

foto: Göteborgs hamn

Hamnen i det svenska samhället

Sveriges Hamnar, maj 2011



Sammanfattning

”Transporterna är Sveriges blodomlopp”, konstaterade förra infrastrukturministern Åsa Torstensson vid sitt invigningstal för Lastbil 2008 på Elmia i Jönköping. Det är en träffande liknelse; utan logistiken kan inte någon annan del av samhället fungera. Exporten skulle haverera, bilarna skulle stanna, butikshyllorna gäpa tomma och jobben försvinna. Men det stannar inte där; om logistiken är Sveriges blodomlopp, så är hamnarna och sjöfarten hjärtat och aortan i det blodomloppet, som pumpar in de stora volymer som sedan fördelas i ett allt finmaskigare nät.

De svenska hamnarna står för nästan 95 procent av den totala volymen av all import och export till och från Sverige. 51 procent av Sveriges nettoexport kommer från basindustrin (skogen, kemin, gruvorna, stålet), varav den överväldigande delen går via hamnar. Varje år importeras omkring 25 miljoner ton olja, vilket motsvarar ungefär en tredjedel av den totala energitillförseln.

Många av de produkter vi tar för givna i vardagen, som kaffe och bananer (svenskarna är de som äter mest bananer i västvärlden) kommer in via hamnar till de svenska grossisterna och vidare ut till butikshyllorna.

Även om vissa transporter skulle gå att ersätta med andra transportslag, så skulle det ske till ett pris; sjötransporter är det oslagbart mest ekonomiska och klimatteffektiva transportslaget på längre sträckor.

Hamnarnas bidrag till svensk ekonomi och sysselsättning är svår att överskatta. Bara i Stockholm sysselsatte turister som kom till staden via färja mer än 4 200 personer. Turisterna spenderade mer än fem miljarder kronor och fyllde motsvarande sju hotell varje dag. De 4 000 anställda i svenska hamnar bär ansvaret för in- och utförsel till i stort sett hela den import- och exportberoende industrin. Ser man bara till de exportberoende företagen är det ingen överdrift att tala om att mer än 200 jobb i industrin är beroende av varje hamnarbetare.

Det samlade maritima klustret, med hamnar och olika kringverksamheter som turism, myndigheter, stödtjänster och andra logistiktjänster, beräknas sysselsätta mer än 110 000 personer i Sverige.

De svenska hamnarna verkar på i en konkurrensutsatt internationell miljö, där inte bara andra transportslag, utan också utländska hamnar konkurrerar om affärerna. För en fortsatt stark utveckling av den svenska hamnsektorn, till nytta för hela det svenska samhället, är det avgörande att hamnarna har konkurrenskraftiga villkor och kan svara mot kundernas behov av tillgänglighet, leveranssäkerhet och en hög servicenivå.

Det nuvarande Hamn- och stuveriavtalet har sina grunder i det avtal som tecknades 1976. Sveriges hamnar strävar nu efter ett modernare avtal med tydliga regler för schemaläggning och övriga arbetsvillkor.

Innehållsförteckning

1	De svenska hamnarna är hjärtat i det svenska godsflödet	2
2	Hamnarna bidrar till att nå de svenska klimatmålen	3
3	Hamnarna fyller de svenska butikshyllorna	4
4	Hamnarna skapar välstånd och arbetstillfällen i hela Sverige	9
5	Hamnarna är viktiga nav för regional och lokal utveckling	11
6	Hamnarna konkurrerar på en tuff internationell marknad	12
7	En konkurrenskraftig hamnsektor?	13
8	Källförteckning.....	17

1 De svenska hamnarna är hjärtat i det svenska godsflödet

Sverige har ett 50-tal allmänna hamnar och till detta ett stort antal industriägda hamnar, som också kan vara mycket stora (som Brofjorden i Lysekil och Stenungsund).

Hamnarnas direkta bidrag till den svenska sysselsättningen är blygsamt – totalt 4 300 personer i de allmänna hamnarna – men dessa drygt 4 300 medarbetare är avgörande för att hela den svenska industrin ska fungera och därmed för Sveriges ekonomi i stort.

De svenska hamnarna står för 95 procent av den totala volymen av all import och export till och från Sverige. 85 procent av lastning och lossning i hamnarna rör utrikes trafik¹.

	Totalt	Via hamn	Andel via hamn
Import (mton)	69,5	66,6	96 %
Export (mton)	79,1	74,6	94 %
Import och export	148,6	141,2	95 %

Tabell 1: De svenska hamnarnas andel av import- och exportvolym²

27 procent av exportvärdet och 51 procent av nettoexporten kommer från basindustrin (skogen, kemin, gruvorna, stålet)³. Industrin sysselsätter direkt mer än 700 000 personer och är helt beroende av hamnar och sjöfart för sin export.

Det svenska maritima klustret sysselsätter, med en försiktig uppskattning, minst 110 000 personer, exklusive de anställda i andra transportslag och i turistnäringen som är beroende av sjöfarten.⁴

1.1 Urval

Utgångspunkten i rapporten är att beskriva hamnarnas samlade betydelse (vilket också innebär sjöfartens betydelse) för det svenska samhället. De flesta uppgifter är därför aggregerade på nationell nivå.

I de fall vi tar fram konkreta exempel utgår vi från de tio största allmänna hamnarna, kompletterat med den största industrihamnen, som också är Sveriges näst största hamn sett till hanterad volym.

