

International Transport Forum 2009 i Leipzig

International Transport Forum hölls i Leipzig 26 – 29 maj 2009 med temat "Transport for a Global economy – Challenges and Opportunities". I mötet deltog bl.a. flera transportministrar, transportkommissionären Antonio Tajani och ett stort antal företrädare för transportindustrin, organisationer, forskning m.m.

Vid mötet diskuterades dagens ekonomiska kris men också transportsektorns framtidsfrågor. I ett meddelande från de deltagande transportministrarna betonades följande.

- Ett effektivt globalt transportsystem kommer att spela en viktig roll i den ekonomiska återhämtningen och transportinvesteringar kan vara en viktig del i konjunkturpaketet.
- Dagens kris får inte leda till protektionism – öppna och globaliserad marknader behövs för att en återhämtning skall bli av.
- Återhämtningen i transportsektorn måste vara miljömässigt hållbar.
- En hög investeringsnivå och välplanerade, långsiktiga investeringar behövs i transportsektorn
- Säkra och pålitliga transportkedjor kan skapas genom bl.a. ett riskorienterat säkerhetsarbete, som ger ett bra utbyte för använda resurser.
- Forumet fortsätter sitt arbete. Lågkonjunkturen ger en andhämtningspaus för att se över framtida politik och bl.a. teknologiska utvecklingsmöjligheter. Nästa forum i maj 2010 kommer därför att ägnas åt innovation.

Framför allt diskussionerna i de transportpolitiska panelerna var intressanta och visade bl.a. ganska stor samstämmighet i uppfattningarna.

Särskilt intressant är att talet om transportslagsskifte, särskilt från EU – kommissionen tonas ned allt mer och att man i stället betonar behovet av optimalt kapacitetsutnyttjande, sammodalitet och effektiva stödsystem som t.ex. ITS. Infrastrukturinvesteringar är viktiga men det är viktigt att de planeras i ett gränsöverskridande perspektiv för att underlätta internationell handel.

Öppna marknader utan hinder för ett optimalt resursutnyttjande var ett klart önskemål från transportindustrin.

Satsning på innovation är viktigt för ökad effektivitet och bättre miljömässig hållbarhet i transportsektorn. Generaldirektören för DG TREN, Mathias Ruete varnade för att transportpolitiken kommer att formuleras av energi – eller miljöministrarna om inte sektorn själv klarar att hantera dagens utmaningar.

En utförligare redovisning av diskussionen och en kommentar finns här.

Bryssel 2009-06-24
Pär Boqvist

2009-06-24

International Transport Forum har ägt rum 26 – 29 maj i Leipzig med rubriken "Transport for a Global Economy – Challenges and Opportunities in the Downturn".

Forumet

Forumet är ett försök att skapa en motsvarighet till World Trade Forum i Davos. Dit når man kanske inte riktigt. Det har inte något med ämnesval eller kvalitet att göra, utan beror på att forumet riktar sig till en, om än viktig, ekonomisk sektor, inte till hela näringslivet, och att forumet domineras av Europa".

Men forumet är intressant och viktigt som mötesplats och debattarena för ekonomiska och politiska aktörer i och kring EU.

Temat för årets forum skapade nästan två parallella debatter, en om dagens kris och möjligheter och en om förutsättningarna för en långsiktigt hållbar transportpolitik.

Krisen och vägen ut

Ekonomer och näringslivet trodde att krisen kan bli långvarig eftersom fundamentala problem med de finansiella marknaderna fortfarande är olösta. De varnade för övertro på stora krispaket som i värsta fall t. o. m. kan göra ont värre genom att öka trycket på kapitalmarknaderna. En uppgång måste komma från marknaden själv. Infrastrukturinvesteringar är en viktig motor för transportnäringen, men minst lika viktig är teknisk utveckling och optimalt resursutnyttjande. Man varnade för protektionism – öppna marknader behövs för en återhämtning. Harmoniserade regler för allt från finansmarknaderna till transportnäringen ger likvärdiga konkurrensförutsättningar. Fragmentering av marknaden genom regionale eller lokala specialregler kan öka kostnaderna och försämrade resursutnyttjandet med negativa effekter för konkurrenskraft och energieffektivitet. Som exempel nämndes regionalt avgränsad handel med utsläppsrättigheter och beträffande landsvägstransport reglerna om begränsning av cabotage, vilket enligt en talare medför att 30 % av lastbilskapaciteten inte används.

Närvarande politiker fäste större vikt vid krispaketen som en faktor för återhämtning än ekonomer och näringslivsföreträdare.

