres i et koncept, som omfatter logistikydelser på et højt niveau, og som kan tilbyde transportløsninger med vej, skib, fly og bane. Den strategi kan kun realiseres ved samarbejde med en af de store europæiske logistikalliancer, som i disse år er under udvikling. Strategien vil endvidere indebære en betydelig fokusering på trimning af jernbanedelen.
- Jernbaneselskabet udvikler sig som en europæisk leverandør af traktionsydelser. Endnu har ingen jernbanevirksomhed meldt denne strategi ud. Strategien er potentielt bæredygtig, fordi jernbanevirksomhederne her har en kernekompetence og et produktionsapparat, som sikrer en position på kort sigt.

Udviklingen af nye virksomheder

Set i lyset af ovenstående er det svært for nye virksomheder at komme ind på markedet. Der er dog tiltag til etablering af nye aktører på markedet. Det drejer sig om regionale godsselskaber, som f.eks. Privatbanen Sønderjylland. De positionerer sig på en "smal organisation" og fleksibilitet med henblik på at løse de opgaver, som er for små for de traditionelle selskaber. Herudover kan de potentielt som "traktionsselskaber" åbne for nye alliancer og aktører på jernbanegodsmarkedet.

Derudover drejer det sig om logistikvirksomheder, som positionerer sig inden for den kombinerede trafik. De udbyder totale transportløsninger baseret på kombitrafik, hvor mellemtransporterne foregår med bane/skib og for- og eftertransporterne med lastbil. Stort set alle de store logistikalliancer er i dag aktive på dette område. I en række tilfælde er disse virksomheders "forsøg" på jernbanegodsmarkedet imidlertid sket med store tab.

2.1.3 Organiseringen af det markedet for kombineret jernbanetransport

Medens traditionel jernbanetrafik er faldet i de senere år, er der sket en pæn stigning i den internationale kombinerede trafik. Vækstprocenterne for udviklingen af den kombinerede trafik med bane har for visse segmenter ligget over den generelle stigning for godstrafik på 2% p.a.

En række forskellige aktører har bidraget til udvikling af den kombinerede trafik. Den udvikling, som er sket fra midten af 80'erne til i dag kan dog hovedsageligt tilskrives UIRR selskaberne og Intercontainer/interfrigo, ICF.

Fælles for ICF og UIRR selskaberne er, at deres målgruppe er transportvirksomheder og ikke de enkelte industrivirksomheder. Begge typer selskaber har således defineret og afgrænset deres rolle i transportlogistikkæden på en sådan måde, at de ser transportvirksomhederne som medspillere i udviklingen af den intermodale trafik. Det er også bemærkelsesværdig, at den hidtidige udvikling af kombitrafikken er sket i en alliance mellem speditører/vognmænd, baner og kombiselskaber.

Det ovenstående billede af organisering af kombitrafikken ændrer sig imidlertid dramatisk i disse år. En række nye spillere er ved at melde sig på banen, samtidig skærpes kampen mellem aktørerne om udviklingen af markedet og adgangen til sporene.

Den aktuelle udvikling kan bl.a. karakteriseres ved følgende:

- Jernbaneselskaberne prøver aktuelt at presse kombiselskaberne, herunder ICF ud af markedet. Det sker bl.a. ved, at traktionspriserne og priserne for de øvrige ydelser, hvor jernbaneselskaberne har monopol, stiger. Desuden forringes de køreplaner og tog, som stilles til rådighed for kombiselskaberne. Kombiselskabernes svar er sammenlægninger, tættere alliancer med konkrete jernbaneselskaber og store speditørvirksomheder med henblik på at opbygge trafikker helt i eget regi, med "egne lokomotiver" og trasser, egne terminaler og egne heltog.
- Konsekvensen vil være fragmentering af markedet, hvor de enkelte selskaber i eget regi udvikler totalkoncepter. Flexibiliteten i systemerne går potentielt tabt. Har man valgt en totaltransportør, har man også valgt hvilke tog, godset kører i. Det kan betyde dårligere tilgængelighed i udkantsområder, som f.eks. Danmark. Allerede i dag ser vi en tendens til, at køreplanerne og tarifferne for tog ud af Hamborg er så meget bedre, at dansk kombigods kører på lastbil til Hamborg og sættes på toget her.
- En række europæiske transportvirksomheder (f. eks. Skandi og Hangarter) har udviklet forretningsområder baseret på transportløsninger med veksellad inden for Europa. Den aktuelle udviklingstendens er, at disse virksomheder på samme måde i stigende grad udvikler egne lukkede systemer med egne tog og egne terminaler. Ingen af de ovennævnte selskaber råder dog endnu over egen traktion. Den købes af de nationale jernbaneselskaber, og det er traktionselskaberne, der i henhold til EU's jernbanedirektiver råder over trasserne.