1. Göteborgs hamn
2. Brofjorden, Lysekil (industrihamn, Preem)
3. Trelleborgs hamn
4. Malmö hamn
5. Karlshamns hamn (och systerhamnen i Karlskrona)
6. Helsingborgs hamn
7. Luleå hamn
8. Oxelösunds hamn
9. Stockholms hamnar
10. Gävle hamn
11. Norrköpings hamn

Att vi valt de största hamnarna som exempel förringar inte betydelsen av ett stort antal hamnar som är avgörande för lokalt och regionalt näringsliv och som ofta förbises i sammanfattande analyser. Några exempel på dessa hamnar⁵:

¹ TransportGruppen (1)

² Statistiska Centralbyrån

³ SKGS

⁴ Tillväxtanalys

⁵ Hamnstrategiutredningen

- **Piteå** är landets näst största hamn för skogsprodukter
- **Skellefteå hamn** ägs delvis av Boliden Mineral AB/Rönnskärsverken och har tyngdpunkt på bulkgoods
- **Gotlands kommuns hamnar**, som har avgörande betydelse för såväl det gotländska näringslivet som för försörjning av ön
- **Mönsterås hamn** är en industrihamn som ägs av Södra och möjliggör utsklippning från Södra Cells massafabrik och Södra Timbers sågverk
- **Sölvesborgs hamn**, som är viktig för Volvo Olofström och Stora Enso
- **Åhus hamn**, som specialiserat sig på livsmedelshantering och är viktig för t.ex. Absolut och Svenska Lantmännen
- **Halmstads hamn** är en fullservicehamn på södra västkusten som varit viktig för flera större nyetableringar, som en maltfabrik och Biltemas centrallager
- **Varbergs hamn** är störst i landet på hantering av sågade trävaror

2 Hamnarna bidrar till att nå de svenska klimatmålen

Sjötransporter är det oslagbart mest ekonomiska och klimatteffektiva transportslaget på längre sträckor. Sjöfarten står för totalt 11 procent av de svenska utsläppen av koldioxid, men transporterar ungefär 90 procent av allt gods som går på export.

Sjöfart är, utan konkurrens, det mest energieffektiva transportslaget, med närmare 40 procent lägre energiåtgång än ett typiskt godståg (vid långa fullastade tåg blir skillnaden ungefär 15 procent). Jämfört med fjärrtrafik med lastbil är sjöfart fyra gånger så energieffektivt.

Eftersom merparten av svenska godståg drivs med el, som till övervägande delen produceras från vatten- eller kärnkraft, släpper järnvägstrafiken i Sverige emellertid ut mindre koldioxid per tonkm. För utrikes trafik ser situationen annorlunda ut, dels därför att el i större utsträckning produceras med kolkraft och dels därför att mycket av godset transporteras med diesellok.

Transportslag	Energiintensitet (kWh/tonkm)	CO2 (g/tonkm)
Lastbil med släp, fjärrtrafik	0,2	53
Lastbil, distribution	0,64	169
Järnväg, eldrift		
10 vagnar, 40 % beläggning	0,11	3,6
10 vagnar, 80 % beläggning	0,08	2,4
52 vagnar, 40 % beläggning	0,08	2,6
52 vagnar, 80 % beläggning	0,06	2,0
Kombitrafik (10 % lastbil +)		
Järnväg, 40 % beläggning	0,11	7,2
Järnväg, 80 % beläggning	0,08	6,4
Sjöfart	0,05	13
Flyg (lastfaktor = 1)		
B747 (600 mil)	1,5	396
F28 (30 mil)	8,0	2114

Tabell 2: Energiintensitet för olika transportslag⁶

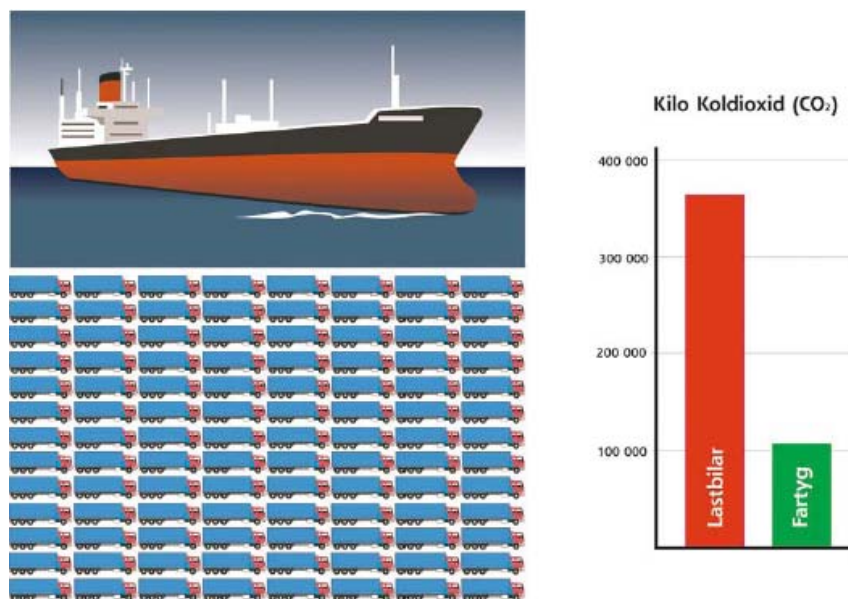
En jämförelse av de internationella förhållandena visar att fartyg i de flesta fall är ett mer klimatsmart alternativ än tåg för längre transporter.

