



Transportministeriet

Kombiterminaler

Beslutningsoplæg

Marts 2008

Transportministeriet Kombiterminaler

Beslutningsoplæg

Marts 2008

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	3
2.	Baggrund	4
2.1	Historik	4
2.2	Problemstillinger og udfordringer ved den nuværende organisering af Kombiterminalerne	4
2.3	Branchens syn på terminalernes drift og organisering	5
3.	Udvikling i gods- og kombitrafikken frem mod 2025	7
3.1	Godstrafikkens overordnede udvikling	7
3.2	Udvikling i kombitrafikken	7
3.2.1	Kombitrafikkens hidtidige rolle på Europæisk plan.	7
3.2.2	Terminalernes rolle	8
3.2.3	Kombitrafikkens fremtidige rolle på Europæisk plan	8
3.2.4	Den indenlandske kombitrafik	10
3.2.5	Opsummering	12
4.	Scenarier for kombitrafikkens fremtid i Danmark	13
4.1	Drivere der vil forbedre kombitrafikkens position (eksterne faktorer)	13
4.2	Faktorer der vil hæmme udviklingen af kombitrafikken (eksterne faktorer)	14
4.3	Samlet indvirkning fra eksterne faktorer på den kombinerede trafik	15
4.4	Interne faktorer på danske terminaler	15
4.5	Fastlæggelse af alternative vækstantagelser for kombitrafikken og business cases	16
4.5.1	Business Case Scenarium 0	16
4.5.2	Business Case Scenarium 1 – 50 % vækst	17
4.5.3	Business Case Scenarium 2 – 100 % vækst	18
4.5.4	Business Case Scenarium 3 – 150 % vækst	18
5.	Undersøgelse af de organisatoriske modeller	20
5.1	Kriterier for udvælgelse af mulige organisationsmodeller	20
5.2	Beskrivelse af modellerne	21
5.2.1	Model 0 – Status Quo	21
5.2.2	Model 1 – Inddragelse af strategisk operatør, herunder OPP	22
5.2.3	Model 2 – Samarbejdende selskaber	23
5.2.4	Model 3 – Frasalg til strategisk ejer	25
5.3	Tjenestemandsproblematikken	27
5.4	Overordnede juridiske overvejelser forbundet med disse modeller	28
6.	Sammenfatning vedr. forslag til fremtidig organisering, økonomisk analyse af investeringer i Kombiterminalerne	29
6.1	Sammenligning af de foreslåede organisationsformer	29
6.2	Nødvendige investeringer	30
6.3	Driftsøkonomiske konsekvenser	31
7.	Afslutning	31

1. Indledning

Hensigten med denne rapport er at skabe et beslutningsgrundlag vedr. den fremtidige organisering af kombiterminalerne i Danmark.

Rapporten er blevet til på baggrund af en lang række forudgående analyser, høringer og rapporter over de seneste 3-4 år vedr. dette område.

Over sommeren 2007 har Rambøll foretaget en analyse, der har haft til formål at afklare de mest hensigtsmæssige organisatoriske og driftsmæssige rammer for kombiterminalvirksomheden i Høje-Taastrup og i Taulov.

Denne rapport vil forsøge så kort og præcist som muligt at skitsere følgende elementer, der bør indgå i en endelig beslutning:

- Årsagerne til at den eksisterende organisering af området ikke er med til at fremme og optimalt understøtte en øget anvendelse af kombiterminaler og derved godstrafikken herhjemme.
- Hvilke er de realistiske scenarier, der kan opstilles for udviklingen af kombitrafikken i de kommende år, og hvad forudsætter disse af infrastruktur og banekapacitet for at kunne gennemføres.
- Hvilke fremtidige organisatoriske modeller er mulige og meningsgivende rent juridisk, økonomisk og i forhold til de politiske målsætninger.
- Hvilke investeringer vil de forskellige modeller involvere, og hvordan kan disse investeringer finansieres bedst muligt.

Der er indgået en lang række meget tekniske og produktionsmæssige overvejelser i forbindelse med udviklingen af de enkelte modeller.

Når det gælder trafikudvikling og aktivitetsudvikling på terminalerne har vi valgt at arbejde med en række standard vækstscenarier. Det skal indledningsvis pointeres at disse scenarier baseres på en lang række forudgående prognoser kombineret med branchens nuværende vurderinger.

Denne opgave er udført af Rambøll Management som hovedleverandør og JA Rådgivning og Rambøll Danmark som underleverandører.

2. Baggrund

2.1 Historik

- Ved dannelsen af Banestyrelsen i 1997 fik DSB tildelt ejerskabet af jernbanestationerne og kombiterminaler ved den endelige bodeling.
- I januar 2001 blev DSB Gods solgt til Railion Danmark A/S, og der blev indgået en aftale om, at Railion fik operatørrollen for de to kombiterminaler i Taulov og Høje Taastrup. DSB forblev ejer af terminalerne, mens Railion er lejer af terminalerne. Der blev videre indgået en udlånsaftale mellem DSB og Railion vedrørende medarbejderne på terminalerne.
- Lejeaftalen blev på Railions foranledning genforhandlet i januar 2007 og er gældende frem til 2017 for så vidt angår Taulov og 2019 for så vidt angår Høje Taastrup.

2.2 Problemstillinger og udfordringer ved den nuværende organisering af Kombiterminalerne

Når hensigtsmæssigheden af den nuværende organisering skal vurderes, er det vigtigt at se på de to parter forretningsgrundlag og sammenholde det med deres rolle i forhold til aftalen om kombiterminalerne.

DSB har gennem salget af DSB Gods til Railion frigjort sig fra driften af en hver form for godstrafik. Succeskriteriet for DSB's ledelse er udelukkende knyttet til passagertrafikken. Det kan derfor kun forventes, at DSB indtager en traditionel udlejers rolle med henblik på at maksimere udkommet fra lejekontrakterne, da det ikke er en del af DSB's normale forretningsgrundlag at investere i fremtiden i terminalerne.

Railion organisationen ser sig som et internationalt traktionsselskab og ser ikke terminaldrift som en del af deres forretningsmodel. Der er derfor i virksomheden hverken speciel ekspertise eller interesse i terminaldrift.

Udover at hverken DSB eller Railion har interesse eller ekspertise i henholdsvis ejerskab og drift af kombiterminalerne, er der uenighed om fordelingen af ansvaret for vedligeholdelsesarbejder og investeringer i terminalerne. Sådanne uenigheder har indtil nu været en bremseklods for, at vedligeholdelsesarbejderne og investeringerne i terminalerne har haft det fornødne omfang.

Railion i Danmark har i en årrække været plaget af driftsunderskud, og den lokale ledelse har været under pres for at bringe disse underskud ud af verden. En anseelig andel af dette driftsunderskud stammede fra driften af kombiterminalerne. Det er derfor ret naturligt, at operatøren har set forholdsvis kortsigtet på driften af terminalerne, og at man forsøgte at nedbringe underskuddet på disse. Sådant en kortsigtet betragtningsmåde gik ud over tilgængeligheden til terminalerne, og behovet for henstilling af lastbærere kunne ikke imødekommes, da Railion ikke selv ønskede at gå ind i infrastrukturinvesteringer. Det har haft den afledede effekt, at transportørerne, der fragter lastbærerne til/fra terminalen, har fået en u hensigtsmæssig afvikling af deres trafikker, hvilket påvirker deres omkostningsstruktur og dermed konkurrencedygtigheden for kombitrafikken.

Man står altså overfor en kombination af en ejer og en lejer, der har en umiddelbart begrænset interesse i fremtiden for terminalerne, eller i hvert fald for den ene parts vedkommende har haft et meget kortsigtet perspektiv på driften af terminalerne. Dette har ret naturligt bevirket en manglende udvikling af terminalerne.

Det er først i forbindelse med afslutningen af genforhandlingen af kontrakten i begyndelsen af 2007, at der er blevet enighed om fordelingen af udgifterne til en genopretning af terminalerne, og en igangsætning af disse vedligeholdelses- og genopretningsarbejder. Disse arbejder relaterer sig ikke til hvilke fremtidige krav, der er til en terminal, eller rettere sagt hvilke krav der for år tilbage var til terminalerne for at kunne understøtte en udvikling af kombitrafikken.

Dertil kommer, at driften på terminalerne ikke matcher de krav, som en moderne logistikvirksomhed skal honorere i et konkurrencepræget marked.

Ledelsesmæssigt er der heller ikke i virksomheden tilstrækkelig viden om hvilke krav, der stilles til drift af sådanne terminaler i form af fleksible systemer, IT-baseret planlægning og information, kvalitetssystemer etc., da der ikke andre steder i organisationen drives terminaler.

Havde der været en ejer/operatør, der i forvejen opererede terminaler, ville der evt. kunne opnås væsentlig synergi, ligesom der ville være know-how til stede omkring indretning, udvikling og drift af terminaler.

Det er derfor konsulentfirmaets vurdering, at uden tilvejebringelse af en ejerkreds eller en ejer/operatør kombination, som har en direkte interesse i en langsigtet udvikling af terminalerne, vil situationen ikke bedres markant.

2.3 Branchens syn på terminalernes drift og organisering

Som et led i opgaven har konsulentfirmaet interviewet både erhvervsorganisationer på transportområdet, transportformidlere, transportører, terminaloperatører, kombioperatører og infrastrukturejere.

Der var generel enighed om, at terminalerne i Taulov og Høje Taastrup havde en væsentlig andel i kombitrafikkens problemer i Danmark.

De interviewede sagde samstemmende, at terminalerne ikke blev drevet tilstrækkeligt effektivt. Det blev bl.a. fremhævet, at terminaloperatøren ikke havde den tilstrækkelige viden og ekspertise om terminaldrift.

Kritikpunkterne rettede sig mod:

- Utilstrækkelige åbningstider
- Ufleksible indskrivningsprocedurer
- Manglende håndtering af og viden om, hvilke enheder der skal prioriteres at komme på togene
- Ineffektiv logistik herunder for lange håndteringstider
- For store skadesprocenter
- Manglende anvendelse af moderne IT-systemer

En anden del af kritikken rettede sig mod manglende investeringer i terminalerne og utilstrækkelig vedligeholdelse. Imidlertid er det i ligeså høj grad infrastrukturejeren (DSB) kritikken er møntet på. Manglende investeringer i henstillingspladser og krankapacitet hindrer en hurtig og mere effektiv hånd-

tering, ligesom de hindrer en bedre udnyttelse af kapaciteten på terminalerne.