- De nationale jernbaneselskaber forsøger at redefinere deres rolle på transportmarkedet. De ønsker at udvikle sig som totaltransportører. De anvender i denne sammenhæng deres monopoler på visse produktionselementer og deres relationer til infrastrukturforvalterne til at konsolidere sig på markedet. De ønsker den direkte kundekontakt og derved at tvinge speditørerne/vongmændene ud af markedet for kombigods med jernbane. Det kan imidlertid være tvivlsomt om de vil få succes. Det skal ses i lyset af, at speditørerne vil kæmpe for at beholde godset. Hvis de mister tilliden til banerne kan konsekvensen være, at de alene satser på udvikling af lastbiltrafikken. Det kan potentielt betyde, at den aktuelle tendens til vækst i kombitrafik med bane vil blive erstattet med fald i trafikken. Jernbaneselskabernes muligheder for succesfuldt at udvikle sig til Megacarrier i det fremtidige transportmarked kan med meget god grund betvivles. Til trods for statstilskud har de hverken de nødvendige investeringsmidler eller den nødvendige kompetence.

Konsekvenserne af udviklingen bliver under alle omstændigheder

- en koncentration på færre virksomheder
- en udvikling mod alliancer, som sigter mod at udvikle og markedsføre totale transportløsninger. For den mindre transportvirksomhed eller speditør kan det blive svært af gøre sig gældende (bemærk, at f.eks. KombiDan i dag har 40 - 50 aktive kunder i Danmark - herunder en lang række mindre/mellemstore virksomheder, som har udviklet transportløsninger baseret på kombineret trafik).

I værste fald kan den aktuelle udvikling medføre

- forringelse af den kombinerede trafik i udkantsonråder som f.eks. Danmark - veksellad og containere vil i stigende grad blive sat på i Hamborg eller Lübeck
- fald i den kombinerede trafik, fordi speditører fravælger denne løsning
- anvendelse af statstilskud til at presse kombiselskaberne ud af markedet, uden det fører til øget kombineret trafik med bane.

3. Fremtidens jernbanemarked

3.1.1 Traditionelt vognladningsgods

Den traditionelle måde at udføre jernbanegodstrafik på i Europa er vognladningsgods. Det sker ved, at en godsvogn fyldes hos den producerende virksomhed, spe-
ditionsvirksomheden eller på godsbanegården. Godsvognten trækkes hen til stationen, hvor den kobles på et køreplanlagt tog. Godsvognten kører ned gennem Europa, hvor den på et antal terminaler rangeres ind i køreplanlagte godstog.

Da "transittiden" på de enkelte terminaler er høj, og såvel hastighed som prioritering af godstog på strækningerne er lav, har den samlede transporttid for denne type transporter været meget høj. (Kilder angiver gennemsnitshastigheder for et tog gennem Europa på 10 - 30 km/t). Hertil kommer, at produktionsomkostningerne ved denne type transporter og risikoen for skader er forholdsvis store. Desuden har erfaringen vist, at der er en risiko for, at vogne kommer på forkerte tog.

Forskellige kilder indikerer, at omkostningerne ved at producere denne type godstransport ligger 30 - 60% over omkostningerne ved at gennemføre transporten med lastbil. Jernbanen

har således kun evnet at fastholde sin konkurrenceevne gennem betydelige subsidier, og dette til trods har ydelsen kun været attraktiv for få transportkunder.