⁶ VTI

	CO2-utsläpp per km och ton fraktat gods
Flyg	500 g
Modern lastbil	60-150 g
Modernt tåg ⁷	30-100 g
Modernt lastfartyg	10-40 g

Tabell 3: Koldioxidutsläpp för olika transportslag⁸

Ett alternativ till sjötransporter är ofta lastbil eller järnväg. En försämrad konkurrenssituation för sjöfarten innebär att godset söker andra vägar.



Figur 1: Jämförelse i lastkapacitet och klimatpåverkan för en virkestransport till södra Europa⁹

En virkestransport av 2 700 ton sågat virke från Karlstad till södra Europa kräver ett vänerfartyg, vilket motsvarar 104 lastbilar med semitrailer. Bortsett från de ökade utsläppen innebär det också mindre slitage och trängsel på vägarna, med lägre samhällsekonomiska kostnader som följd.

Inrikes sjöfart står för 1 procent av de svenska utsläppen av koldioxid. Inklusiv utrikestrafiken står sjöfarten för 11 procent av de totala utsläppen.¹⁰

3 Hamnarna fyller de svenska butikshyllorna

Via de svenska hamnarna kommer de flesta av de konsumtionsvaror vi väntar oss ha tillgängliga i butikerna. Utan hamnarna skulle många produkter vara betydligt dyrare och ha mycket större klimatpåverkan.

De flesta människor ägnar inte logistiken en tanke då man tar bilen till affären, plockar åt sig bananer, kaffe och choklad, packar ner i en plastkasse och återvänder hem. I verkligheten är en tur till livsmedelsbutiken en bra illustration av hur beroende vår vardag är av sjöfart och hamnar.

Nedan följer exempel på olika varors väg till Sverige:

⁷ Utifrån europeiska förhållanden – moderna diesellok eller el som i stor utsträckning produceras fossilt

⁸ Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt

⁹ Sjöfartsforum

¹⁰ Woxenius

3.1 Olja

Oljan driver på många sätt Sverige. Hela transportsektorn är beroende av tillgång till drivmedel. Olja är också en råvara för plaster, mediciner, rengöringsmedel, färg och kosmetika, för att bara nämna några exempel.

Totalt står oljeprodukter för ungefär en tredjedel av den totala energitillförseln i Sverige. Vid sidan av transporter används en stor del för uppvärmning av lokaler i industrier och hushåll, samt för produktion av el och fjärrvärme.

I Sverige importerades det 19 140 000 ton olja från januari till september 2010, vilket var en ökning med 12 procent från samma period året innan. I Göteborgs Hamn importerades 10 169 000 ton olja av de totala 19 140 000 ton. Siffran för Malmö var 2 438 000 ton, medan Karlshamn stod för 1 056 000 ton och Norrköping 675 000 ton. På årsbasis motsvarar siffran ungefär 25 miljoner ton.

Hamn	Lossat (ton)		
	2010	2009	Förändring (%)
Gävle	853	1 350	-37
Göteborg	10 169	8 789	16
Helsingborg	253	262	-4
Karlshamn	1 056	597	77
Karlskrona	4	7	-43
Luleå	306	276	11
Malmö	2 438	1 859	31
Norrköping	675	689	-2
Stockholm	422	421	0
Sundsvall	458	432	6
Trelleborg	92	84	9
Brofjorden	-	-	-
Oxelösund	487	324	50
Totalt	19 140	17 044	12

Tabell 4: Import av olja till svenska hamnar jan-sep 2010¹¹

Produktionen av råolja sammanfaller sällan med de stora konsumtionsområdena. Produktionen finns i områden som Mellanöstern, Alaska, Sibirien och Nordsjön. Det krävs därför en omfattande transportapparat för att förflytta råoljan från produktionsplats till konsumtionsområden.

En stor del av världens fartygsbestånd utgörs av tankfartyg och alla storlekar finns representerade, från små tankfartyg på ca 2 000 ton dödvikt för kustfart till supertankers på upp till 300 000 ton dödvikt.¹²

3.2 Bananer

Sedan den första bananbåten anlände till Göteborgs hamn 1909, knappt fyrtio år efter den första bananbåten någonsin mellan Jamaica och New Jersey – har bananen blivit en storsäljare i svenska butiker. Svenskarna äter mer bananer än något annat land i västvärlden och konsumtionen har ökat i stort sett varje år. 1967 gjorde Chiquita-bananen debut i Europa.¹³ AB Banan Kompaniet uppger att de varje vecka tar mot en bananleverans med fartyg till Göteborgs hamn.¹⁴

¹¹TransportGruppen

¹²Svenska Petroleum Institutet

¹³Chiquita Nordic

¹⁴AB Banankompaniet

Total import (2005)	190 000 ton ¹⁵
Konsumtion per invånare (2009)	Knappt 20 kg ¹⁶
Bananners andel av totalomsättningen i livsmedelsbutiker	1-1,5 procent ¹⁷

Tabell 5: Några fakta om bananer

3.3 Kakao

Svenskarna är ett godisälskande folk. 2006 konsumerade vi 15,1 kg choklad och konfektyrvaror per person. Varje år vi knappt sex kilo ren choklad per person, vilket innebär en tiondeplats i världsstatistiken.

