

# **NTN DELPROJEKT 6**

## **FLASKHALSAR I ETT TRANSPORTSAMMANHANG OCH I ETT NORDSJÖPERSPEKTIV**

### **ABSTRACT OCH REKOMMENDATIONER**

**KENTH LUMSDEN, JENNIE THALENIUS**

**2000 – 07 - 30**

# FLASKHALSAR I ETT TRANSPORTSAMMANHANG OCH I ETT NORDSJÖPERSPEKTIV - ABSTRACT OCH REKOMMENDATIONER -

Kenth Lumsden, Jennie Thalenius

---

Nordic Transport political Network (NTN) har som ett övergripande mål att stödja och utveckla transporterna i Nordsjöregionen så att befintlig transportinfrastruktur utnyttjas optimalt och att nya behov tillgodoses i enlighet med samhällets krav på en bärkraftig utveckling.

I detta delprojekt fokuseras flaskhalsar (bottle-necks) förknippade med transporterna i Nordsjöregionen. "Flaskhals" är ett relativt och subjektivt begrepp och måste kopplas till en norm, som kan sättas med utgångspunkt från enskilda individer, ett företag eller en sammansatt grupp av intressenter, t ex i en region. Tolkningen och identifieringen av flaskhalsar har gjorts utifrån ett aktörsperspektiv med antagande om att det också finns ett subjektivt inslag i verkligheten. Flaskhalsar betraktar vi som ett samlingsbegrepp för alla faktorer eller brister som inverkar negativt på:

- ⇒ Transportsystemets funktion och kundnytta i ett företagsekonomiskt perspektiv (mikroperspektiv),
- ⇒ och/eller funktion och samhällsnytta i ett samhällsekonomiskt perspektiv (makroperspektiv).

Att undanröja eller reducera de negativa effekterna av flaskhalsar förenar företagsekonomiska och samhällseliga mål. Problemet är att vikta flaskhalsarnas betydelse och hur de bör avvecklas eller reduceras så att transporterna effektiviseras.

Nordisk industri har ett uttalat behov av samma transportservice och till en jämförbar kostnad som företag på Kontinenten. I takt med ökad förädlingsgrad ökar kraven på frekvens och att utbudet av transporttjänster anpassas till de transportköpande företagens specifika behov och logistikförutsättningar. Detta har medfört bl a att andelen gods som transporteras med lastbilar ökar mycket snabbt, genom småskaligheten och flexibiliteten hos detta transportslag. Fartygs- och i viss mån järnvägstransporter kräver större volymer för att vara kostnadseffektiva. Koncentration av flöden (flows) till färre och större terminaler och hamnar (nav) gör det möjligt att kombinera kostnadseffektivitet i transporten genom ökad storskalighet samt en högre frekvens. Detta innebär samtidigt en allt större belastning på infrastrukturen till dessa nav och därmed på samhällets resurser.

Några centrala bakomliggande frågeställningar i detta sammanhang är:

- ⇒ Vilka är förutsättningarna för att skapa en ytterligare koncentration av flödena till, från och via regionen?
- ⇒ Vilka kritiska faktorer kan identifieras i det regionala perspektivet? Kan en ytterligare koncentration ske utan att nya kritiska flaskhalsar uppkommer i regionen eller i kringliggande regioner?
- ⇒ Vilka effekter har en sådan koncentration på det övriga transportsystemet respektive samhälle och miljö?

Koncentration av godsflödena sker främst inom flödena av enhetslaster. Den transoceaniska direkttrafiken för containertransporter är mycket storskalig, vilket förutsätter stora volymer. Göteborgs Hamns roll som nordiskt nav för transoceanisk direkttrafik stärks genom de investeringar som nu genomförs i förbättrad sjö- och landinfrastruktur, vilket också är nödvändigt för att kunna höja omsättningen i väsentlig grad. Brister i den lokala infrastrukturen måste åtgärdas. Att för- och eftertransporter i högre grad baseras på järnvägstransporter och inte som nu lastbilstransporter, är också en förutsättning. Ett annat segment med snabb tillväxt och höga krav på frekvens är gränsöverskridande lastbils- och trailertransporter, vilket gynnar tillväxten av större nav.

Samtidigt ökar konkurrensen mellan olika transportvägar, framförallt för enhetsgodset just på grund av att det kan omfördelas och är ett expansivt segment. När det gäller andra godssegment kan dessa inte av ekonomiska eller fysiska skäl enhetsberedas eller transporteras längre landtransportsträckor. Utvecklingen visar också på att det finns uttalade ambitioner i flera regioner att bygga upp effektiva nav och länkar till såväl europamarknaden som den transoceaniska marknaden. I Danmark byggs till exempel kapacitet upp för transoceaniska containertransporter i Aarhus och ytterligare en facilitet är under projektering. Göteborg har redan byggt upp en sådan kapacitet. Den fasta länken över Öresundsbron är nu i funktion, vilket innebär såväl hot som möjligheter för utnyttjandet av befintlig transportkapacitet i NTN-regionen.