3.1.2 Fremtidens jernbanetransporter

En udvikling af jernbanen som godstransportmiddel i Europa vil være betinget af, at der udvikles nye koncepter for godstransport med bane.

En overordnet udviklingstendens må forventes at være, at mere og mere godstransport vil blive containeriseret. En anden udviklingstendens vil være, at flere og flere transporter i Europa vil blive afviklet som heltog. Denne løsning fremmer mulighederne for at reducere transporttiden, da mange tidskrævende rangeringer i terminaler undgås, og omkostningen ved at afvikle transporterne reduceres betragteligt. Heltogene kører i princippet fra udgangsstation til endestation uden rangering. Eventuelle omlæsninger mellem togene i knudepunkterne sker ved at løfte containere af og på toget og at flytte disse til andre heltog. Herved opnås

- kortere opholdstid for toget i terminalen
- kun det gods, som skifter retning, håndteres
- en mindre kompliceret og billigere håndtering i terminalen.

Der kan herudover peges på følgende to overordnede typer jernbanetransporter i fremtiden: Containeriseret transport og systemtransporter.

3.1.3 Containeriseret transport

De containeriserede transporter vil foregå ved en for- og eftertransport på gummihjul kombineret med en transport mellem terminalerne på bane. Den aktuelle udviklingstendens er, at containertransporter arrangeres som heltogstransporter mellem terminaler. Containertog kan eventuelt opformeres ved at sammenkoble delstammer i knudepunkter og/eller ved omlæsning gennem løft mellem hele containertog. Disse tog er karakteriseret ved en relativt hurtig transport, fordi rangering og ophold i terminaler undervejs stort set er skåret væk.

Containertrafikken vil stille krav om store godsmængder til den enkelte terminal af hensyn til:

- omkostningerne pr. enhed ved at drive terminalen
- en god køreplan
- udnyttelsen af kapaciteten på de enkelte tog.

3.1.4 Systemtransporter

Systemtransporter er transporter på specialvogne. De kører helt ud til eller tæt på virksomheden. Omlæsningen sker (næsten) direkte fra toget til virksomheden og omvendt. Der vil være stigende krav om, at sådanne transporter skal omfatte flere vogne ad gangen (mindst 10 - 12 og helst mange flere) af hensyn til konkurrenceevnen over for lastbilen og af hensyn til miljøet, jf. tabel 5.1.

4. Industriens efterspørgsel efter jernbanetransporter

I forbindelse med projektet om miniterminal i Bredebro blev der gennemført interview med tre virksomheder i regionen om deres behov for jernbanetransporter

- Hydro Aluminium A/S, Tønder
- Moelven LNJ Limtræ A/S, Bredebro
- Eccolet Sko A/S, Bredebro.

Baggrunden for udvælgelsen af ovennævnte virksomheder er, at de dels arbejder med produkter, der kan betjenes af banetransport, dels har en betydelig import og eksport, der indebærer transport over større afstande. For alle tre virksomheder gælder det, at der stilles forskellige krav til transportudførelsen for de indgående hhv. de udgående varer. Generelt kan det konstateres, at virksomhederne ikke vil afvise at bruge banetransport i visse sammenhænge. Det afhænger af, om der kan opbygges transportkoncepter, der modsvarer kravene.

4.1.1 Indgående varer

For så vidt angår de indgående varer, kan det konstateres, at transporterne styres helt af én virksomhed, delvist af en anden, mens en tredje virksomhed får varerne frit leveret til fabrikken.

Hos Moelven LNJ Limtræ A/S benyttes banetransport til at udføre ca. 1/6 af de indgående transporter. Det foregår i praksis ved, at godset omlæsses til lastbiler i Kolding og køres med DSB's lastbiler til fabrikken. Omlæsningen i Kolding skal dels ses i lyset af, at den typiske ladningsstørrelse er 1-2 banevogne, dels at omlæsningen til og aflæsningen fra lastbil på fabriksområdet samlet giver en mere effektiv håndtering.