Land	Konsumtion kg/capita och år	Kalorier per person och år
1. Schweiz	10,1	52 000
2. Österrike	9,1	47 000
3. Irland	8,8	46 500
4. Tyskland	8,2	43 000
5. Norge	8,1	43 000
6. Danmark	8,0	42 000
7. Storbritannien	7,9	41 500
8. Belgien	6,0	31 000
9. Australien	5,9	30 500
10. Sverige	5,9	30 000
11. USA	5,3	27 000
12. Frankrike	5,2	26 500
13. Nederländerna	4,8	24 500
14. Finland	4,7	24 000
15. Italien	2,8	14 500
16. Grekland	2,3	12 000
17. Japan	1,8	9 500
18. Spanien	1,5	8 200
19. Portugal	1,2	6 200
20. Brasilien	1,0	5 300

Tabell 5: De största chokladkonsumenterna per capita¹⁸

2007 importerades 25 922 ton kakao till Sverige.¹⁹

De kakaoböner som används i Kraft Foods choklad kommer huvudsakligen från Västafrika, framför allt från Elfenbenskusten. Bönerna odlas av småbönder. Det finns drygt en miljon kakaobönder i Västafrika och cirka 600 000 kakaoodlingar i Elfenbenskusten. De flesta bönder producerar inte mer än 500-1000 kg böner per år. Bönderna säljer sina böner till lokala uppköpare som reser runt inom odlingsområdena. Dessa uppköpare transporterar bönerna från odlarna till grossister som fortfarande finns inne i landet och som blandar bönerna från ett antal bönder och säljer vidare i större partier till exportörer i hamnstäderna. Inom landet transporteras bönerna med lastbilar. Exportörerna säljer sedan bönerna till den kakaoprocessande industrin t ex i Europa. Bönerna transporteras med båt från Västafrika till hamnar i Europa.²⁰

¹⁵ Jordbruksverket

¹⁶ Borås tidning

¹⁷ Chiquita Nordic, AB Banan Kompaniet

¹⁸ The World Atlas of Chocolate

¹⁹ Naturvårdsverket

²⁰ Kraft Foods

3.4 Kläder

Sedan länge har mycket av modeindustrins transporter skett med flyg för att korta ledtiderna och snabbt ha nya kollektioner på plats. Under senare år har situationen däremot förändrats och allt mer av transportererna sker via fartyg.

På svenska Hennes & Mauritz har det sedan flera år pågått ett intensivt miljöarbete, där transportererna ska ske så miljövänligt som möjligt. De arbetar till exempel aktivt för att minska antalet flygtransporter, vilka har halverats bara på några år. Varor som skickas från producenter i Asien till försäljningsmarknaden i Europa eller USA går nästan uteslutande med sjötransport. Inom Europa är ambitionen att öka andelen transporter på järnväg framför landsväg. Mer än 90 procent av alla varutransporter går med fartyg, tåg eller lastbil. Flyg används bara i undantagsfall för de leveranser som kräver en snabbare transport.²¹

Andra företag som under senare år valt att flytta över mer av sina transporter till sjöss är Hemptex, som idag skeppar 80 procent av importvolymerna med fartyg, Ericsson, som gått över från flyg- till sjötransport av sin telecom-utrustning, och Filippa K, som idag transporterar merparten av de kläder som sys i Portugal med fartyg istället för med lastbil.²²

2007 importerade Sverige 113 938 ton bomull.²³

3.5 Motorfordon

Den svenska fordonsindustrin är en av Sveriges viktigaste näringar och sysselsätter ca 125 000 personer. Det samlade exportvärdet var 2008 ca 155 miljarder kronor (ca 13 procent av den totala exporten).²⁴ Genom koncentrationen av personbilstillverkning till Västsverige är den regionala betydelsen än större.

Den överväldigande delen av fordonsindustrins export går över hamnarna. Året innan den finansiella krisen slog till med full kraft exporterades 440 000 motorfordon via hamnarna.

²¹Hennes & Mauritz

²² Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser

²³Naturvårdsverket

²⁴ BIL Sweden

Hamn	Lastat (antal bilar)		
	2009	2008	Förändring (%)
Gävle	-	2	-100
Göteborg	90 474	187 883	-52
Halmstad	6	5	20
Helsingborg	1	-	-
Kapellskär	168	445	-62
Karlshamn	259	863	-70
Karlskrona	1 452	1 811	-20
Luleå	-	-	-
Malmö	39 151	102 423	-62
Norrköping	-	-	-
Nynäshamn	795	3 785	-79
Piteå	2	1	100
Stockholm	13 697	26 680	-49
Sundsvall	-	-	-
Södertälje	8	24	-67
Trelleborg	217	150	45
Uddevalla	5 886	7 364	-20
Umeå	3	3	-
Wallhamn	70 030	108 880	-36
Brofjorden	-	-	-
Oxelösund	-	-	-
Totalt	222 149	440 319	-50

Tabell 6: Export av motorfordon via hamnarna²⁵

Precis som hamnarna är avgörande för export av motorfordon, så är de avgörande för importen. 2008 importerades mer än en halv miljon motorfordon över de svenska hamnarna.