En række af transportørerne og transportformidlerne vil kun genoptage kombitrafik under forudsætning af:

- At kvaliteten øges
- At håndteringstiderne mindskes
- At problemet omkring henstillingspladser løses.

Rent faktisk har flere transportører et underlag for oprettelse af 2-3 daglige indenlandske heltogsforbindelser og 1 daglig international forbindelse. En sådan udvidelse ville være et afgørende tilskud til den fremtidige kombinerede trafik.

Det fremhæves også fra flere sider at det er uheldigt at terminaloperatøren og traktionsselskabet er det samme selskab. Et af de centrale problemer for kombitrafikken er også de mange forsinkelser på især Europatrafikken. Om disse forsinkelser kan tilskrives traktionsselskabet eller infrastrukturejeren er svært for kunderne og transportvirksomhederne at afgøre. Der efterspørges en øget konkurrence på traktion. Der er også nogle af de interviewede, som fremhæver en potentielt manglende neutralitet hos terminaloperatøren som et problem, der kan afholde nogle fra at anvende kombitrafikken.

Der er meget divergerende holdninger til i hvilken grad transportsektoren skal indgå i terminaldrift. Der er virksomheder, der mener, at infrastrukturen må være en statslig opgave, men generelt ser sektoren gerne operatørrollen overgivet til en professionel havne- eller kombioperatør. Fra havneside ser man gerne en opsplitning mellem ejerskab af infrastruktur og drift af terminaler.

Der er også nogle af de interviewede, der mener, at branchen eller udvalgte virksomheder kan gå ind i et driftsselskab, hvor infrastrukturen tilhører staten, men hvor driftsselskabet godt kan stå for investering i driftsrelateret udstyr mm.

Endelig er der også nogle af de interviewede virksomheder, der er parate til at gå ind i en investering i hele terminalen/terminalerne eventuelt minus selve jernbaneinfrastrukturen. De pågældende er parat til at se terminalerne som et langsigtet investeringsobjekt, som kan indgå integreret i deres øvrige forretning.

3. Udvikling i gods- og kombitrafikken frem mod 2025

3.1 Godstrafikkens overordnede udvikling

Trafikken på skinner udgør kun en beskedent del af den samlede godstrafik. Inden for EU-25 udgør godstrafikken på skinner omkring 10 % af den samlede godstrafik.

Den samlede godstrafik i EU-25 var i 2005 392 mia. tonkm., heraf udgør kombitrafikken (UIRR selskabernes transport) 37,0 mia. tonkm. Det er altså en beskedent del af den samlede godstransport der køres på skinner.

Stigningen i godstransporten fra 1995 til 2005 har ifølge Eurostat været 31,3 %, heraf har godstrafikken på skinner oplevet en stigning på 9,2 %. Det vil sige at jernbanetrafikken har tabt markedsandele til landevej og til søtransporten. Den gennemsnitlige årlige stigning i godstransporten på skinner udgør 0,9 % i forhold til 3,3 % for godstransporten på vej.

I den internationale trafik mellem Danmark og udlandet er der 4 % andel til godstransporten på skinner. Ca. ¼ af denne trafik udgøres af nationalt og internationalt kombigods, svarende 490 mio. tonkm., altså omkring 1 % af den samlede godstransport.

3.2 Udvikling i kombitrafikken

3.2.1

Kombitrafikkens hidtidige rolle på Europæisk plan.

Kombitrafikken har i en årrække ikke levet op til forventningerne, men der i de seneste år sket en interessant udvikling. Der er over de sidste 10 år sket en stigning på 36 % fra 27,2 mia. tonkm. til 37 mia. tonkm, og der er ingen tvivl om at væksten de seneste år er øget markant. Således kan én stor operatør inden for kombineret trafik melde om en vækst på omkring 20 % i 2006 og i den første halvdel af 2007 har de oplevet en vækst på 19 %, . De danske aktører oplever nu også en stærk vækst på den internationale trafik.

De store aktører på kombimarkedet såsom HUPAC, European Rail Shuttle, Kombiverkehr, Hangartner og TFG Transfract har i de senere år udvidet deres netværk af kombinerede ruter både frekvensmæssigt og geografisk. Disse netværk har været og vil være en væsentlig faktor i udbygningen af den kombinerede trafik på Europæisk niveau.

Et andet element, der er med til at styrke den kombinerede trafik, er den forøgede konkurrence mellem traktionsselskaberne. Udviklingen går fra en næsten monopollignende situation for de nationale jernbaneselskaber til en situation, hvor nye traktionsselskaber dukker op på markedet, såsom Hector Rail i Sverige, European Rail Shuttle, TX-logistics og Veolia Logistics i Tyskland, Euro Lux Cargo med flere. Der er ingen tvivl om at en øget konkurrence vil være med til at forstærke produktudviklingen og til at sætte kvaliteten i højsædet.

Traktionsselskaberne søger også at effektivisere på forskellig vis, fx gennem intern effektivisering og gennem investering i lokomotiver, der kan håndtere flere forskellige el-systemer og sikkerhedssystemer, hvilket bevirker at lokomotiverne kan køre direkte mellem destinationer i flere lande fx Sverige, Danmark og Tyskland.

3.2.2

Terminalernes rolle

Den kombinerede trafik er i struktur en sammensat trafik med en række elementer, der hver især skal fungere, og som derudover skal fungere sammen.

På terminalområdet er der både i Norge/Sverige og i Centraleuropa sket en forøget organisering og udbygning. Fx forestår Cargonet driften af et helt netværk af kombiterminaler i Norge og Sverige. I Tyskland ejer DUSS (et selskab ejet af DB og virksomheder fra transportbranchen) et landsdækkende netværk af terminaler. HUPAC er endnu et eksempel på en virksomhed, der ejer en række terminaler i Europa. En sådan organisering bevirker en professionalisering af terminaldriften og en opbygning af know-how, ligesom disse virksomheder har det økonomiske fundament til at investere i udbygningen af eksisterende terminaler og opbygningen af nye terminaler. Dette er en forudsætning for en fremtidig stærk udbygning af den kombinerede trafik. Der er mange terminaler, der ikke har haft tilstrækkelig med kapacitet til at klare de senere års vækst, så det bliver nødvendigt med en udbygget investeringstakt.

I Danmark udgør terminalerne det svageste led i den kombinerede trafik. De har haft en afgørende indflydelse på den negative udvikling kombitrafikken har været igennem indtil 2006/2007. Der har været opereret frekvente heltoget i perioden 2004, 2005 og 2006, som bl.a. på grund af forholdene på terminalerne er blevet nedlagt igen. (Århus-Taulov – Høje Taastrup, Esbjerg - Taulov – Høje Taastrup). I denne sammenhæng menes der ikke kun terminalerne i Taulov og Høje Taastrup, men også havneterminalerne i Århus og Esbjerg, hvor de logistiske forhold har været uhensigtsmæssige.

Efterfølgende er der i Århus sket en udflytning til terminalen til Østhavnen, hvilket skulle forbedre forholdene rent logistisk. Dog mangler der stadig nogle tiltag omkring sporinfrastrukturen på havnen.

Forudsætningen for at sætte gang i kombitrafikken er, at de logistiske forhold på terminalerne bringes i orden, og at håndteringstiderne nedbringes, således at øst-vest trafikkerne kan indgå i et normalt logistikflow, som i dag kan opfyldes af landevejstrafikken. Ligeledes er det et krav, at der investeres i henstillingskapacitet dels med henblik på at løse den interne logistik på terminalerne, og dels for at løse transportørernes behov for en fleksibel for- og eftertransport. Flexibilitet, kvalitet i håndteringen, ændrede åbningstider er andre forbedringer, der skal være med til at udbygge den vækst i kombitrafikken, som i den senere tid har fundet sted.

3.2.3

Kombitrafikkens fremtidige rolle på Europæisk plan

Den kombinerede trafik må nødvendigvis betragtes i tæt sammenhæng med udviklingen i andre transportformer især søtransport og landevejstransport, idet der både er et samspil og en konkurrenceflade til de to alternative transportformer.

Det skal bemærkes, at den kombinerede trafik udgør en ret lille andel af den samlede transport i forhold til de to andre transportmåder. Det betyder, at der kan ske væsentlige forskydninger i den kombinerede trafik uden synderlig indvirkning på de andre transportformer.

De seneste års stærke vækst inden for den kombinerede trafik hænger især sammen med de tiltagende problemer for landevejstrafikken med hensyn til

tilsandingen på motorvejene, udbredt chaufførmangel, stramning af hviletidsreglerne, omkostningsstigninger for landevejstrafikken etc.

At problemerne for landevejstrafikken ikke har medført endnu stærkere vækst for den kombinerede trafik må tilskrives kapacitetsproblemer og kvalitetsproblemer inden for den kombinerede trafik. Den kombinerede trafik har været ramt af mangel på wagoner og lokoførere, ligesom der er manglende kapacitet på det tyske jernbanenet, såvel som en række centrale terminaler har oplevet stort kapacitetstræk.

Der er et stort ønske i transportbranchen og blandt transportkøberne om at etablere nye kombinerede transporter til de destinationer, hvor den kombinerede trafik har konkurrencefordele. Det vil især sige på afstande over 500 km.

Det vil for Danmarks vedkommende betyde en forsat udbygning af trafikkerne til Italien, men der bør også være gode forudsætninger for trafikker til Østrig og Schweiz, der ønsker en stor del af landevejstrafikken flyttet over til jernbane. Derudover er der et væsentligt godspotentiale til/fra Sverige, Benelux, Ruhr og Sydtykland. Der er også et væsentligt godsvolumen til/fra Frankrig, men det er hidtil ikke lykkedes at etablere et gennembrud for kombitrafikken med Frankrig.

Der er også et potentiale for transport af søcontainere. Der er stærk stigning i transport til/fra de store oceanhavne i Tyskland, Holland og Belgien. Ligeledes er der kommet gang i ERS heltoget mellem Taulov og Hamburg som opereres af ANCO trans. Forbindelsen var nede på 3 rundture pr. uge, men der er nu genetableret den 4. rundtur, og der forventes en øgning til 5 rundture.