Finns det då en samsyn på flaskhalsar och hur de skall åtgärdas? Vår slutsats är att dessa kan ha skilda former och värde beroende på aktörskategori, aktörernas specifika verksamhetsområde, var de är etablerade geografiskt, deras roll i nätverket liksom hur denna påverkas av förändringar inom regionen. Transportmarknaden är uppdelad i ett antal segment, som karakteriseras av att såväl tjänsten som resursstrukturen är anpassad eller specialiserad avseende gods, geografisk marknad, teknik och service. Transport-, sjöfarts- och hamnmarknaden fortsätter att utvecklas med utgångspunkt från varuägarnas skilda behov av transportlösningar. Valet av transportsätt, transportväg och transportör påverkas av ett antal kriterier som godsets egenskaper (fysiskt och ekonomiskt), total

volym och sändningsstorlek, frekvensbehov, specifika behov av lastbärare, flexibilitet och service, total transport- och logistikkostnad, alternativkostnad respektive intäkt, miljöhänsyn mm.

Vi hävdar att det generellt sett inte finns en brist på transportkapacitet och att godset finner sina vägar oavsett transportrelation. Flaskhalsproblematiken kan snarare knytas till allt högre behov av frekvens, kostnadseffektivitet och kvalitet i transporterna av mer högvärdigt gods. Uppgraderingen av transporterna begränsas främst av volymtillväxten. Godsvolymen är således en flaskhals.

Strategierna för att åstadkomma ett effektivare och mer resurssnålt transportsystem i det regionala perspektivet är dock inte uppenbara. Det finns två skilda utgångspunkter för hur detta skall genomföras:

- ⇒ Att på nationell eller transnationell nivå ytterligare verka för en stark koncentration av vissa flöden till några få stora godskorridorer - ett globalt perspektiv.
- ⇒ Att flödena koncentreras, men via fler regioner, så att befintlig infra- och resursstruktur utnyttjas och utvecklas på ett konkurrenskraftigt sätt - ett regionalt perspektiv.

Transportsystemet är i ett samhällsperspektiv förknippat med en rad olika värderingar. Det kräver betydande samhälleliga resurser, samtidigt som det betraktas som en drivkraft för ytterligare välfärd, tillväxt och sysselsättning. Att den offentliga sektorn är segmenterad, gör att målen ibland kan verka motstridiga. Det finns också risker för att man bygger in en betydande överkapacitet i transportsystemet. Strävan efter ökad transittrafik och värderingar av potentialen med utbyggd infrastruktur är gemensam i flera regioner.

Begreppen effektivitet, resurssnålhet, bärkraft liksom värderingen av synergieffekter inom transportssystemet och i förhållande till dess omgivning, tolkas och värderas på olika sätt av företag och samhälle. En konfliktsituation som kan förutses om flödena skall koncentreras ytterligare är att det krävs ett väsentligt statligt engagemang i infrastrukturprojekt. En annan konfliktsituation ligger inom värderingarna av miljökonsekvenserna av en sådan koncentration.

Det är därför speciellt intressant att utveckla begreppen resurssnålhet och effektivitet utifrån en djupare analys av de skilda bakomliggande värderingsgrunderna för hur transportsystemet kan effektiviseras liksom den därmed förknippade resursinsatsen. En kritisk faktor i det regionala perspektivet är just att kunna värdera och kvantifiera positiva (och negativa) effekter liksom framgångsfaktorer för olika typer av åtgärder. Nordsjöregionen bör betraktas med utgångspunkt från att denna transportmarknad är uppdelad i ett antal segment, vilka har helt eller delvis skilda utvecklingsförutsättningar. Den generaliserade

modellen, som har tagit fram inom projektet, kan användas som grund för vidareutveckling av ett beslutsstöd och för värdering av regional styrkeposition i förhållande till andra regioners.

Flaskhalsar, eller kritiska faktorer, måste också behandlas som ett dynamiskt fenomen. Transportnäringens villkor och ramförutsättningar är i ständig förändring. Brister i den fysiska landinfrastrukturen är bara en av flera kategorier av flaskhalsar.

Infrastrukturprojekt har dock en lång implementeringstid jämfört med den för mobila resurser och ytterligare längre än den tid det tar att implementera informationssystem. Samtidigt kräver de senare betydligt lägre investeringsvolym. Politiska förändringar har den kortaste implementeringstiden, varför förändringar som påverkar transportsystemet måste göras med betydande insikt om dess funktion och egenskaper.