²⁵ TransportGruppen (3)

Hamn	Lossat (antal bilar)		
	2009	2008	Förändring (%)
Gävle	-	-	-
Göteborg	57 679	81 326	-29
Halmstad	46 079	59 566	-23
Helsingborg	7	1 146	-99
Kapellskär	101	50	102
Karlshamn	18	48	-63
Karlskrona	2	3	-33
Luleå	-	-	-
Malmö	103 866	237 005	-56
Norrköping	-	-	-
Nynäshamn	161	147	10
Piteå	23	23	-
Stockholm	2 182	2 758	-21
Sundsvall	-	-	-
Södertälje	33 026	38 157	-13
Trelleborg	616	1 143	-46
Uddevalla	2 163	9 282	-77
Umeå	8	17	-53
Wallhamn	67 940	100 122	-32
Brofjorden	-	-	-
Oxelösund	-	-	-
Totalt	313 871	530 793	-41

Tabell 6 Import av motorfordon via hamnarna²⁶

4 Hamnarna skapar välstånd och arbetstillfällen i hela Sverige

I de svenska hamnarna är ca 4 300 personer anställda. Det är naturligtvis ett blygsamt tillskott till den samlade sysselsättningen, även om hamnarna lokalt och regionalt är nog så viktiga arbetsgivare. Vidgar man perspektivet och ser till hela det "marina klustret", där hamnarna är viktiga nav, så sysselsätter det, lågt räknat, 110 000 personer i Sverige.

Hamnarnas viktigaste bidrag är dock den nytta och de jobb som skapas i den export- och importberoende industrin. Det brukar heta att varje anställd i byggindustrin skapar tre andra jobb. I hamnarnas fall bär 4 000 anställda ansvaret för exporten för i stort sett hela den exportberoende industrin. Det är inte orimligt att påstå att varje jobb i en hamn motsvarar mer än 200 anställda i industrin.

²⁶ ibid

Ett urval av hamnarna	Antal anställda i hamnen	Stora kunder	Antal anställda kund
Göteborgs hamn	900	Volvo personvagnar	5 000
		Stora Enso*	6 240
		IKEA*	10 000
Karlshamns hamn	79	Södra skogsägarna	3 967
		Stora Enso*	6 240
		AarhusKarlshamn	600
		IKEA*	10 000
Oxelösunds hamn	200	SSAB EMEA	6 296

Tabell 7 De största kunderna i tre svenska hamnar *Stora Enso och IKEA är stora slutkunder hos både Göteborgs hamn och Karlshamns hamn, de är dock inte räknade två gånger

Bara räknat på de största kunderna i tre svenska hamnar, motsvarar varje hamnarbetare uppemot 30 anställda i den exportberoende industrin. I verkligheten är antalet mycket större än så. Den svenska tillverkningsindustrin, med ungefär 600 000 anställda, är beroende av hamnarnas 4 000 medarbetare för export. Mer än 85 procent av industriproduktionen går på export och nästan all export i volym går över hamnar (95 procent). Industrin själv räknar vidare med att varje industrijobb motsvaras av minst ett jobb hos en underleverantör. Vi kan då göra följande tankebild:

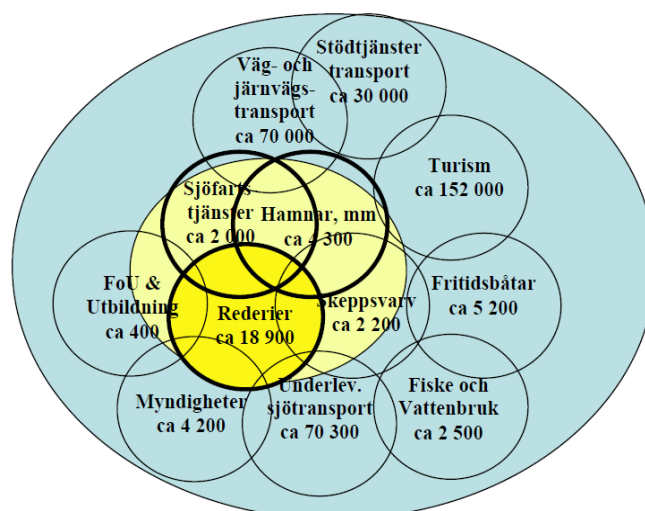
Antal anställda		600 000
"Exportjobb"	85 %	510 000
Hamnarnas andel	95 %	495 000
Sysselsatta hos underlev.	x 2	990 000
Exportjobb/hamnarbetare		248

Tabell 8 Tankeexperiment: jobb i industrin per hamnarbetare

4.1 Sysselsättningen i det maritima klustret

Hamnarna är navet i det som brukar beskrivas som det svenska maritima klustret, som omfattar hela hamnringen, sjöfarten och omkringliggande tjänster. En låg uppskattning av antalet anställda i det maritima klustret är 110 000 enligt en utredning av Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser.²⁷ I den uppskattningen ingår inte alla delar av turistnäringen och övriga transportnäringar som har starka länkar till sjöfarten.

²⁷ Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser



Figur 2 Det svenska maritima klustret²⁸

5 Hamnarna är viktiga nav för regional och lokal utveckling

Många hamnar tillhör de viktigaste lokala arbetsgivarna i respektive region. Tillsammans med övriga näringar i det maritima klustret ger de ett stort bidrag till regional sysselsättning. De lägger också grunden för etablering av export- och importberoende industri och bidrar starkt till utvecklingen av turistnäringen.