Det er vurderingen i transportbranchen, at kan kapacitetsproblemerne på de danske terminaler overvindes med hensyn til henstilling af lastbærere og forbedre regulariteten på forbindelserne, er der mulighed for etablering af frekvente forbindelser til Ruhr og til Benelux. Der er andre destinationer, hvor potentialet er mere begrænset fx Sydtykland, men hvor der burde være muligheder for at kombinere nogle løsninger med sammensatte halvtog, netop fordi der efterhånden er et udbygget net fra en række centrale knudepunkter, hvorfra der kan kombineres med andre trafikker.

Alt i alt er der et betydeligt potentiale for udvidelse af den internationale kombinerede trafik til/fra Danmark i de kommende år. En række faktorer gør, at sandsynligheden for en forøgelse af trafikken, såsom at den øgning der sker i frekvensen på de eksisterende forbindelser mindsker konsekvenserne af forsinkelser forskellige steder i transportkæden (når man ikke den første forbindelse, er der ikke så lang tid til den næste forbindelse).

For det andet råder transportformidlerne/transportørerne oftest ikke selv over lastbiler, så de er i højere grad end tidligere villige til at tage en beslutning om skift af transportmiddel. For det tredje er der en planlagt forøgelse af transittrafikken mellem Sverige og Tyskland/Central Europa, hvilket kan åbne op for kombinationsmuligheder med Danmark, både i forhold til Sverigestrafikker og Europatrafikker.

Det faktum, at kombitrafikken kun udgør en beskedent andel af den samlede landtransport betyder, at det kun er forholdsvis små andele af den samlede godstransport, der skal overføres til Kombitrafikken for, at det har en væsentlig indflydelse på væksten i kombitrafikken. Vækstrater på mellem 50 % - 150 % i Danmarks internationale kombitrafik over de kommende 10 år vil

derfor ikke betyde nogen dramatisk overførsel af godstrafikandel, og vil derfor ikke være så svær at opnå, som det umiddelbart skulle antages.

Prisudviklingen inden for landevejstransporten taler for en udvikling i retning af kombitrafikken, idet prisen historisk set har haft stor indflydelse på valg af transportform. Der har i de senere år været prisstigninger på en rundtur til Hamborg med lastbil på omkring 30 %. En anden stor transportformidler har i 2006 oplevet prisstigninger på 12-13 % og forventer stigninger i 2007 på 8-9 %. Tidligere har transportformidlerne formået at reducere omkostningerne ved at anvende udenlandske vognmænd, men også her opleves der væsentlige prisstigninger og manglende kapacitet.

Imidlertid er det stadig en forudsætning, at kombitrafikken løser sine egne kapacitetsproblemer på terminaler, på nettet, med wagoner etc. Hvis ikke bliver stigningen meget begrænset eller kortvarig. Der forventes ikke kapacitetsproblemer på det danske skinnenet, hvis kombitrafikken skulle stige med 50 %, 100 % og 150 %. Der er også forventning om, at der kan tildeles flere togafgange i den internationale trafik til at understøtte en vækst på 50 % og 100%. I forbindelse med kombioperatørernes ønske om udvidelse af deres trafikker ned gennem Europa har de ikke stødt på problemer med at få tilladelse til flere togafgange.

3.2.4

Den indenlandske kombitrafik

De strukturelle forhold i Danmark tilsiger ikke en udpræget brug af kombineret trafik. På de fleste relationer er afstanden for kort, ligesom der på Århus – København forbindelsen er hård konkurrence fra både direkte landevejstransport, Mols-linien og feederforbindelse. På trods af de strukturelle forhold er det alligevel lykkedes at etablere en heltogsforbindelse på en strækning mellem Fredericia og Høje Taastrup, når mængderne og typen af trafik tilsiger det. Ligeledes er der etableret transport af søcontainere mellem Høje Taastrup og Århus Havn.

Den nationale kombinerede trafik har i de seneste år været i tilbagegang. Det skyldes ikke manglende potentiale, men en række af de problemer, der plager den internationale trafik, gælder også for den nationale trafik. Der er sket en sanering af nogle mindre trafikker, som ikke har været rentable. Det har betydet en nedgang i den nationale trafik. Men også forbindelser, der burde have tilstrækkeligt godsunderlag, er nedlagt af nedenstående grunde.

Først og fremmest er det forholdene på terminalerne, der er problematiske, herunder:

- Manglende henstillingsplads på terminalerne
- Utilstrækkelige åbningstider
- Ikke tilstrækkelig stram logistisk håndtering og drift på terminalerne
- For store skadesprocenter på terminalerne og undervejs
- Manglende udbygning af informationssystemer.

Den manglende effektivitet på terminalerne kan relateres til bl.a. snævre faggrænser og en ikke tilstrækkelig stram arbejdsplanlægning, hvilket bevirker, at der anvendes for mange medarbejderressourcer. Manglende styringsredskaber i form af IT-systemer til styring af logistikflow bevirker, at der ikke er det fornødne overblik især i spidsbelastningsperioder, hvilket afføder for mange mellemløft.

IT-systemer, der hænger sammen med kundernes IT-systemer, kan medvirke til, at terminaloperatøren bedre kan prioritere lastbærerne i overensstemmelse med kundernes ønsker, ligesom der vil kunne fås information om kundernes afleveringstidspunkter og afhentningstidspunkter. Der er dog en nøje sammenhæng mellem mulighederne for effektiviseringer og de fysiske logistiske forhold. Med manglende plads til henstilling af enheder må operatøren ty til at fylde kørearealer, læssearealer og køreveje op med lastbærere, hvorved der ikke levnes plads til at operere effektivt, og der skabes behov for hyppige mellemløft for at give plads.

På det nuværende aktivitetsniveau eller i forhold til en meget beskeden vækst er det konsulentfirmaets opfattelse, at Railion inden for de nuværende rammer kan opnå en mere effektiv afvikling af trafikken på terminalerne gennem:

- Bedre planlægning af logistikflowet og tættere samspil med kundernes logistikflow f.eks. gennem anvendelse af moderne IT-systemer, som det er tilfældet på de terminaler, som konsulenterne besøgte i Italien
- Effektivisering af incheckningsprocedurer
- Udvidelse af åbningstider
- Gradvis ændring af medarbejdersammensætningen gennem en udnyttelse af aftalen med DSB omkring tilbageførelse af medarbejdere, således at de stramme faggrænser på terminalerne kan opblødes
- Strammere arbejdsplanlægning
- Fortsat nedbringelse af skadesprocenter
- Gennemførelse af genopretningsarbejderne hurtigst muligt, idet det er vanskeligt at gennemføre et normalt aktivitetsomfang under en ombygningsperiode

Det er imidlertid afgørende at understrege, at uden investeringer i infrastruktur og mobile kraner vil der ikke kunne opnås en markant effektivisering af håndteringen på terminalerne, og dermed kan aktivitetsniveauet ikke hæves mærkbart på terminalerne, hvilket ikke gør det muligt at opfylde markedets behov for at øge kombitrafikken.

I en vækstsituation vil det ikke være muligt at planlægge sig ud af de fysiske begrænsninger. I Høje Taastrup er det f.eks. en forudsætning for at kunne håndtere et nyt indenrigskoncept, at der kan tømmes to tog samtidigt inden for 2 max. 3 timer. Det kan kun lade sig gøre, hvis der etableres et læssepor, som kan betjenes af reachstackere, og at der findes et henstillingsareal, hvor der kan henstilles de enheder, der ikke bliver afhentet umiddelbart (fx søcontainere).

Øst-vest-trafikken i Danmark forudsætter, at håndteringstiden på terminalerne på den del af godset, der skal distribueres dagligt, formindskes væsentligt. Det vurderes derimod ikke, at jernbaneinfrastrukturen i Danmark er en forhindring for udbygningen af den nationale kombitrafik. Det er også en betingelse, at togene ikke oplever store forsinkelser. Der er foretaget en analyse af natgodstogenes forsinkelser mellem vest og øst Danmark i 2005 og 2006. Analysen viser at der i 2005 har været betydelige forsinkelser mellem øst og vest Danmark, men at problemet med forsinkelser på mere end 1 time er blevet væsentlig reduceret i 2006.

Der er en række af de forhold for landevejstrafikken, som påvirker den internationale trafik, som ligeledes har stærk indflydelse på den nationale trafik. Chaufførmangel, trafikproblemer på motorvejene, kraftige prisøgninger, miljøforhold etc.

De forhold betyder, at væsentlige aktører inden for landtransporten har et ønske om at få etableret/udbygget kombitrafikker mellem Århus – Høje Taastrup og Taulov – Høje Taastrup. Derimod er det ikke vurderingen, at andre relationer selvstændigt kan bære en kombineret trafik dels på grund af manglende underlag dels på grund af for dårlige logistiske forhold i de pågældende terminaler. Om der kan etableres en antenne trafik under forudsætning af en stram strukturering af trafikoplægget fra fx Esbjerg til Taulov må eventuelt undersøges nærmere på et senere tidspunkt.

Nogle af de væsentlige transportvirksomheder har i dag et godsunderlag, der er direkte togrelevant, til at etablere 2- 3 daglige rundture mellem Århus – Høje Taastrup og Taulov – Høje Taastrup med hovedvægten på Århus forbindelsen. Disse forbindelser var som nævnt i drift tidligere. De blev ikke nedlagt, fordi der ikke var et behov, men fordi regulariteten, kvaliteten og logistikken på terminalerne ikke kunne opfylde de nødvendige krav. En genetablering af disse forbindelser ville bidrage til især Høje Taastrup terminalens trafikunderlag.

3.2.5

Opsummering

Kombitrafikken har de sidste 1-2 år vist en hidtil uset vækstrate i Europa. Der er en historisk chance for at udbygge kombitrafikken i og til/fra Danmark på grund af de vanskelige forhold for landevejstrafikken og på grund af den vækst, som økonomien i Nord- og Centraleuropa oplever i disse år.