En långsiktigt hållbar transportpolitik - huvudpunkter

Diskussionen om transportnäringens långsiktiga utveckling byggde i stort sett på förutsättningen att globaliseringen och stora transportflöden fortsätter. En del industriföreträdare ansåg att justeringar kan komma att ske genom att produktionen placeras närmare beställarna för att stärka t.ex. kvalitetskontrollen, särskilt om skillnaderna i kostnadsläge minskar.

Man var allmänt överens om att stora ändringar behövs i transportsektorn om man skall kunna hantera klimat – miljö – och energifrågorna. Det ifrågasattes om inte den egentliga drivkraften i arbetet med miljö – och klimatfrågorna är energipolitiken, framför allt fråan om prisnivå och försörjningssäkerhet.

Följande framtidsprioriteringar kan noteras.

- Bättre resursutnyttjande och avveckling av flaskhalsar som begränsning av möjligheterna att utöva cabotage.
- Infrastrukturinvesteringar måste kombineras med bättre planering, Planering och investeringar måste ta hänsyn till de gränsöverskridande transporterens behov. Bra terminaler och adekvata stödsystem, t.ex. ITS är viktiga för optimal kapacitetsanvändning. Infrastruktur kan privatfinansieras där förutsättningar finns.
- Transportlänkarna måste bli multimodala och transportslagen samverka så att varje transportslag kan ge sitt bästa. EU – kommissionen ansåg samtidigt att de största effektiviseringsbehoven finns i landsvägstransportsektorn som har den störst andelen av transportvolymerna och i järnvägssektorn, som har en stor förbättringspotential. EU kommissionen verkar nu klart på väg bort från fixeringen vid transportslagsväxling och inne i ett med sammodalt synsätt.
- Diskussionen om avgiftssystem och emissionshandel gällde mest behovet av likformiga regler globalt för att säkra likvärdiga konkurrensvillkor.
- Innovation är viktig för optimalt effektiva, energieffektiva och miljövänliga transporter.
- Det är viktigt att utveckla och vidga användningen av alternativa/förnybara energikällor. Från framför allt kommissionens sida talades om biodrivmedel, men ännu mer om utveckling av

elektriska plug-in bilar och den infrastruktur som hör till som en viktig väg framåt, inte minst kopplad till ökad användning av atomenergi för att producera elektricitet.

- Teknisk utveckling blev alltså ett väsentligt inslag i konferensens slutackord, vilket också avspeglades i det budskap från transportministrarna som lades fram. Nästa års Transportforum, i slutet av maj 2010 kommer också därför också att ha innovation som huvudtema.

EU:s grannskapspolitik med Afrika och Ryssland

- Det kan också noteras att transportkommissionären Tajani i sitt anförande betonade behovet att koppla EU:s grannländer till EU genom stöd till infrastrukturinvesteringar och genom att skapa länkar till Europa. Han framhöll främst betydelsen av att detta sker i Afrika, men han betonade också samarbetet med Ryssland.

Sidospår

- En helt avvikande syn på utvecklingen lades fram av ATTAC. Den innebar att globaliseringen nu borde brytas och man istället borde satsa på lokala nätverk för handel och distribution. Detta scenario accepterades dock inte av någon annan.
- Ett trist sidospår i debatten var den ömsesidiga aggressiviteten från IRU och CER som båda ansåg sin sektor missgynnad av EU:s transportpolitik. IRU kritiserade bl.a. debatten om modal shift och internalisering av externa kostnader, CER menade att järnvägssektorn inte fick nog stöd och att landsvägstransporter borde betala mer.

Kommentar

Ur ett svenskt perspektiv är det bra att sammodalitet prioriteras. Att innovationsbehovet sätts högt på dagordningen stämmer också bra med det svenska EU ordförandeskapets prioritering av ITS frågorna och kan skapa öppningar för modulsystemet för landsvägstransporter, där begränsningarna som gäller idag säkert kan anses som en lika allvarlig flaskhals för optimalt kapacitetsutnyttjande som begränsningarna på cabotagemarknaden. Viljan att satsa på utveckling av eldrivna fordon är också intressant och prioriteras flera EU stater, bl.a. Frankrike, Sverige och Tyskland.

Till sist kan man kanske också hoppas att budskapet om behovet av gränsöverskridande utblickar och anknytning till EU:s grannländer när det gäller infrastrukturplanering följs av de svenska trafikverken när infrastrukturpropositionen skall genomföras under de närmaste åren.

Bryssel 2009-06-23
Pär Boqvist