



GENERALDIREKTORATET FOR INTERNE POLITIKKER
TEMAAFDELING B: STRUKTUR- OG SAMHØRIGHEDSPOLITIK

TRANSPORT OG TURISME

**FORDELINGEN PÅ TRANSPORTFORMER
FOR GODSTRANSPORT
TIL OG FRA EU-HAVNE**

SAMMENDRAG

Resumé

Dette studie belyser havnetrafikkens fordeling på transportformer i EU. Det indeholder data om havnetrafik og denne trafiks karakteristika og analyserer de forskellige transportformer, der anvendes til at forbinde havnene med godsets endelige bestemmelsessteder, herunder omladning, nærskibsfart og indlandshavne.

Det støtter vurderingen af de fremskridt, der er gjort med opnåelse af politikmålene om at få flyttet valget af transportform fra veje til alternative former.

Dette dokument blev bestilt af Europa-Parlamentets Udvalg om Transport og Turisme.

FORFATTERE

Enrico Pastori, Italien

ANSVARLIG ADMINISTRATOR

Piero Soave
Temaafdeling B: Struktur- og Samhørighedspolitik
Europa-Parlamentet
B-1047 Bruxelles
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDAKTIONEL BISTAND

Adrienn Borka

SPROGUDGAVER

Original: EN.

OM REDAKTØREN

Skriv til følgende e-mailadresse for at kontakte temaafdelingen eller abonnere på dens månedlige nyhedsbrev: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Redaktionen afsluttet i marts, 2015.
© Den Europæiske Union, 2015.

Dette dokument er tilgængeligt på internettet på:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

ANSVARFRASKRIVELSE

De synspunkter, der gives udtryk for i dette dokument, er udelukkende forfatterens ansvar og afspejler ikke nødvendigvis Europa-Parlamentets officielle holdning.

Eftertryk og oversættelse til ikkekommercielle formål er tilladt, forudsat at kilden angives, og udgiveren underrettes på forhånd og tilsendes et eksemplar.

SAMMENDRAG

Overblikket vedrører navnlig de særlige forhold, der kendetegner de anvendte transportformer: jernbaner, veje, indre vandveje og nærskibsfart (SSS) til og fra EU-havne. Studiet indeholder en analyse af trafikken i søhavne, indlandshavne og kombinerede jernbane-vej-terminaler og påpeger nogle forskelle mellem medlemsstater/regioner. Endelig giver det nyttige oplysninger om de udfordringer, som EU-havnene i øjeblikket står over for i forbindelse med vækst i trafikken, færdselstæthed og adgangsmuligheder.

De enkelte havnes karakteristika og de infrastrukturer, der forbinder dem med baglandet, typen af gods, der håndteres, og havneopsamlingsområdets størrelse er alle forhold, der i betydeligt omfang påvirker valget af transportform samt potentialet for et skift af transportform.

EU er stærkt afhængig af søhavne i forbindelse med handel med resten af verden og også inden for det indre marked: 74 % af de varer, der handles (import og eksport) med resten af verdenen, og ca. 37 % af de varer, der handles mellem EU-medlemsstater, sendes gennem søhavne. Havnene sikrer EU's territoriale sammenhæng, idet de betjener den regionale og lokale søtrafik, der forbinder de perifere områder og ømråderne. De er knudepunkter, hvorfra de transeuropæiske netværks multimodale logistikstrømme kan organiseres og ved brug af SSS, jernbane og indre vandveje mindske overbelastningen af vejene og energiforbruget.

Søtransporten i EU's havne tegner sig for over 3 mia. ton om året.

Hvidbogen om transport fra 2011 påpeger, at der er behov for flere og mere effektive indgangssteder til de europæiske markeder, så unødigt trafik på tværs af Europa kan undgås. Søhavnene spiller en vigtig rolle som logistikcentre og kræver effektive forbindelser til baglandet. Det er vigtigt, at havnene udvikles, så de kan håndtere de stigende mængder gods både med nærskibsfart inden for EU og i forhold til resten af verden. De indre vandveje bør i det omfang, der findes uudnyttet potentiale, anvendes i større udstrækning til at transportere gods til baglandet og til at skabe forbindelse mellem de europæiske have. Med hensyn til fragtstrømmene i det europæiske system af søhavne kan der udskilles på fem overordnede markeder: Containermarkedet, ro-ro-markedet, markedet for konventionelt stykgods, markedet for flydende masse gods og markedet for fast masse gods. Hvert marked har sin egen dynamik: Når ruterne for de forskellige maritime godstyper gennem de europæiske havne til baglandet fastlægges, sker det gennem nogle komplekse interaktioner mellem en lang række faktorer og aktører. Dog har alle havne og typer af handel to grundlæggende fælles faktorer, som påvirker rutefastlæggelsen til baglandet: Forbindelserne fra havnen til baglandet og havnens præstationsniveau i sig selv.