Forudsætningen for at udnytte denne mulighed er imidlertid, at der:

- foretages nyinvesteringer på begge terminaler
- ændres radikalt på organiseringen af terminalerne
- sikres tilstrækkeligt med togafgange til at rumme en vækst i antal tog, og at infrastrukturen i Danmark ikke forventes at give problemer for regulariteten. Infrastrukturen på det tyske net er også af vital betydning for kombitrafikken til/fra Danmark, men det er uden for de danske aktørers indflydelse, men i 50 % og 100 % scenariet er der ikke forventning om problemer med at få tildelt de nødvendige togafgange.
- Udarbejdes en samlet handlingsplan for det korte sigt. Skal planen have nogen effekt, skal man ikke afvente hverken overvejelser om flytning af terminaler som konsekvens af nye linieføringer af jernbanen på Sjælland eller flytning som konsekvens af bygning af Femern broen.

4. Scenarier for kombitrafikkens fremtid i Danmark

I dette afsnit beskrives kort de 3 realistiske vækstscenarier, der er lagt til grund for de driftsøkonomiske analyser af de nødvendige investeringer, og som vil være forbundet med en omlægning til nye organisatoriske modeller.

Den kombinerede trafik er sammensat af en række led, som skal udgøre en kæde. Der er derfor en lang række faktorer, som kan påvirke de enkelte led i den kombinerede trafik og dermed påvirke den samlede trafik.

I det følgende vil der blive beskrevet faktorer, som vil drive udviklingen i positiv retning for den kombinerede trafik, og faktorer som vil hæmme udviklingen i den kombinerede trafik. Disse faktorer vil blive sammenholdt med henblik på at danne udgangspunkt for hvilke vækstscenarier, der vælges som udgangspunkt for analysen.

4.1 Drivere der vil forbedre kombitrafikkens position (eksterne faktorer)

- Jernbaneområdet er på mange måder meget mindre internationaliseret end andre transportformer. Der kan derfor opnås væsentlige effektivitetsforbedringer i den kombinerede trafik, hvis der harmoniseres såvel på det tekniske område som på mandskabssiden. Skift af lokomotiver og mandskab på grænserne er en tidsforlængende proces og samtidig fordyrende. Gennem investeringer i lokomotiver, der kan klare kravene i forskellige lande kan sendrægtigheden i harmoniseringen delvis omgås, men ikke uden ekstra investeringer.
- De enkelte led i kæden er afhængige af hinanden. En planlægning, der i højere grad tager hensyn til de enkelte dele, ville kunne være med til at nedbringe omkostningerne. Fx vil transportvirksomhederne gennem en mere fleksibel adgang til terminalerne (henstilling af lastbærere) kunne forbedre anvendelsen af deres trækkende enheder, og dermed reducere omkostningerne på for- og eftertransport.
- Højere prioritet end i dag til godstog på nettet, fx på visse tidspunkter af døgnet, ville kunne afbøde nogle af de værste konsekvenser på forsinkelser for kombitogene.
- Hurtigere og mere fleksibel administration af kanaladgang ville være en faktor, der ville være med til at kunne øge kombitrafikken hurtigere. Dette er dog ikke noget reelt problem for det danske net, men i større grad på det tyske net.
- Udvikling af fx losnings- og læsningsteknologi vil nedbringe håndteringstiden på terminalerne og dermed øge kapaciteten på disse.
- En større grad af samarbejde/koordinering mellem transportformidlere/transportører vil kunne resultere i mulighederne for hurtigere at kunne etablere trafik på nye relationer, idet en ny trafik skal have en vis kritisk masse og en vis frekvens for at kunne blive levedygtig. Dette gælder såvel den internationale som den nationale kombitrafik.
- Der er i dag allerede kapacitetsproblemer på en række af de centrale terminaler, som har betydning for trafikken til/fra Danmark, såsom Malmø, Hamburg og Duisburg. En hurtig udbygning af disse vil være med til at trække den kombinerede trafik i den rigtige retning.
- Fortsat udvikling af netværk af kombiruter hos de store udbydere

- Øget konkurrence på traktionsområdet. Det vil øge udviklingen og investeringerne på området.
- Bedre IT-systemer til overvågning og sporing af gods vil have stor betydning for transportformidlernes tiltro til systemet.
- Den mest direkte konkurrence til den kombinerede trafik kommer fra lastbiltrafikken. Det faktum, at landevejstrafikken er påvirket af en række negative faktorer, indvirker positivt på den kombinerede trafik. Det er bl.a. følgende forhold:
 - Chaufførmangel
 - Stigende chaufførlønninger også for chauffører fra østlandene
 - Fremkommeligheden på især motorvejene
 - Stigende dieselpriser
 - Strammere regler på hviletidsområdet og stærkere kontrol
 - Store prisstigninger i størrelsesordenen 20-30 % over de sidste par år
 - Restriktioner på lastbiltrafikken (trafikken over alperne)

Selv om transportomfanget ikke vil blive ved med at stige i samme omfang som nu, vil problemerne for vejtrafikken ikke forsvinde hurtigt. Selv med mindre vækstprocenter vil forholdene på vejene fortsætte med at forværres.

- Den økonomiske aktivitet i samfundet afspejler sig direkte på import/eksportmængderne, og disse har en direkte indflydelse på omfanget af transport og dermed også på omfanget af aktivitet inden for den kombinerede trafik.

4.2 Faktorer der vil hæmme udviklingen af kombitrafikken (eksterne faktorer)

- En akilleshæl for kombitrafikken er problemerne på infrastrukturen især i Tyskland (kapacitetsproblemer, sporarbejder og uheld), hvilket bevirker, at kombitrafikken udsættes for væsentlige forsinkelser og aflysninger. I 2005 var 6 % af alle kombitog mere end 24 timer forsinkede og yderligere 22 % var mere end 3 timer forsinkede jf. den løbende statistik udarbejdet af UIC. Dette er nok den væsentligste hæmmende faktor på udviklingen af den kombinerede trafik, fordi transportkøberne i mange tilfælde ikke kan acceptere forsinkelser i denne størrelsesorden.
- Efter kombitrafikken har oplevet en stærk stigning, har denne trafik også oplevet nogle flaskehalse såsom mangel på wagoner og mangel på lokoførere.
- En monopolisering af dele af kombimarkedet fra nogle af de største udbydere, som ligeledes har indflydelse på tildeling af kapacitet på infrastrukturen, vil virke hæmmende på udviklingen.
- Udvidelse og yderligere prioritering af persontransporten på skinner uden infrastrukturen udvides i samme takt.

4.3 Samlet indvirkning fra eksterne faktorer på den kombinerede trafik

Der er ingen tvivl om, at den samlede virkning af de eksterne faktorer har understøttet den kombinerede trafik i de senere år. En kombination af problemerne for landevejstransporten kombineret med den stærkt øgede transportmængde har været stærk medvirkende hertil. Imidlertid har struktureringen, udbygningen af netværk og terminaler betydet, at der har kunnet modtages større godsmængder, men problemerne på jernbaneinfrastrukturen med forsinkelser til følge, og manglende kapacitet på visse udenlandske terminaler har bevirket, at der ikke er kommet en endnu større tilgang af gods.

4.4 Interne faktorer på danske terminaler

Den kombinerede trafik i Danmark har ikke oplevet den samme positive udvikling som i det øvrige Europa, bortset fra udviklingen inden for det sidste år, hvor efterspørgslen er begyndt at stige markant. Det tager dog nogen tid inden væksten slår afgørende igennem, idet der først skal søges om nye togafgange, og disse skal sættes i værk, hvilket bl.a. sker i løbet af efteråret og i begyndelsen af det kommende år. Da de eksterne faktorer ikke er forskellige i Danmark og det øvrige Europa må den langsommere udvikling i Danmark på kombitrafikken tilskrives de særlige interne forhold på de danske kombiterminaler.

Som det er anført i afsnit 2.3 angående branchens syn på terminalernes drift og organisering, er der helt konkrete grunde til, at kombitrafikker ikke er blevet yderligere udviklet, eller at de ligefrem er blevet nedlagt. Problemet med manglende henstillingsplads er nævnt som det største problem. Det har ikke kun betydning for transportørerne, der udfører for- og eftertransport, men som Railion selv påpeger, er det ødelæggende for hele logistikflowet på terminalen, når man "drukner" i lastbærere rundt omkring på terminalen. Det betyder helt konkret, at der skal foretages en masse unødvendige mellemløft, hvilket sinker hele håndteringen med læsning og losning af togene.

Konsekvensen af dette er, at det ikke er alle lastbærere, der når at komme med toget, hvilket betyder forsinkelser på et eller flere døgn for de pågældende enheder, eller det kan betyde ventetider i forhold til udlevering af ankomende lastbærere, ligesom mellemløft genererer unødige omkostninger for terminaloperatøren.

De langsomme håndteringstider bevirker simpelthen, at de nødvendige tidsvinduer for indenrigskombitrafikken ikke kan overholdes, og derfor er en væsentlig del af denne trafik blevet nedlagt igen. Fx skal gods, der skal fragtes fra Østjylland eller Trekantsområdet, kunne leveres frem til kl. 21.00 i Århus/Taulov og det skal være klar til udlevering omkring kl. 05 næste morgen. Hvis det ikke er tilfældet kan transportørerne ikke nå at få godset ind omkring deres egen terminal og dirigeret ud igen.

For at opfylde disse absolutte krav må der nødvendigvis investeres i henstillingsareal og køreareal ved læssespor. Dette vil forbedre den interne logistik. Det vurderes at disse infrastrukturinvesteringer kan foretages inden for en forholdsvis kort tidshorisont. Disse arbejder skønnes også at have mindre negativ indflydelse på den daglige drift sammenlignet med de nuværende genoprettelsesarbejder.

Desforuden må håndteringen effektiviseres gennem anskaffelse af tilstrækkeligt udstyr (mobilkraner, terminaltraktorer), men det er også vor vurdering, at der skal ske en intern forbedring jf. afsnit 3.2.4.

Skal markedet for håndtering og transport af søcontainere forøges, er det også uomgængeligt, at der etableres henstillingsareal, idet disse containere ofte forbliver på terminalen i flere dage. En overopfyldning på terminalens køreareal og sidearealer har også betydet en øgning af antallet af skader på lastbærere.

