



Medlem i European Shortsea Network

Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM, Tel: 08-410 540 46, Fax: 08-662 78 25, Email: info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Sjöfartsforum är en intresseförening för det maritima klustret. Föreningen vill öka kunskapen om den maritima näringen och visa på sjöfartens roll och möjligheter för samhälle och näringsliv. Inom klustret verkar Sjöfartsforum för ökad samverkan, starka nätverk och en tydlig maritim identitet.

Ur Sjöfartsforums Nyhetsbrev nr 8, 2009

Stor potential för de inrikes vattenvägarna

Idag skeppas bara 5,6 procent gods inom EU (EU-25) på de inrikes vattenvägarna som består av 36.000 km floder och kanaler och hundratal inlandshamnar. Potentialen för ökad trafik är stor. I vissa länder är också siffran mycket större, t ex i 14 procent i Belgien och Tyskland och 44 procent i Holland. Som jämförelse står vägtransporter inom EU för cirka 72 procent och tåg för ca 16.

Sverige har idag, enligt EUs definition, inga inrikes vattenvägar eftersom vi vid EU-inträdet begärde undantag för EUs Inland Waterway System. Faktiskt och geografiskt sett har vi förstås Göta Älv och Trollhätte Kanal in i Väneren och Södertälje Kanal in till Mälaren. Eftersom vi inte är anslutna till EUs Inland Waterway Systems kan vi inte få del av EU-medel för infrastruktursatsningar, ta del av systemet RIS eller som på kontinenten på ett effektivt sätt komplettera landtransporterna med pråmtrafik. Pråmar trafikerar idag de stora "flodstamnäten" på kontinenten utan farledsavgifter, med anpassade hamnavgifter och ett par mans besättning.

På den europeiska kontinentens inrikes vattenvägar transporterar pråmar, s k barges, stora mängder gods från kusthamnarna till inlandshamnar och terminaler. Bulktransporter dominerar, men även containrar och bilar transporteras. 600 TEU kan t ex transporteras på en pråm. Stora aktörer som t ex Rotterdams och Amsterdams hamnar ser vikten av integrering mot inlandsterminaler och behovet av ökad modal shift och allt mer inrikes sjöfart. Men, menar många, det krävs även ett "mental shift" innan potentialen hos de inrikes vattenvägarna blir tydlig.

Nya logistiska system lanseras och nyligen startade Rhine-Spree-Express, det första reguljära och intermodala transportkonceptet mellan Benelux-området, Paris, Rhine Ruhr och Berlin-områdena, där fördelarna hos alla trafikslag utnyttjas. Med tåg och inrikessjöfart kan belastningen på vägnätet minskas på ett effektivt sätt.

French Waterway Authorities och dess partner River Shuttle Containers (ett dotterbolag till CMA CGM) har lanserat en eco-kalkylator EVE. Kalkylatorn gör det möjligt att kalkylera den ekologiska påverkan av godstransporter beroende av typ av transport och rutt. Det speciella med EVE är att den inte bara räknar CO2 utsläpp och bränslekostnad, utan även andra utsläpp och indirekta miljökostnader som buller och olyckor.

Den europeiska organisationen för inlandshamnar, European Federation of Inland Ports, menar att Europa behöver en fullt integrerad infrastruktur som även inkluderar de inrikes vattenvägarna med hamnar som effektiva noder och kopplingar mellan kusthamnarna och inlandshamnar. De kräver en återställd balans mellan transportlogistiska behov och bostadsbyggande på attraktiva, sjönära områden. Genom att bygga bostäder längs vattnet i våra städer riskerar vi att tappa de logistiska möjligheter som vattenvägarna ger (och gav förr i tiden). Organisationen kräver också en internalisering av externa transportkostnader, dvs att samtliga kostnader som de olika trafikslagen genererar ska räknas in, så att tydliga och korrekta jämförelser och prissättningar kan göras.

Organisationen Inland Navigation Europe lyfter även fram den ekonomiska aspekten och talar om inrikes sjöfart för en "sustainable economy" där inrikes sjöfart är det säkraste trafikslaget, det enda trafikslaget med fri kapacitet, som är energieffektivt, miljöeffektivt, kostnadseffektivt och pålitligt. Logistiksystemet måste i en framtid struktureras effektivare kring kusthamnarna, inlandshamnar och dryports. Investeringar i inrikes sjöfart betalar sig. Trots jämförelsevis minimala investeringskostnader på ett par procent har inrikes sjöfart ökat med cirka 15 %. Investeringskostnader i alla övriga trafikslag – väg, järnväg och kustsjöfart – överstiger vida tillväxttakten.