De svenska hamnarna ger ett blygsamt direkt bidrag till sysselsättningen, med ca 4 300 anställda. I de aktuella kommunerna ser det dock annorlunda ut och hamnen är ofta en viktig lokal arbetsgivare. Bland alla företag i Göteborgsregionen innebär de ca 1000 anställda i hamnen att man kom på 21:a plats över regionens största arbetsgivare 2008. I t.ex. Malmö och Karlshamn är hamnarna bland de 30 största arbetsgivarna i respektive kommun.

Eftersom merparten av de svenska hamnarna är kommunalt ägda ger de ett väsentligt bidrag till kommunernas ekonomi. 2008 omsatte de kommunalt ägda sjöfartsföretagen (främst hamnar) 13,4 miljarder kronor och genererade ett rörelseöverskott på 893 miljoner, vilket motsvarade mer än 55 procent av det samlade överskottet i de 12 största hamnkommunerna.²⁹

5.1 Turism

Exportvärdet (dvs vad utländska turister spenderade i Sverige) av den svenska turismen var 2009 93,6 miljarder kronor. En väsentlig del av denna turism kom till Sverige via en hamn. Det finns tyvärr inga tillgängliga uppskattningar av hur turister som kommit via olika transportslag bidragit till exportvärdet. En fingervisning finns i den senast tillgängliga statistiken över hur besökare tagit sig till Sverige:

²⁸ Ibid

²⁹ Hamnstrategiutredningen

	Färja (%)	Flyg (%)	Bil (%)	Annat (%)
Danmark	58,6	5,8	27,6	7,9
Finland	64,7	19,6	14,4	..
Norge	8,9	30,1	56,8	4,2
Tyskland	46,7	17,6	29,9	5,7
Storbritannien	..	86,9	4,0	6,6
USA	5,7	79,4	..	12,2
Nederländerna	23,1	27,3	43,0	..
Frankrike	6,8	79,7	8,9	..
Övriga Europa	10,3	68,0	14,1	7,7
Östeuropa	52,8	24,6	18,8	..
Asien	4,9	76,3	..	15,0
Kanada	..	85,5
Syd- & Mellanamerika	..	66,7
Australien mfl	..	70,2
Afrika	..	90,5
Totalt	34,3	36,2	23,0	6,5
<i>EU-länder</i>	<i>40,8</i>	<i>30,6</i>	<i>22,6</i>	<i>6,0</i>

Tabell 9: Färdsätt för besökare till Sverige 2002³⁰

2009 ankom 31 miljoner passagerare till svenska hamnar.³¹

En undersökning av Stockholms Business Region 2009 visade bl.a. följande fakta om turister som kom till staden via färja:

- De spenderade mer än fem miljarder kronor
- Sysselsatte 4 200 personer
- Fyllde motsvarande sju hotell varje dag³²

6 Hamnarna konkurrerar på en tuff internationell marknad

Även om de flesta hamnar servar en lokal marknad, så konkurrerar hamnarna med såväl andra transportslag som med internationella storhamnar. För Sveriges del finns fyra av Europas fem största hamnar inom en dags lastbilstransport från Göteborg. De stora hamnarna konkurrerar också om direktanlop från oceangående fartyg och omlastning för vidaretransport.

	Hamn	Land	Godsvolym (TEU) 2008	Avstånd (km väg) från Göteborg
1	Rotterdam	Nederländerna	10 783 825	1110
2	Hamburg	Tyskland	9 737 110	620
3	Antwerpen	Belgien	8 662 891	1170
4	Bremerhaven	Tyskland	5 488 189	890
5	Valencia	Spanien	3 602 112	
...	
21	Göteborg	Sverige	862 595	

Tabell 10: Europas största hamnar³³

³⁰ Tillväxtverket

³¹ Trafikanalys, *Sjötrafik 2009*

³² Stockholms Hamnar

³³ Wikipedia (1)

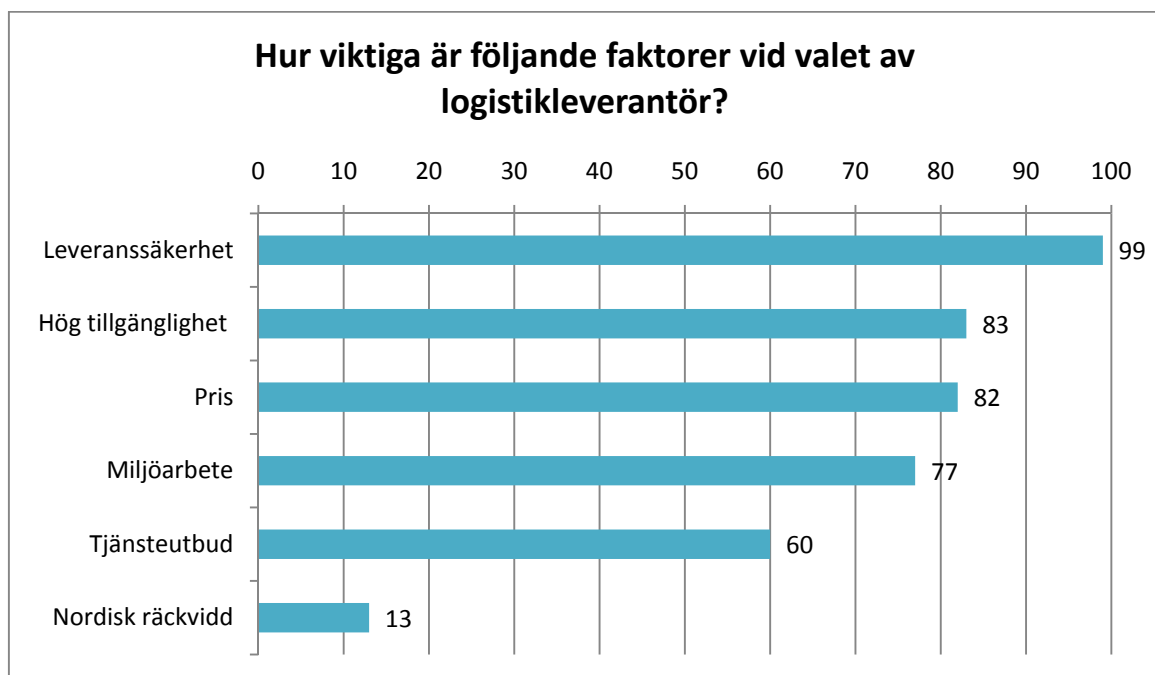
Fyra av de fem största hamnarna i Europa ligger i Nordeuropa och konkurrerar med svenska hamnar, främst Göteborg, om godstrafik. Var och en av de tre största är i sig mer än tio gånger så stora, i termer av volym, som Göteborg.