Den nuværende genopretning er uomgængelig, idet man ikke ville kunne anvende terminalerne ret meget længere med ødelagte kørearealer. Imidlertid peger denne genopretning ikke fremad, idet den ikke løser problemer i relation til en øget trafik.

4.5 Fastlæggelse af alternative væksttagelser for kombitrafikken og business cases

I de følgende afsnit vil der være en beskrivelse af forudsætningerne for de enkelte vækstscenarier.

På grundlag af den gennemførte analyse af de eksterne faktorer og på grundlag af udviklingen i det øvrige Europa må konsulentfirmaet konkludere, at der er basis for en væsentlig vækst i såvel den nationale som den internationale kombitrafik i Danmark, men samtidig at dette kun kan ske under forudsætning af, at de foreslåede ændringer på terminalerne finder sted både med hensyn til investeringer og ændringer i organisering.

Som nævnt i afsnit 3.2.1 har der været en generel vækst i kombitrafikken på 36 % på europæisk plan inden for 10 år, ligesom en stor kombioperatør inden for de seneste 2 år har oplevet en vækst på 40 %. Det skal også nævnes at der er en række indenlandske forbindelser, der er faldet bort - ikke på grund af manglende efterspørgsel, men på grund af driftsproblemer. Alt i alt er der derfor grundlag for at basere beregninger på et 50 % scenarium og et 100 % scenarium. Begge scenarier må betragtes som absolut opnåelige inden for en 10 års horisont. Der opstilles også et 150 % scenarium som betragtes som et optimistisk scenarium.

Det, der er bestemmende for omsætningen på terminalerne, er antallet af løft på og af togene. Væksten i scenarierne forventes dels at komme fra en øgning af det gennemsnitlige antal lastbærere pr. tog, dels gennem en øgning af antallet af tog pr. uge. Der regnes også med et vist indtægtsprovenu fra henstilling af lastbærere. Det er læren fra de to udenlandske business cases (Cemat og Busto) i Italien, som Rambøll Management har besøgt, at der her anvendtes afgifter for henstilling til at adfærdsregulere med. Der er indført et decideret bonus malus system i forhold til afhentning/aflevering af lastbærere på terminalerne.

Med den nuværende efterspørgselssituation regnes der med et trafikspring over det næste år under forudsætning af, at forholdene på terminalerne forbedres.

4.5.1 *Business Case Scenarium 0*

I dette scenarium antages driften at fortsætte i 10 år på samme måde og med samme problemer som nu under forudsætning af, at der løbende bliver anvendt midler til almindelig vedligeholdelse og udskiftning af mobilt materiel. Forudsætningen for Scenarium 0 er videre, at de igangsatte genoprettel-

sesinvesteringer bliver færdiggjort snares muligt. De forventes at koste omkring 15 mio. kroner. Udgifterne afholdes af den nuværende ejer og lejer i fællesskab. Midlerne til denne genopretning er aftalt i aftalen mellem DSB og Railion, og er dermed afsat, og genopretningen er i gang.

Inden for de nuværende rammer kan der muligvis absorberes en begrænset vækst på de eksisterende trafikker - især trafik som kun i et lille omfang kræver henstillingsplads. Der er indregnet en vækst på 7 % over perioden på 10 år. En øget belastning uden at der foretages investeringer kan sandsynligvis ende i dårligere kvalitet. Der er allerede planlagt udvidelser i antal togafgange, men der er en overvejende sandsynlighed for, at disse afgange ikke kan opretholdes, fordi væksten ikke kan håndteres på terminalerne, uden at der foretages infrastrukturinvesteringer.

4.5.2

Business Case Scenarium 1 – 50 % vækst

I dette scenarium antages en bedre udnyttelse af de enkelte tog. I gennemsnit var der for de to terminaler i 2005 29 enheder på hvert tog. Dette tal forventes at stige til 33 enheder. Antallet af tog pr. uge, hvor der håndteres lastebærere forventes endvidere at stige fra 61 i dag til 81 tog i 2017. Dette ville i alt give et trafikspring på omkring 40 % i 2008. Tidspunktet for dette trafikspring er dog afhængig af, hvornår de nødvendige ændringer på terminalerne sættes i værk. Resten af væksten op til 50 % vil komme gradvis over de efterfølgende 9 år.

For at underbygge sandsynligheden for, at der vil komme en markant stigning i den kombinerede trafik på de to terminaler, er der lavet en kalkule af mulige løft (jf. tabel 4.1). I denne kalkule indgår nye tog, som allerede er planlagt (nogle fra 1. september 07) såvel som tog der forventes startet fra det nye år. Derudover indgår nye tog fra et indenrigskoncept, som en række af de interviewede transportvirksomheder siger, der er basis for (med jernbanerelevant gods) at starte den dag forudsætningerne på terminalerne er til stede i form af infrastruktur og organisation.

Tabel 4.1. Beregning af mulig vækst i løft på kombiterminalerne

Strækning	Operatør	Taulov		Høje Taastrup		Total
		Afgang/ankomst (pr. uge)	Løft (årsbasis)	Afgang/ankomst (pr. uge)	Løft (årsbasis)	
Taulov - Verona	HUPAC	4	13.200			
Malmø - Taulov - Busto	HUPAC	7 hhv. 12	20.350			
Taulov - Verona	Kombidan	6	19.800			
Taulov - Høje Taastrup - Malmø	Cargonet	1	2.000	1	2.400	
Hamburg - Taulov	Kombiverkehr	2	6.600			
Århus - Taulov - Høje Taastrup	Railion	5		4	19.200	
Høje Taastrup - Taulov - Hamburg	ERS/ANCO	5	16.500		2.400	
Fredericia - Høje Taastrup	Railion			5	24.000	
Skøn 2008			78.450		48.000	126.450
Railion skøn 2007			49.243		47.301	96.544
Stigning			59,3%		1,5%	31,0%
Nyt indenrigskoncept						
Århus - Høje Taastrup				5	16.500	
(Esbjerg) - Taulov - Høje Taastrup		5	11.500	5	16.500	
Skøn 2008 incl. indenrigskoncept			89.950		81.000	170.950
Railion skøn 2007			49.243		47.301	96.544
Stigning inkl. indenrigskoncept			82,7%		71,2%	77,1%

4.5.3

Business Case Scenarium 2 – 100 % vækst

I scenarium 2 antages der at komme et trafikspring på 50 % i det første år efter forbedringen af terminalerne har fundet sted (fra 2007-2008), mens den resterende 50 % vækst er antaget at komme gradvist hen over perioden (2008-2017) med 4,6 % p.a. Trafikvæksten vil også her blive imødekommet af en bedre udnyttelse af togene, idet antallet af enheder pr. tog antages at stige fra 33 til 35. Hen over perioden vil trafikvæksten betyde, at antallet af tog pr. uge stiger fra 61 i dag til 105 i 2017

Det trafikunderlag, der fra branchens side er peget på (udover det der er nævnt i ovenstående kalkule) er en yderligere daglig forbindelse fra Århus til Høje Taastrup, en daglig forbindelse til Duisburg og en ny forbindelse til Rotterdam.

4.5.4

Business Case Scenarium 3 – 150 % vækst

Dette scenarium vil fordrer, at forholdene på jernbanenettet kan klare de ekstra kanaler i Tyskland, og at driftsforholdene her ikke forværres.

Stigningen fordeler sig på en yderligere øgning af kapacitetsudnyttelsen fra ikke blot 35 men 37 enheder pr. tog. Trafikspringet forventes på samme niveau som i scenarium 2. Til gengæld vil den årlige stigning blive mere stejl. Ved slutningen af perioden vil det betyde at der skal være 139 ankomende og afgående tog på de to terminaler.

Den kraftigere stigning kan komme fra yderligere frekvensøgninger på Itali-enstrafikken evt. suppleret med nogle ture til Schweiz/Østrig. Der kunne

også være stigning i Hamburg-trafikken, ligesom faste forbindelser til Midsverige kunne komme på tale, idet godsunderlaget til Sverige er øget gennem de senere år.

5. Undersøgelse af de organisatoriske modeller

Under arbejdet med udvikling af forslag til den kommende organisering af området, har en lang række modeller været i spil.

I det følgende vil vi kort redegøre for, hvilke kriterier der har været lagt til grund for vurdering af de forskellige modeller, og hvilke modeller der i den forbindelse er blevet fravalgt.

I afsnit 5.2 vil vi detaljeret beskrive de modeller, der er relevante og mulige. Fordele og ulemper ved disse modeller vil blive gennemgået, ud fra både overvejelser om hvordan man både stimulerer vækstscenarier for kombitrafikken bedst muligt, men samtidig også sikrer en model, der ikke medfører for store transaktionsomkostninger for de involverede parter.

5.1 Kriterier for udvælgelse af mulige organisationsmodeller

Vi har arbejdet med forskellige modeller ud fra følgende 5 hovedkriterier:

1. En kommende organisatorisk løsning skal sikre, at transportører og transportformidlere har en stærkere tilskyndelse til at bruge terminalerne til omladning mellem vej og bane, således at den samlede kombitrafik i Danmark stiger.
2. Selve driften af kombiterminalerne skal ske til så markedsmæssige vilkår som overhovedet muligt.
3. Den organisationsform, der vælges skal sikre, at både ejerskab og drift varetages af aktører, der har en grundlæggende kompetence og langsigtet interesse i at varetage disse funktioner.
4. Overgangen til en ny organisering af området skal ske med så lave transaktionsomkostninger som muligt.
5. Der må på ingen måde kunne sættes spørgsmålstejn ved, hvorvidt statsstøtteregelejerne har været overholdt i forbindelse med overgang til den nye model.

Disse kriterier har betydet at vi har fravalgt følgende løsningselementer i vores arbejde med fremtidige organisationsmodeller:

- At DSB fortsætter som ejer (hverken i nuværende form eller i en datterselskabskonstruktion), da drift af infrastruktur ikke er en del af DSB's forretningsområde.
- At Railion fortsætter som driftsansvarlig for Kombiterminalerne. Dette skal ske ud fra en betragtning om, at Railion ikke har dette som et fokusområde, og at de derfor ikke kan sikre en optimal drift af terminalerne.
- At der vælges en "vente og se"-løsning frem til kontraktens udløb i 2017 og 2019, fordi man vil gå glip af det nuværende potentiale, som ligger på kombimarkedet i de kommende år.
- At nedlægge terminalen i Høje-Taastrup. Dette begrundes med, at der via vores undersøgelser er fundet belæg for en efterspørgsel efter indenrigs-kombitrafik mellem Høje-Taastrup og Taulov. Dette vil være med til at mindske presset på de særdeles belastede motorvejsstrækninger i Trekantsområdet og på Fyn, ligesom transport af søcontainere mellem Århus og Høje Taastrup ville kunne hindre en væsentlig lastbiltrafik mellem Københavns Frihavn og Høje Taastrup.

