

EKKEHARD BUCHHOFER

Die Rolle des Short-Sea-Shipping in den TINA-Verkehrsnetzen des Ostseeraumes

Zusammenfassung

Das Konzept der Trans-Europäischen Transportnetze der EU (TEN -Transport) enthält besondere „Leitschemata“ (outline plans) für die übergeordneten Schienen- und Straßennetze, für den Kombinierten Verkehr (KV) und für die Binnenschifffahrtswege, nicht aber für die innereuropäischen Seeverkehrswege. Dieser Mangel kennzeichnet auch die den TEN entsprechenden TINA-Transportnetze für die EU-Beitrittsländer. Der sogen.

Kurzstreckenseeverkehr (short-sea-shipping) könnte dabei einen durchaus deutlichen Beitrag zur Entlastung der z.T. überfüllten Landverkehrssysteme leisten, jedenfalls spielt dieser Aspekt der ungenutzten Chancen in der jüngsten verkehrspolitischen Debatte in Europa eine immer wichtigere Rolle.

Gerade die Ostsee bietet als weitverzweigtes europäisches Nebenmeer günstige geographische Grundlagen für die Durchsetzung einer „from-road-to-sea“-Politik im nordeuropäischen Bereich. Eine solche Politik wird nicht zuletzt auch unter Umweltaspekten gefordert.

Ungeachtet der schwachen Datengrundlagen werden im vorliegenden Beitrag Chancen und Hindernisse eines verkehrspolitischen Umsteuerns diskutiert, hier insbesondere mit Blick auf die Verkehrsstrategien für die EU-Beitrittsländer an der Ostsee. Dabei konzentriert sich die Diskussion ganz auf die Ro-Ro-Schifffahrt und auf den Containerverkehr.

Es wird deutlich, dass bereits heute erhebliche Gütertransportleistungen auf der Ostsee in einem langgestreckten „Seekorridor“ zwischen den Eckpunkten Hamburg/Lübeck und St. Petersburg erbracht werden. Noch gibt es sehr viele Defizite bei den Hafenleistungen (in Hardware und vor allem Software), die angesichts der hohen Wachstumsraten des Ostsee-Frachtransports abzubauen sind. Die bisherige TINA-Strategie bietet hierfür keine konkreten Antworten. Als eine „Ideallösung“ ist eine Art „Meeresautobahn“ (maritime motorway) vorstellbar, eine häufig verwendete Formel, die bislang noch konkreterer Ausfüllung bedarf. Kern wäre in jedem Fall ein technisch wie organisatorisch hochstandardisiertes Seetransportangebot mit sehr regelmäßigen, dabei schnellen und häufigen Verbindungen zwischen den Häfen vor allem der größeren Agglomerationen an der südlichen und östlichen Ostseeküste. Dabei sind die Seeverkehrsstrecken als zentrale Bestandteile intermodaler Transportketten des KV zu denken. Diese sind künftig so zu organisieren, daß sie gegenüber dem parallel verlaufenden Landtransport in puncto Zuverlässigkeit, Schnelligkeit, Umweltverträglichkeit und - nicht zuletzt! - Transportpreis wettbewerbsfähig sind. Auf diese Weise könnten diese Transportlinien den Charakter stabiler „Seekorridore“ in Ergänzung zu den bisher von der EU einseitig geförderten Landverkehrsnetzen (TEN, TINA) erhalten.

EKKEHARD BUCHHOFER

The Role of Short Sea Shipping in the TINA Transport Networks in the Baltic Regions Summary

The concept of the Trans-European Transport Networks within the EU (TEN Transport) contains special outline plans for superior road and rail networks, for combined transport (CT) and for inland shipping routes, but not for the inner-European sea transport. This shortcoming also characterises the TINA transport networks for the new EU candidates, which correspond to the TEN. So-called short sea shipping could nonetheless make a significant contribution to easing the strain on the partially overloaded land transport systems. Most certainly, this aspect is playing an increasingly significant role as a to date squandered opportunity in the recent debates on transport policies within Europe.

The Baltic Sea in particular, an extensive secondary sea in Europe, has a favourable geographic basis for the implementation of “from road to sea” policies in the North of Europe.

Environmental aspects in particular demand the implementation of suitable policies in this respect. Despite the weak data resources, this article discusses opportunities and obstructions relating to a refocus of transport policies, in this case giving special consideration to the transport strategies in the new EU candidates in the Baltic Sea. In this, the discussion centres on ro-ro shipping and container transport.

It becomes apparent that considerable transports of products already take place today in the Baltic Sea in a long-distance “maritime corridor” between the main ports of Hamburg/Lübeck and St. Petersburg. There are still considerable deficits in the port services (in hardware and above all in software), which must be alleviated with a view to the high growth rates in Baltic freight transport. The TINA strategy as it stands today does not offer any concrete responses in this respect. A form of “maritime motorway” could be the ideal solution. This formula is often used, but must first be put into practice. The core would most certainly be a technically and organisationally highly standardised maritime transport service with very regular, fast and frequent connections between the ports, especially in the larger agglomerations to the South and East of the Baltic Sea coast. In this, the maritime transport routes must be seen as central elements of inter-modal transport chains within the CT. They must be organised in future in such a way that they are competitive with the parallel land transport in terms of reliability, speed, environmental tolerance and – not least! – price. In this way, these transport lines could receive the character of stable “maritime corridors” as an addition to the land transport networks (TEN, TINA) that have been demanded by the EU.