Göteborgs hamn står för ungefär 65 procent av containertrafiken till Sverige. Hanteringen av direktanlöpen med oceangående containerfartyg sker i knivskarp konkurrens med andra storhamnar, främst i Europa, men också i andra världsdelar. För att stora operatörer ska vara intresserade av direktanlöp måste hanteringen för varje anlöp vara betydande. Ett exempel är att fraktföretaget Maersk kräver att varje last ska uppgå till 2500-3000 TEU³⁴.

7 En konkurrenskraftig hamnsektor?

De svenska hamnarna har förändrats under senare år för att kunna möta ökande krav från kunderna och hårdnande konkurrens. Men utvecklingsarbetet måste fortsätta för att hamnarna också i framtiden ska kunna vara ett nav i hela de svenska import- och exportnäringarna. Det handlar om fortsatta investeringar i tekniska lösningar, men också om att hamnarna organiseras så att de blir mer flexibla och kundanpassade.

De svenska hamnarnas konkurrenskraft och förmåga att bidra till Sveriges handel och ekonomiska utveckling bygger på förmågan att svara mot kundernas krav. I Postens undersökning *Vardagslogistik* från 2007 undersöks vilka faktorer som är viktiga då kunder väljer en logistikleverantör:



Figur 3 Andel som uppgett att respektive faktor är viktig för valet av logistikleverantör³⁵

En intressant iakttagelse är att kunderna, även om de sätter miljöarbete som ett viktigt kriterium, har låg betalningsvilja för miljöarbete. 50 procent av de som svarade uppgav att de var beredda att betala upp till fem procent extra, medan 10 procent uppgav att de inte var beredda att betala något alls extra.

³⁴ Svenska Dagbladet, 23 november 2010

³⁵ Posten

Av kundernas prioriteringar framgår att pris inte är den viktigaste faktorn, utan att förmågan att leverera i tid och att hålla hög tillgänglighet är viktigare. För hamnarnas del innebär det att det utvecklingsarbete som pågått under många år med att utveckla servicen och erbjuda nya tjänster måste fortsätta med kraft.

7.1 Exempel på utvecklingsarbete i hamnarna³⁶

Under en lång tid har såväl hamnarna som kunderna drivit ett omfattande förändringsarbete för att öka effektiviteten i alla transportled och möjligheten att frakta gods via olika transportslag i enhetliga containers utan behov av omlastning (intermodalitet).

Ett viktigt steg i denna utveckling är den ökade containeriseringen, där många godsslag som tidigare lastats som bulk numera lastas i container, vilket möjliggör intermodal trafik. Denna utveckling hänger nära samman med "dry port"-conceptet, där hamnterminaler etableras i inlandet med direkta tågförbindelser till hamnar för att möjliggöra effektiva transportkedjor och omlastning.

På många håll har industrier kortat transportvägarna genom att etablera hamnnära anläggningar. Några exempel på detta är den etanolfabrik som projekteras i Härnösand, hamnnära sågverk och insatsprodukter i Sundsvall, etanolproduktion i Domsjöskajen, etanolproduktion och hantering av återvinningsbara produkter i Norrköping och hantering av bentonit i slutna system i Oskarshamn. På många håll utvecklas lagerhållningslösningar i direkt anslutning till hamnar, vilket förenklar för kunder som t.ex. exporterar produkter på avrop.

Ett gott exempel på en lösning med omlastning som styrs av en varuägare är Stora Enso's systemtrafik, som tar bort onödiga led och har Göteborgs hamn som nod. In till Göteborg är det järnväg eller båt, sedan systemfartyg ut. Göteborgs hamn har ett utvecklat järnvägssystem med 24 olika tågpendlar och 600 meter långa tåg som går från hamnen till olika destinationer ute i landet. En bärande tanke är att skapa balanserade flöden med lika mycket gods i båda riktningarna. I många fall är kommunerna också engagerade i att få till stånd tågpendellösningar, till exempel Nässjö kommun för Höglandspendeln. I dag motsvarar systemet 120 000 lastbilar med vardera två tjugofotscontainrar.