Læsbarheden af havnetraffikkens data vanskeliggøres af to aspekter, der hænger nøje sammen: omladning og SSS.

"Nærskibstrafik": transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser. Begrebet nærskibstrafik omfatter også maritim transport mellem medlemsstaterne i EU og Norge, Island og andre lande ved Østersøen, Sortehavet og Middelhavet. (EC, 1999.)

I forbindelse med containere er andelen af nærskibstrafik betydelig, fordi:

- Nærskibstransport, som udgør ca. 60 % af trafikken i EU-havnene, er bestemt til (eller genereret fra) en havns direkte bagland. Derfor skal havnene være udstyret til at

håndtere denne trafikstrøm og videresende containere til deres endelige destinationer. Denne andel omfatter transport af gods med nære destinationer, jf. EU-definitionen af nærskibstrafik, samt gods, der omlades.

- Dybhavsandelen bør analyseres yderligere, da den kan opdeles mellem (i) gods, der anløber havn med henblik på omladning, og (ii) gods, der anløber havn med henblik på indlandstransport til det endelige bestemmelsessted. Af denne grund er andelen af omladning afgørende.

Omvendt er ro-ro-transport hovedsagelig en samordnet transportform, der omfatter en indre vejstrækning og en søtransport, der, med visse undtagelser, foregår over korte afstande (og som derfor er opført under nærskibstrafikken).

Det er meget forskelligt, i hvilket omfang landene i EU anvender jernbane og vandveje til godstransport. Grundene til dette er bl.a.:

(i) geografiske (østater anvender generelt jernbanetransport i mindre omfang; indlandsområder i Centraleuropa, der bruges som transitlande til de store havne, anvender i større omfang jernbanetransport);

(ii) økonomiske/politiske (lande, hvis udvikling har omfattet sværindustri, anvender i større omfang jernbanetransport); de baltiske og skandinaviske lande har en større andel af jernbanetransport);

(iii) miljømæssige (lande med en langsigtet miljøpolitik anvender generelt jernbanetransport i et større omfang). Uagtet det af bæredygtighedsmæssige grunde anses for gavnligt at skifte til jernbanetransport, er der sandsynligvis økonomiske og politiske grunde (ii ovenfor) til, at nogle lande ikke desto mindre har oplevet en betydelig overflytning af gods fra jernbaner til veje. I perioden 2000 til 2010 har jernbanen således i otte EU-medlemsstater øget sin andel. I mange andre medlemsstater er der sket et betydeligt skift til veje.

Resultaterne for enkelte havne viser, at:

- Vejtransport er den mest anvendte transportform til at forbinde EU's havne med indre destinationer. Det kan delvis forklares ved, at en stor del af nærskibstrafikken generelt har et mindre bagland, men vejtransporten vælges hovedsagelig, fordi den er mere fleksibel og pålidelig samt giver lettere adgang til alle indre destinationer.
- Indre vandveje anvendes i stort omfang af havnene, når infrastrukturens standard og tilgængelighed er egnet til store mængder gods. Dette er tilfældet med havnene i Rhinen-Schelde-deltaet (Antwerpen, Rotterdam og Amsterdam), hvor de indre vandveje tegner sig for over 30 %. Andre eksempler er den rumænske havn Constanța, de franske havne Le Havre og Marseille og i mindre grad de tyske havne Bremen og Hamburg.
- Mange havne viser allerede store andele for jernbanetransport. Navnlig findes der store andele i de baltiske havne Tallinn og Riga (dog med en lav absolut trafikstrøm), der er kendetegnet ved, at størstedelen af transitstrømmene består af masse gods. De bedste eksempler på havne, der håndterer store absolutte strømme, findes i Tyskland (Bremen og Hamburg, som håndterer op mod 250 tog om dagen dag), i Rhinen-Schelde-deltaet (Rotterdam, Antwerpen og Zeebrugge) og andre havne, der generelt betjener et betydeligt mindre antal tog (Koper i Slovenien, Gdansk og Gdynia i Polen, Trieste og La Spezia i Italien, Felixstone og Southampton i Det Forenede Kongerige).

Alt i alt viser de havne, der er behandlet i dette studie, i mange tilfælde et tilfredsstillende niveau med hensyn til fordeling på jernbanetransport og indre vandveje.