Virksomheden fik tidligere leveret råvarer med bane i størrelsesordenen 1-2 banevogne til Bredebro Station. Det indebærer, at banevognen skulle tømmes med det samme. Det gav ressourceproblemer, da alternativet var, at der skulle betales ekstra for transporten som følge af, at der skal betales leje af banevogne pr. påbegyndt døgn.

Hydro Aluminium A/S får leveret råvarer med skib til Grenå Havn, hvorfra eftertransporten foregår med lastbiler.

Eccolet Sko A/S tilkendegiver, at det ikke har været overvejet at bruge bane. Virksomheden er i øvrigt af den opfattelse, at det er deres speditør, der har ansvaret for at foreslå den optimale transportmåde under hensyntagen til virksomhedens krav til effektivitet, service, fleksibilitet og miljø.

Eccolet Sko A/S begrundet sit valg af transportmåde med, at der i stort omfang er tale om transporter af små og "spredte" mængder, og at der hovedsageligt er tale om stykgodsforsendelser. Kriterierne for valg af transportmåde er:

- Leadtime
- Kapacitet
- Stabilitet
- Kommunikation, herunder anvendelse af IT.

Virksomhedens valg af transportør er betinget af, at transportøren råder over eller har adgang til et stykgodsnetværk.

Moelven LNJ Limtræ A/S tilkendegiver, at der mangler sikkerhed med bane.

Endelig arbejder Hydro Aluminium A/S konkret på et projekt for omlægning af de indgående transport. Det overvejes at læsse råvarerne på banevogn fra afsender i Norge og udskibe forsendelserne i Esbjerg Havn. Herfra ønskes leverancerne sendt direkte ind til virksomheden uden omlæsninger. Det afgørende for virksomheden er, at godset bliver håndteret mindst muligt, da der er en direkte sammenhæng mellem antallet af håndteringer og effektiviteten i virksomhedens produktion. Projektet er baseret på, at der anlægges et firmaspor til fabrikken i Tønder Nord.

4.1.2 Udgående varer

Alle tre virksomheder afsætter i stort omfang produktionen på eksportmarkederne. For to af virksomhederne er Tyskland det største eksportmarked. Organiseringen af transporterne er betinget af følgende forhold:

- Kort planlægningshorisont, dvs. 3-4 dage
- Der arbejdes efter just in time princippet
- Der er i et vist omfang tale om specialtransporter
- Der produceres efter 100% on-time delivery
- Der sælges på remburs.

Til alle destinationer i Europa anvendes lastbiler, mens oversøiske destinationer betjenes med containertransporter, hvor udskibning foregår fra enten Hamburg Havn eller Århus Havn.

Der angives følgende barrierer mod at anvende banetransport:

- Godset tåler ikke omladning
- Korte afstande
- Mange aflæsesteder
- Destinationer
- Dag-til-dag leveringer
- Varenes dimensioner
- Manglende fleksibilitet
- Manglende overholdelse af aftalte leveringstidspunkter.

Eccolet Sko A/S har dog diskuteret mulighederne for at anvende banetransport til Sydeuropa med sin transportør. Virksomheden angav endvidere, at det var muligt at benytte vekselladstransport med bane til København og Holland.

Eccolet Sko A/S anfører, at der ikke kommer henvendelser fra transportvirksomheder, der tilbyder transportløsninger baseret på banetransport. Det bemærkes dog samtidig, at det er sværere at være fleksibel med banetransport end med lastbiltransport, hvorfor det er problematisk at bruge bane.

Moelven LNJ Limtræ A/S anfører, at enkelte af virksomhedens transportere kunne udføres med bane.

Endelig fortæller Hydro Aluminium A/S, at affaldsproduktet fra virksomhedens produktion, der sendes til en destination på kontinentet, kunne gå med bane.

Eccolet Sko A/S tilkendegiver, at virksomheden i stigende omfang oplever problemer med at overholde leveringsbetingelserne til varemottager i Holland som følge af den tiltagende trafik på de tyske motorveje, som giver forsinkelser.