- At etablere et selvstændigt terminalsselskab, hverken som Selvstændig Offentlig Virksomhed eller i Banedanmarks regi, der ene og alene har til opgave at drive kombiterminaler. Det vil således være meget svært at skabe incitament og tiltrække nødvendige kompetencer til et sådant selskab/datterselskab, og der vil være meget begrænset mulighed for at agere som en strategisk og vækstorienteret ejer.

5.2 Beskrivelse af modellerne

5.2.1 Model 0 – Status Quo

Modellen svarer til at man blot lader kontrakterne udløbe, og er medtaget som analytisk nulpunkt.

5.2.2 Model 1 – Inddragelse af strategisk operatør, herunder OPP

Ejerskab	Banedanmark overtager hele infrastrukturen fra DSB. Der skabes et brugerråd bestående af relevante brancherepræsentanter, der kan være med til at formidle behov og interesser til kombiterminalernes videre udvikling. Brugerrådets specifikke kompetencer fastlægges i forbindelse med det konkrete udbud.
Drift	Driften udliciteres efter normale udbudsregler på en længere incitamentskontrakt med bonus for øget vækst i trafikken.
Investeringer	Staten finansierer via en bevilling de nødvendige investeringer i kombiterminalen for at kunne opnå en 50 % vækst. Dette lægges ind som en del af udbudskriterierne, således at operatøren byder på hvilke reinvesteringer, der skal foretages for at sikre dette vækstscenarier. Kontrakten skal have en længde der gør det muligt for operatøren at høste gevinst ved at skabe en bedre og mere effektiv drift af kombiterminalerne (10-15 år). Alternativt foretager operatøren investeringerne.
Husleje og vedligeh.	Banedanmark forestår vedligeholdelsen af jernbaneinfrastrukturen, mens driftsselskabet forestår vedligeholdelsen af fundament, kraner, bygninger osv. Driftsoperatøren betaler en årlig husleje til Banedanmark (staten).
Forretningsmodel	Begrænset incitamentskontrakt
Mulige variationer	a. Én kontrakt for begge terminaler b. Én kontrakt pr. terminal c. Længerevarende OPP-kontrakt, hvor operatøren foretager alle investeringer i kombiterminalerne

5.2.2.1 Fordele ved organisering

- Dette er en simpel løsning, der ikke indeholder særlige juridiske udfordringer. Modellen skaber en enkel transaktion mellem Statens egne selskaber.
- Ved at lade byder (driftsoperatør) komme med en kalkule over de nødvendige investeringer, samt evt. afholde disse i henhold til en kravspecificeret OPP-kontrakt, sikrer man at disse er fuldstændig opdaterede og realistiske.
- Byder vil blive holdt oppe på de reelt afholdte investeringer, og vil kunne modtage bonus/incitament, hvis investeringer er afholdt og vækst opnået.
- Banedanmark vil kunne opfatte dette som enhver anden underleverandøraftale og vil ikke behøve at skaffe sig særlig viden om området.
- Med et brugerråd sikres en vis dialog med markedet om kombiterminalernes udvikling.
- Banedanmark har ekspertisen til at drive og vedligeholde selve jernbaneinfrastrukturen.

5.2.2.2 Ulemper ved organisering

- Banedanmark har lige så lidt viden om at drive kombiterminaler som DSB har i dag, og får med en managementkontrakt ikke nødvendigvis mere viden/interesse for at drive disse mod øget vækst.
- Hvis bevillinger til senere investeringer skal hentes i finansloven, kan det blive vanskeligt at tilpasse sig markedets behov for udbygninger af terminalerne. Dvs. det kan blive svært at bevæge sig videre, hvis der potentialet viser sig for en yderligere vækst (150 % scenariet). Denne ulempe vil dog kunne afhjælpes ved en OPP-kontrakt, hvor driftsoperatøren afholder investeringerne.
- Et brugerråd vil ikke have et egentligt mandat eller konkret indflydelse. Det kan derfor hurtigt blive en mere symbolsk dialog end egentlig udviklingspræget.
- Et problem kan opstå, hvis operatøren lægger stor vægt på kortsigtet gevinst. En længerevarende OPP-kontrakt på fx op til 30 år vil ligeledes afhjælpe dette problem.

5.2.2.3 Juridisk vurdering af modellen

- Under forudsætning af, at byder (driftsoperatør) udvælges i overensstemmelse med gældende udbudsregler, forventes modellen ikke at medføre nogen juridiske komplikationer af betydning.

5.2.3 Model 2 – Samarbejdende selskaber

I denne model foreslås det, at der skabes løsning på operatørsiden, hvor en flerhed af operatører fra transportsektoren går sammen i et driftsselskab, mens selve infrastrukturejerskabet overgår til Banedanmark som i model 1.

Formålet med denne organisationsform, er at skaffe en langt mere aktiv operatør med direkte interesser og kompetencer inden for kombiterminal drift og udvikling.

Ejerskab	Banedanmark overtager infrastrukturen fra DSB
Drift	Der dannes et driftsselskab med aktører fra transportbranchen (Kombidan/Hupac, jernbaneoperatører, speditører, vognmænd, havne). Banedanmark deltager som statens observatør i driftsselskabet. Driftsselskabet bør vælges gennem et åbent udbud.
Investeringer	Der fastlægges en snitflade mellem infrastrukturetselskab og driftsselskab, hvor driftsselskabet står for investeringerne i infrastruktur og driftsmateriel. Til gengæld vil der i kontrakten blive en incitamentsmodel i forhold til overskud og vækst, der gør det attraktivt for driftsselskabet at indgå i investeringer..
Husleje og vedligeh.	Banedanmark forestår vedligeholdelsen af jernbaneinfrastrukturen, mens driftsselskabet forestår vedligeholdelsen af fundament, kraner, bygninger osv. Driftsselskabet betaler en årlig husleje til Banedanmark (staten).

Forretningsmodel	En incitamentsmodel med overskudsdeling mellem ejer og driftsselskab – der spejler investeringsbidrag.
Mulige variationer	Der er ingen variationer over denne model

5.2.3.1 Fordele

- Med denne model skabes der en mere naturlig interesse for Banedanmark i at drive infrastruktur, da de får et partnerskab med en ligeværdig partner med et fælles incitament for at skabe vækst.
- Vigtigt at der med denne model kan sikres hurtig adgang til investeringsmidler i tilfælde af stærk vækst i udviklingen af kombitrafikken
- Kombiterminalerne vil være mere tiltrækkende for nye parter, hvis de kan deltage i et driftsselskab og sikre sine interesser
- Langt mere reel interessevaretagelse end i model 1 – hvor der udelukkende er tale om et brugerråd, der ikke på samme måde har konkrete økonomiske interesser i spil.
- Driftsselskabet kan være et vigtigt forum for samarbejde omkring kombitrafikken, tilsvarende kan ses hos DUSS i Tyskland

5.2.3.2 Ulemper

- Man kan risikere, at parterne i driftsselskabet i højere grad vogter på hinanden end koncentrerer sig om at udbygge forretningen.
- En sådan ejerkreds kan skabe uro blandt konkurrencemyndighederne, da der kan skabes tvivl om karteldannelse eller lignede. Derfor er det vigtigt, at blandede konsortier byder ind, og at lovgivningens rammer er meget tydelige omkring lige adgang for alle aktører. Der kunne også skabes mulighed for at nye aktører kunne indgå i selskabet på et senere tidspunkt, hvilket dog kan skabe komplikationer.
- Ejerkredsen i driftsselskabet skal være bredt sammensat, og have klare retningslinier for at kunne fungere.
- Investeringer skal teknisk set udelukkende komme den nye ejer (Banedanmark) til gode, ellers kan der være risiko for mistanke om statsstøtte af det offentlige/private driftsselskab, men det kunne afholde et driftsselskab fra investeringer i slutningen af deres kontraktperiode.
- Den nødvendige incitamentsmodel bliver teknisk set ret kompliceret at skrue rigtig sammen.
- Der er risiko for sammenblanding af statens og private aktørers interesser, såfremt Banedanmark indgår som observatør.

5.2.3.3 Juridisk vurdering af modellen

- Modellen er mulig at gennemføre, men der er dog visse juridiske udfordringer der skal håndteres.
- Før gennemførelse af en version af modellen bør man bl.a. gennemføre afklarende konsultationer med Konkurrencestyrelsen og/eller EU-kommissionen.