Key words

Short sea shipping
TINA transport networks
Baltic Sea ports
Combined transport
“Maritime corridors”

EKKEHARD BUCHHOFER

Rôle du Short-Sea-Shipping dans les réseaux de transport TINA de la mer Baltique

Résumé

Le concept de réseaux de transport transeuropéen de l'UE (TEN-Transport) comporte des «schémas directeurs» particuliers (outline plans) pour les réseaux ferroviaires et routiers, pour les transports combinés et pour les voies d'eau intérieures mais pas pour les voies maritimes intra-européennes. Cette lacune se retrouve dans les réseaux de transport TINA correspondant à TEN pour les pays candidats à l'adhésion à l'UE. Les transports maritimes à courte distance (short-sea-shipping) pourraient toutefois apporter une contribution en partie significative aux systèmes de transports terrestres saturés. Quoi qu'il en soit, ces possibilités inutilisées jusqu'à présent jouent un rôle grandissant dans la discussion en cours en Europe sur les transports.

En tant que mer intérieure européenne extrêmement ramifiée, la mer Baltique offre des conditions géographiques propices pour la réalisation d'une politique «from-road-to-sea» dans le nord de l'Europe, politique qui est aussi opportune du point de vue environnemental.

Malgré l'insuffisance des données, le présent article évoque les possibilités et les obstacles à une réorientation dans le secteur des transports, en particulier au niveau de l'orientation stratégique des pays riverains de la mer Baltique candidats à l'Union Européenne. L'auteur consacre ses développements à la problématique roll-on-roll-off et au transport par conteneurs.

Il apparaît alors que de grandes quantités de biens sont transportées d'ores et déjà en mer Baltique le long du «couloir maritime» allant de Hambourg-Lübeck à Saint-Pétersbourg. Il subsiste de nombreuses lacunes des capacités portuaires (au niveau du matériel et principalement des logiciels) devant être comblées compte tenu des taux de croissance élevés

du transport de marchandises en mer Baltique. La stratégie TINA telle qu'elle est définie à ce jour n'apporte pas les réponses concrètes. La «solution idéale» serait une sorte d'*«autoroute maritime»*, formule qui revient souvent dans les études mais qui n'a pas encore de contenu concret. L'élément essentiel en serait dans tous les cas une offre de transports maritimes techniquement et organiquement hautement standardisée reposant sur des liaisons régulières et fréquentes entre les ports, principalement ceux des grandes agglomérations de la côte sud et est de la mer Baltique. A ce niveau, les lignes de transport maritime devraient être considérées comme des pivots des chaînes du transport combiné qui seront organisées de manière à être parallèles aux voies de transport terrestres et qui seront compétitives pour la fiabilité, la rapidité, la compatibilité environnementale et, surtout, le prix. On obtiendrait ainsi des «corridors maritimes» stables venant compléter les réseaux de voies terrestres encouragés jusqu'à présent unilatéralement par l'Union Européenne (TEN, TINA).

ЭККЕГАРД БУХГОФЕР

Роль морских перевозок на короткие расстояния (*short-sea-shipping*) в транспортной системе *TINA* Балтийского моря

Резюме

Концепция «трансевропейской транспортной сети Евросоюза» включает особые руководящие положения (*outline plans*) относительно железнодорожной и автомобильной сети высшего ранга, для комбинированных видов транспорта и речных водных путей, однако не охватывает вопросов внутриевропейских морских коммуникаций. Этот недостаток распространяется также и на соответствующие данной концепции транспортные сети *TINA* для стран-кандидатов в члены Евросоюза. Морские перевозки на короткие расстояния, т.н. (*Short-sea-shipping*) могли бы при этом внести значительный вклад в ослабление частичной перегруженности сухопутной транспортной системы, во всяком случае этот аспект, связанный с недоиспользованием транспортных возможностей играет всё большую роль в последних политических дебатах по данной проблематике в Европе.

Именно Балтийское море как разветвлённое европейское внутреннее море обладает благоприятной географической базой для реализации политики „*from-road-to-sea*“ в североевропейском пространстве. Осуществление такой политики не в последнюю очередь вызвано природоохранными аспектами. Несмотря на недостаточную базу данных, в предлагаемой статье обсуждаются возможности и препятствия для изменения курса в области транспорта и в особенности в области транспортной стратегии стран-кандидатов в члены Евросоюза в Балтийском регионе. При этом обсуждение концентрируется на морских перевозках на судах с горизонтальной погрузкой и выгрузкой (*Ro-Ro-Schiffahrt*) и на контейнерных перевозках. Очевидно, что уже в настоящее время значительные объёмы грузовых перевозок в Балтийском море осуществляются по протяжённому «морскому коридору» между Гамбургом/Любеком, с одной стороны, и Санкт-Петербургом, с другой. Ещё имеются недостатки в области портового обслуживания (технические средства и прежде всего программное обеспечение), что следует восполнить, учитывая быстрый и значительный рост морских грузовых перевозок на Балтике.

Существующая стратегия в рамках *TINA* не даёт в этой области конкретных предложений.

В качестве «идеального решения» можно представить себе некий «морской автобан» (*maritime motorway*), часто используемую формулировку, которая до сих пор не нуждалась в конкретизации. Сутью такого решения в любом случае должен был бы стать технологически и организационно высокоразвитый морской транспорт,

позволяющий осуществлять регулярные и быстрые связи между портами в первую очередь крупнейших городских агломераций южного и восточного побережья Балтики. При этом морские участки рассматриваются в качестве главной составной части интегрированных транспортных сетей комбинированного транспорта. Их следует в перспективе организовать таким образом, чтобы они были конкурентоспособными по отношению к параллельно проходящим сухопутным транспортным путям в смысле надёжности, скорости, экологической безопасности и не в последнюю очередь стоимостных показателей. Таким образом, эти транспортные коммуникации могли бы приобрести характер стабильных «морских коридоров» в дополнение к финансируемым Евросоюзом в одностороннем порядке сухопутным транспортным сетям (*TEN, TINA*).