5. Mulige strategier for udvikling af jernbanen

5.1 POTENTIALE FOR UDVIKLING AF KOMBITRAFIK

Meget tyder på, at der er et betydeligt udviklingspotentiale for den kombinerede trafik til og fra Sydeuropa. Bl.a. kan der peges på, at der på korridoren Skandinavien - Italien har været en pæn vækst i kombineret trafik de seneste år. Forudsætningerne for, at dette potentiale kan udnyttes, vil være, at der på kommercielt bæredygtigt grundlag skabes et bredt samarbejde mellem jernbane og transporterhvervet, dvs. speditører og vognmænd, om udvikling af markedet.

I denne sammenhæng indtager en dansk gateway en central rolle. En betydelig del af trafikken til og fra Skandinavien kører i dag via terminaler i Nordtyskland. Hamborg er i dag en betydelig drejeskive for skandinavisk gods. Mellem 70 og 80% af det gods, som kører via drejeskiven i Hamborg, er skandinavisk gods. Kiel, Lübeck og Rostock er eller er ved at udvikle sig som vigtige terminaler for skandinavisk gods, som ankommer med færges og sættes på tog her. Direkte tog fra Hamborg/Rostock/Lübeck giver gode forbindelser mod syd. Men godstog fra Skandinavien via Jylland, som skal håndteres i Hamborg, forsinkes her (mellem 12 og 20 timer).

“Forsinkelserne” kan og bliver aktuelt anvendt som konkurrencemiddel fra det tyske godsjernbaneselskab, DB cargo, til at opbygge konkurrencemæssige fordele for de nordtyske terminaler og selskabskonstruktioner, hvor DB cargo er repræsenteret. Der er i dag ikke muligheder for at konsolidere kombitrafik fra hele Skandinavien i Danmark. Det vil være en forudsætning for, at der kan samles tilstrækkeligt gods til, at der kan køres direkte heltog ud af Danmark/Skandinavien. Derfor er mulighederne for at agere på kombimarkedet som selvstændig aktør ikke tilstede for danske/skandinaviske kombivirksomheder. Potentialet må især forventes at blive aktuelt, når den faste forbindelse over Øresund står færdig i år 2000.

5.2 BEHOV FOR EN NATIONAL STRATEGI

De aktuelle udviklingstendenser peger på, at der er behov for en samlet dansk strategi for udvikling af markedet for kombineret gods til og fra Danmark. Sigtet med strategien skal være at danne grundlag for at udnytte potentialet i de nye faste forbindelser til at tiltrække skandinavisk transitgods, som kan konsolideres med dansk gods og hermed skabe grundlag for direkte heltog ud af Danmark. Formålet er at skabe gode og effektive transportløsninger for dansk industri og handel for kombineret gods til og fra Danmark. Her skal blot peges på centrale elementer i strategien:

Udfordringerne:

Udfordringerne for strategien er at sikre følgende:

- Effektivisering

- Skabe grundlag for at kunne konsolidere dansk, norsk og svensk kombigods i Danmark til heltog.
- Overordnet behov for bedre trafikker ud af Danmark
- Produktudvikling - specielt køreplaner og overvågning og sporing af gods ved IT-anvendelse
- Gennemsigtighed og ligebehandling ved tilskud

Valg og sandsynliggørelse af strategi:

Strategien bør forholde sig til følgende elementer, ligesom det er centralt, at det er sandsynliggjort at strategien kan realiseres:

- Organisering
 - markedsudvikling og afmonoplisering
 - integration mellem vejgods og bane
- Markedspriser for traktionsydelser
- Fri og gennemsigtig prisdannelse i alle led
- Kommercialisering og tilpasning til markedsvilkår
- Terminaler
 - hvem ejer og driver
 - sikring af "fri adgang"
 - geografisk placering
- Strækningskapacitet
 - synliggørelse af kapacitetsresserver og tildeling heraf etablering af kanaler for hele tog fra Danmark/Skandinavien gennem Europa.