- Konkurrenceretligt kan der være en risiko for, at det "fælles" driftsselskab efter omstændighederne kan betragtes som en fusion, der skal anmeldes til konkurrencemyndighederne, såfremt deltagernes omsætning overstiger tærskelværdierne i konkurrenceloven/fusionsforordningen, eller alternativt at det "fælles" driftsselskab vil blive betragtet som værende en konkurrencebegrænsende aftale. Kammeradvokaten har i den forbindelse peget på, at der udover de direkte følger for konkurrencen af etableringen af driftsselskabet vil skabes et forum for dialog mellem konkurrerende virksomheder. Dette ville virksomhederne have mulighed for at udnytte til at samordne deres aktiviteter (også på andre områder) på ulovlig vis – og konstruktionen ville i hvert fald være egnet til at vække konkurrencemyndighedernes *mistanke* om ulovlig samordning. Konstruktionen bør derfor drøftes nøjere med konkurrencemyndighederne inden den gennemføres, medmindre der skabes den fornødne lovhjemmel til konstruktionen, jf. herved konkurrencelovens § 2, stk. 2. Transaktionen kan dog ikke bringes uden for fusionsforordningens anvendelse, selv hvis den fornødne lovhjemmel etableres.
- Det er desuden den juridiske vurdering, at aktionærene i driftsselskabet bør findes gennem en udbudslignende proces. Der skal i den forbindelse udarbejdes udbudsvilkår, der på saglig vis sikrer deltagelse af en bred kreds af aktører med en passende repræsentation af forskellige kompetencer. Det må i den forbindelse overvejes, om det ikke er mere hensigtsmæssigt, at deltagerne selv finder sammen og strukturerer deres samarbejde og derefter byder på driftsopgaven. Driftskontrakten skal under alle omstændigheder i udbud. Enten selvstændigt eller som en del af et udbud af driftsselskabet. Der kan *ikke* ske en udvælgelse af deltagere i driftsselskabet efter en "udbudslignende proces" og derefter en fri forhandling mellem driftsselskabet og Staten om vilkårene for driftskontrakten.
- Herudover kan modellen give bekymringer i forhold til statsstøtteregele. Hvis driftsselskabet kommer til at give for stort overskud, kan det efter omstændighederne være en indikation for ulovlig statsstøtte, da det kan være udtryk for, at driftsselskabets kontraktvilkår med infrastrukturselskabet er blevet fastsat mere fordelagtige end hvad der er forretningsmæssigt. Hvis driftsselskabet på den anden side kommer til at give underskud, kan den fortsatte drift af terminalerne i almindelighed ikke sikres ved ydelse af (yderligere) statstilskud.

Yderligere statslige investeringer i infrastruktur, der ejes af en privatejet virksomhed, kan give anledning til statsstøtteproblemer.

5.2.4 Model 3 – Frasalg til strategisk ejer

Ejerskab	Ny ejer - gerne med viden om drift af terminaler - overtager alt andet end baneskiner, der forbliver i BDK's ejerskab. Der sikres en tilbagekøbsklausul, således, at den nye ejer skal tilbyde Staten at tilbagekøbe terminalerne, hvis de ikke længere ønsker at fastholde ejerskabet.
Drift	Ny ejer
Investeringer	Ny ejer står for samtlige investeringer
Husleje og vedligeh.	Ny ejer forestår vedligeholdelsesarbejdet på al infrastruktur, alternativt kan der indgås aftale med Bane-

	danmark om at forestå vedligeholdelsen af jernbaneinfrastrukturen mod et årligt infrastrukturbidrag.
Forretningsmodel	Alle indtægter tilfalder ny ejer – ved lov reguleres den lige adgang til terminaler for alle aktører.
Mulige variationer	a. Samme ejer køber begge terminaler b. Hver terminal sælges til forskellige nye ejere c. Baneinfrastrukturen sælges også til ny ejer.

5.2.4.1 Fordele

- Ved et salg får man en aktør på banen, som har en langsigtet interesse i udvikling af kombiterminaler, ligeledes får man en aktør, som har både ekspertise i drift og udvikling af terminaler.
- Da en køber formentlig har aktiviteter inden for området i forvejen, vil en ny ejer formentlig kunne opnå væsentlige synergier i form af samdrift med eksisterende aktiviteter og etablering af en organisation, som er tilpasset kravene i en moderne logistikvirksomhed. Hvis ejeren er en kombioperatør vil denne selvstændigt påvirke tilgangen af gods til terminalen. En international kombioperatør vil også være i besiddelse af en organisation med know-how om indretning, udvikling og drift af kombiterminaler. Hvis ejeren er en havn med faciliteter i nærheden af terminalerne vil der kunne opnås samdrift og bedre personaleudnyttelse især i spidsbelastningssituationer. En havn, der allerede har jernbaneoperationer vil også kunne tilføre andre typer godstrafik end kombineret trafik.
- Investeringer frigøres fra afhængigheden af finansloven, og kan baseres på mere markedsorienterede betragtninger.
- En licitation vil vise, hvad der er en bæredygtig pris for terminalerne inklusiv nyinvesteringer. Det sikres således, at prisen for terminalerne bliver den egentlige markedsværdi.
- Hvis der lægges op til synergieffekter med eks. havnedrift i udbuds materialet, skabes der et incitament for, at der dannes konsortier med nogle af de større danske havne. Dette vil være med til at sikre en god trafikal sammenhæng og mindre risiko for, at den lige adgang til terminalerne vil blive svær at opretholde på langt sigt (som kunne være en risiko, hvis en ren kommerciel udenlandsk aktør købte terminalerne).
- Det er et rent snit. Ved at lade Banedanmark eje selve skinnelegemet sikres den bedst mulige vedligeholdelse af disse, som en del af den samlede baneinfrastruktur.

5.2.4.2 Ulemper

- Staten mister den direkte styring af kombiterminalområdet, fx i en situation hvor man af andre årsager, eksempelvis miljøovervejelser, ønsker at investere i området.
- I tilfælde af, at køberen selv er en aktør på kombitrafik, kan andre brugere føle de bliver forfordelt uanset regelsættet om lige adgang.
- Den korrekte købspris vil altid være svær at anslå på forhånd (i forhold til forhandlinger med DSB om compensation), men den bedst mulige pris burde kunne opnås ved at sikre at det foregår som et åbent salg.

- Et konsortium med en havn som hovedaktør vil formodentlig mangle den banetekniske viden. Derfor foreslås det, at selve skinnerne forbliver Banedanmarks ejendom, og at der betales et mindre vedligeholdelsesbeløb for disse skinneres vedligehold. En sådan model vil dog også betyde mere komplicerede ejerforhold, idet der er flere ejere inden for det samme terminalareal. Alternativt kan jernbaneinfrastrukturen overgå til en ny ejer, hvilket vil være samme model, som findes på en række havne.
- Denne model får ikke tilknyttet en bred vifte af interessenter tæt til kombiterminalerne – snarere tværtimod.

5.2.4.3 Juridisk vurdering

- Modellen er mulig at gennemføre, men er dog ikke uden udfordringer.
- Det er afgørende, at prisen fastsættes på markedsvilkår dvs. under gennemførelse af en forsvarlig udbudsproces, da en underpris vil kunne udgøre statsstøtte.
- Der kan opnås sikker dokumentation for, at der ikke er tale om statsstøtte, ved at gennemføre salget som et udbudt salg, hvor alle og enhver kan byde på terminalerne, og hvor det højeste bud antages. I forbindelse med et udbudt salg kan der dog kun i særdeles begrænset omfang stilles krav til den fremtidige anvendelse af arealerne, hvilket medfører et tab af kontrol over den fremtidige anvendelse af terminalerne.
- Efterfølgende statslige investeringer i infrastruktur, der ejes af en privatejet virksomhed, kan også give anledning til statsstøtteproblemer.
- Hvis købesummens størrelse og køberens omsætning overstiger tærskelværdierne, kan købet også være omfattet af fusionsreglerne i konkurrenceloven og/eller fusionsforordningen.
- Hvis køber er en havn, der drives efter de særlige regler om skattefri drift af havne i selskabsform, er det usikkert, om drift af kombiterminaler kan indgå i selskabets skattefrie drift – eller skal udskilles i et skattepligtigt datterselskab for at sikre, at hele havnedriften ikke gøres skattepligtig.

5.3 Tjenestemandsproblematikken

I forbindelse med en ændring af organiseringen af kombiterminalerne er der behov for at forholde sig til de tjenestemænd, der for tiden arbejder på terminalerne.

Da tjenestemænd nyder en udstrakt stillingsbeskyttelse og ikke er omfattet af virksomhedsoverdragelsesloven, var tjenestemænd ansat hos DSB ikke forpligtede til at overgå til Railion i forbindelse med salget af DSB Gods. Imidlertid blev der indgået frivillige udlånsaftaler med 529 tjenestemænd, der som led i aftalerne blev berettigede til et særligt udlånstillæg. Pr. 1. august 2007 var 245 tjenestemænd fortsat udlånt til Railion.

Tjenestemændene kan kun overgå til driftsoperatøren (Banedanmark eller en privat virksomhed) i det omfang, der kan opnås enighed med de ansatte om frivillige aftaler om udlån eller frikøb. Det er tvivlsomt, i hvilket omfang en privat operatør vil være indstillet på at indgå i sådanne aftaler, der kan

indebære vilkår om yderligere tillæg til de pågældende tjenestemænd. Derfor er det sandsynligt, at nogle eller alle tjenestemænd ikke vil blive overført, men indtil videre vil forblive udlånt til Railion. Dette rejser spørgsmålet, om Railion vil have mulighed for at tilbagesende tjenestemændene til DSB.

Som led i overdragelsesaftalen mellem DSB og Railion er der fastsat en ramme, inden for hvilken Railion kan tilbagesende tjenestemænd uden at skulle afholde omkostninger til rådighedsløn og pension.

For tiden er der 50 medarbejdere på kombiterminalerne, hvoraf 34 er tjenestemænd udlånt fra DSB. Såfremt samtlige resterende tjenestemænd skal returneres til DSB umiddelbart efter Railions ophør med drift af kombiterminalerne, er det muligt, at Railion vil komme til at overskride kvoten i det pågældende år og dermed vil være forpligtet til at betale økonomisk kompensation til DSB.

En løsning af tjenestemandsproblematikken er en forudsætning for en reorganisering af sektoren.

5.4 Overordnede juridiske overvejelser forbundet med disse modeller

For samtlige modeller gælder, at Kammeradvokaten har konstateret, at modellerne med forbehold for den konkrete udformning kan lade sig gøre, dog med varierende grad af vanskeligheder.

Hertil kommer, at der vurderes, at især spørgsmålet om de initiale investeringer skal være håndteret på en sådan måde, at det er helt og aldeles synligt, at disse investeringer ikke kan opfattes som indirekte statsstøtte. I Kammeradvokatens anbefaling betyder det, at man for at undgå statsstøtte bør sikre, at værdien af evt. initiale investeringer alene kommer Staten til gode, hvilket taler for at lade Transport- og Energiministeriet (beslutte at) afholde alle disse investeringer forud for en overdragelse til ny infrastrukturerejer, således at infrastrukturen er "prissat" på et rigtigt grundlag i forbindelse med overdragelsen til den ny infrastrukturejer. Alternativt skal den nye driftsoperatør afholde investeringerne gennem en OPP-kontrakt.

På spørgsmålet om hvorvidt man kan løse Railion fra sine kontraktlige forpligtigelser, er det endvidere den juridiske vurdering, at lejekontrakterne godt kan ophøre efter aftale mellem parterne, før uopsigeligheden udløber. Det vil dog formentlig forudsætte, at Railion betaler en forretningsmæssigt fastsat kompensation til DSB (Staten, hvis lejekontrakten er løftet ud af DSB), idet kontrakten efter det oplyste er tabsgivende for Railion. Fastsættes der ikke en tilstrækkelig kompensation, vil Railion anses for at have modtaget statsstøtte.

6. Sammenfatning vedr. forslag til fremtidig organisering, økonomisk analyse af investeringer i Kombiterminalerne

6.1 Sammenligning af de foreslåede organisationsformer

I nedenstående tabel gengives i oversigtsform en sammenligning af de foreslåede alternative organisationsformer (plus den eksisterende organisationsform) ud fra de i projektet opstillede kriterier. Under tabellen er de enkelte modeller kommenteret.

Tabel 6.1 Sammenligning af de foreslåede organisationsmodeller set i forhold til de opstillede kriterier

Kriterier	Model 0	Model 1	Model 2	Model 3
1. En kommende organisatorisk løsning skal sikre at jernbanevirksomheder og transportører/transportformidlere har en stærkere tilskyndelse til at bruge terminalerne til omladning mellem vej og bane, således at den samlede kombitrafik i Danmark stiger.	-	+	++	++(+)
2. Selve driften af Kombiterminalerne skal ske til så markedsmessige vilkår som overhovedet muligt.	-	+	++	+++
3. Den organisationsform der vælges skal sikre, at både ejerskab og drift varetages af aktører, der har en grundlæggende kompetence og langsigtet interesse i at varetage disse funktioner	--	++	++	+++
4. Overgangen til en ny organisering af området skal ske med så lave transaktionsomkostninger som muligt.	+++	++	+	-
5. Der må på ingen måde kunne sættes spørgsmålstegn ved, hvorvidt statsstøttere reglerne har været overholdt i forbindelse med overgang til den nye model.	+++	++	+	+

Følgende bemærkninger kan tilføjes til de enkelte spørgsmål:

Ad 1. Der er to forhold, der vil være afgørende for at sikre en større tilskyndelse til at bruge terminalerne. For det første vil incitamentsgraden for operatør/ejer være afgørende for måden terminalen vil blive drevet på. For det andet vil operatørens/ejerens grad af tilknytning direkte til kombimarkedet være bestemmende for muligheden for at tiltrække ny trafik. En international kombioperatør vil have bedre mulighed end en havn for at påvirke markedet direkte (+).

Ad 2. Der er to forhold, der påvirker graden af markedsmessige vilkår. For det første skal driften være baseret på markedsmessige vilkår, hvilket den vurderes at være i alle modeller. For det andet skal in-

vesteringer være baseret på private investeringer frem for statslige investeringer. I model 3 er investeringerne fuldt ud foretaget af den nye ejer for hele den betragtede periode. I model 2 skal driftsselskabet stå for investeringer både i driftsmateriel og infrastruktur, men begrænset til kontraktperioden. I model 1 vil infrastrukturinvesteringerne være baseret på finanslovsbevillinger med mindre OPP-varianten vælges. I det tilfælde skal investeringerne således også afholdes af den private driftsoperatør.

Ad 3. Sikres det i udbudsvilkårene, at kun markedsaktører kan komme på tale i model 3, vil man få en ejer, der både har indsigt i området og har en langsigtet økonomisk interesse i udvikling af området. I model 2 vil der formentlig kunne tiltrækkes aktører til driftsselskabet med kompetence på området. Horisonten for deres engagement vil være længst i model 2. Med hensyn til model 1 vil man på ejersiden i Banedanmark have en aktør, som i dag ikke direkte har kompetence og interesse i området. Til gengæld vil driftsoperatøren i model 1 besidde samme kompetencer som i de øvrige modeller. Dertil kommer, at driftsoperatøren i OPP-varianten af model 1 også har mulighed for at udnytte kompetencerne i forhold til investeringerne i terminalerne.

Ad. 4. I model 0 vil der ikke være transaktionsomkostninger, hvorimod der i de øvrige modeller vil være omkostninger til evt. rådhedsløb til tjenestemænd, men udelukkende i det omfang, at ikke alle tjenestemænd kan sendes tilbage til DSB. Desuden vil der i de tre modeller være omkostninger for Railion for at blive løst fra kontrakten. I model 3 afhænger det af salgsprisen for terminalerne, om der bliver en manko i forhold til det bogførte beløb.

Ad. 5. I model 0 er der ingen transaktioner, der vil kunne rejse spørgsmålet om statsstøtte. I de øvrige modeller vil spørgsmålet om, hvilken pris Railion skal betale for at komme ud af kontrakten, påkalde sig interesse fra Konkurrencemyndighederne. I model 1 vurderes der ikke at være andre aspekter omkring statsstøtte. I model 2 skal det yderligere sikres at incitamentsmodellen som også omfatter dækning af omkostninger til infrastrukturinvesteringer ikke yder skjult statsstøtte. I model 3 er det udbudsbetingelserne, der skal sikre, at der bliver handlet til markedsmæssige vilkår.

6.2 Nødvendige investeringer

Analysen af kombiterminalerne har vist, at der med den driftsstruktur og det nuværende kapitalapparat ikke kan skabes balance mellem indtægter og udgifter på dette aktivitetsniveau. Det må forsøges at skabe en større efterspørgsel, og der må skabes et kapitalapparat (fysisk infrastruktur), der kan håndtere et højere trafikomfang på terminalerne.

Den nuværende konstruktion mellem ejer og lejer har med tydelighed vist, at der ikke er basis for en mere fremadrettet og investeringsorienteret strategi. De alternative modeller, der baserer sig på andre ejer- og driftskonstellationer må derfor baseres på investeringer, der muliggør en vækststrategi.

Der er tre elementer i en investeringsplan:

- Etablering af henstillingsareal og køreareal
- Investering i yderligere driftsmateriel
- Investering i IT-styringssystemer

Der er beregnet et investeringsbehov i forhold til de tre vækstscenarier: 50 %, 100 % og 150 %.

Henstillingsarealet er beregnet i forhold til en model, der beskriver mønstret for afhentning af lastbærere og mønstret for aflevering af lastbærere til afgående tog. Der regnes i gennemsnit med, at lastbærerne står på terminalen i 1 døgn efter et tog er ankommet. Ved afgående tog ankommer lastbærerne i en periode på op til 12 timer før afgang.

Antallet af kraner og traktorer er beregnet ud fra nogle max. belastninger og et behov for ekstra kapacitet i forbindelse med nedbrud..

Uanset valg af organisationsmodel (1, 2 eller 3) vil investeringerne være de samme. Det er udelukkende et spørgsmål om, hvem der skal investere, der varierer.

Tabel 6.2 Investeringer i de enkelte scenarier

Mio. Kr.	Vækstscenarium 50 %		Vækstscenarium 100 %		Vækstscenarium 150 %	
	Taulov	Høje Taastrup	Taulov	Høje Taastrup	Taulov	Høje Taastrup
Henstillings og køreareal *	20,8	29,7	22,8	41,7	36,1	63,9
Driftsmateriel	3,7	3,7	7,4	8,1	15,5	13,1
It-system	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
I alt	25,5	34,4	31,2	50,8	52,6	78,0

Det skal bemærkes at der i investeringsbeløbet er indregnet pris for areal, som ligger uden for den nuværende aftale mellem Railion og DSB.

6.3 Driftsøkonomiske konsekvenser

Der er som led i analysen opstillet en økonomisk analysemodel, som på baggrund af fremskrivninger af trafikomfang i de tre vækstscenarier beregner det forventede indtægtsgrundlag over en 10 års periode. Ligeledes er der udført kapacitetsberegninger, som danner udgangspunkt for de nødvendige investeringer og de deraf afledte kapitaludgifter. Driftsomkostningerne er bl.a. beregnet ud fra de opstillede effektivitetskrav og bemandingskrav.

Analysen viser at der ved en realistisk vækst over de næste 10 år kan skabes en meget positiv driftsøkonomi under forudsætning af at der fra starten foretages de nødvendige investeringer, og at der sker en omorganisering af terminalernes ejer- og driftsstruktur.

Staten har valgt ikke at offentliggøre de økonomiske beregninger før et udbud af terminalerne/udbud af en driftskontrakt offentliggøres.

7. Afslutning

Kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup har i en årrække være drevet med betydeligt underskud. Det blev klart fra starten af denne analyse, at der

kun gennem en væsentlig vækst i aktivitetsomfanget på terminalerne kunne skabes et fornuftigt overskud på driften. Baggrunden for opstillingen af de tre scenarier har for det første været en stærk vækst i den internationale kombinerede trafik bl.a. på grund af de tiltagende problemer for godstrafikken på landevej i Europa og for det andet en forventning fra transportbranchen i Danmark til, at væksten også ville komme på den kombinerede trafik i Danmark.

Forudsætningen for at væksten ville omfatte Danmark var eksplicit, at der bliver investeret i de danske terminaler, og at driften bliver forbedret. Det er forudsat, at begge disse forhold opfyldes i såvel model 1, model 2 og model 3. Fordele og ulemper ved de enkelte modeller er beskrevet i kapitel 5.

Fra transportsektoren peges der på, at den nuværende konstruktion omkring kombiterminalerne er uholdbar. De tre opstillede modeller kan under visse vækstforudsætninger bidrage med et samlet positivt økonomisk resultat, hvis der umiddelbart investeres i terminalerne. Det er afgørende for at udnytte den nuværende positive markedssituation, at der handles forholdsvis hurtigt. Det forventes også, at anlægsarbejderne kan implementeres forholdsvis hurtigt, når pengene er bevilliget.

Rapporten peger således på, at det vil være rigtigt at foretage en omorganisering af kombiterminalerne og investere i disse inden for en kort tidshorison. Såvel model 1, 2 og 3 vil være økonomisk fordelagtige. Forskellene ligger på det organisatoriske område, herunder hvem der foretager investeringerne og længden på en eventuel kontrakt. Endvidere medfører de tre modeller forskellige juridiske problemstillinger.