Det talas ofta om att järnväg inte passar för korta transporter, men Uddevallapendeln bevisar motsatsen. Från Uddevalla till Göteborgs Hamn finns en sju mil lång järnväg som transporterar containrar till Göteborgs hamn.³⁷

Den moderna hamnen är ett kvalificerat serviceföretag som ofta är djupt integrerat med kundernas totala logistiklösningar. Hamnarnas kunder förväntar sig leveranser på utsatt tid, en hög anpassningsförmåga, lösningar på komplexa logistikproblem och en hög grad av tillgänglighet.

Den ena sidan av att möta dessa förväntningar är de investeringar som gjorts och görs i teknisk utveckling, i och utanför hamnarna som sådana. Dry ports innebär att hamnarna kommer närmare kunderna och att t.ex. tullklarering och samverkan med andra transportslag underlättas. Containeriseringen innebär ökad effektivitet både i hamnarna och vid omlastning. Exempelen kan göras många.

³⁶ Hamnstrategiutredningen

³⁷ Eriksson och Svensson Smith

7.2 Konkurrenskraftiga avtal?

Tekniska lösningar och investeringar är dock inte tillräckligt. Den andra sidan i utvecklingen av hamnarna mot moderna serviceföretag handlar om hamnarnas organisation och medarbetarnas roll.

Det nuvarande Hamn- och stuveriavtalet följer i huvudsak de grunder som förhandlades fram 1976. Det svenska samhället såg då ganska annorlunda ut, och hamnarna var inget undantag. Det moderna hamnarbetarjobbet är ett serviceyrke och det finns få likheter med gamla tiders "hamnsjåare".

De svenska hamnarna verkar på en hårt konkurrensutsatt internationell transportmarknad, där konkurrenterna både är andra transportslag och utländska hamnar, som konkurrerar om de viktiga direktanlöpen.

Till skillnad från de flesta andra avtal, saknas i Hamn- och stuveriavtalet tydliga regler om schemaläggning, förskjutnings- och färdigkörningsregler. Vidare så matchar dagarbetstiden inte den som gäller vare sig hos kunderna inom industrin eller inom konkurrerande transportslag.

Den praktiska effekten är att hamnar i många fall tvingas till ad hoc-förhandlingar inför nya anlop, där övertidsersättning och OB kan förhandlas från fall till fall och det är svårt för arbetsgivaren att leda och fördela arbetet. Det innebär i sin tur att arbetet blir dyrare och hamnarna mindre konkurrenskraftiga. För kunderna innebär det ovisshet om hamnarnas leveransförmåga och om vad tjänsterna kostar.

	Hamn- och stuveriavtalet	Transportavtalet
Grundlön / timme (kr)	154:06	137:45
Veckoarbetstid (tim)	40,0	39,9
Skift + OB / timme (kr)	27:57	8:65
Helg / timme (kr)	6:21	5:47
Andra förmåner / timme (kr)	2:42	0:25
Andel övertid	2,8 %	1,5 %

Tabell 11 Jämförelse av villkoren för likartade arbetsuppgifter i hamnar och enligt stora transportavtalet

En jämförelse av de grundläggande villkoren för dem som arbetar enligt Hamn- och stuveriavtalet och dem som har likartade uppgifter inom det stora transportavtalet, visar på stora skillnader, både i grundlön och för skift- och OB-arbete. I praktiken blir skillnaden dock än större, då enskilda hamnar tvingas förhandla om helgarbete i lokala avtal. I praktiken innebär det en väsentligt kortare arbetstid och högre löner i många fall.

Året 1976 (källa: Wikipedia)

Svenska samhället

- Kungen och Silvia gifter sig
- Torbjörn Fälldin leder den första borgerliga regeringen på 40 år
- Legendariske transportbasen Hans Ericsson gör skandal då han semesterar i Francos Spanien
- Björn Borg tar sin första seger i Wimbledon

Ekonomi

- Astrid Lindgren drar igång Pomperipossadebatten
- Medbestämmandelagen antas
- LO-kongressen ställer sig bakom löntagarfonder
- Strukturkrisen slår till inom stål-, gruv- massa- och varvsindustri

Världen

- Pol Pot tar makten i Kambodja
- Jimmy Carter blir amerikansk president
- Världens befolkning passerar 4-miljardersstrecket

	Hamn 1	Hamn 2
Kvällsskift	<ul style="list-style-type: none"> • 1 508 kr ytterligare ersättning • 1 tim arbetstidsförkortning 	<ul style="list-style-type: none"> • 259 kr i ytterligare ersättning • 20 min arbetstidsförkortning
Morgonarbete, en vecka	<ul style="list-style-type: none"> • 2 040 kr i ytterligare ersättning • 31,25 tim effektiv arbetstid 	<ul style="list-style-type: none"> • 380 kr i ytterligare ersättning • 38,25 tim effektiv arbetstid
Eftermiddagsarbete, en v.	<ul style="list-style-type: none"> • 820 kr i ytterligare ersättning • 28 tim effektiv arbetstid 	<ul style="list-style-type: none"> • 76 kr i ytterligare ersättning • 38,25 tim effektiv arbetstid

Tabell 12 Jämförelse av villkoren i två hamnar, där hamn 2 i huvudsak följer centralt avtal

Ett modernt avtal är nödvändigt för att trygga långsiktiga villkor för de svenska hamnarna, för hamnarnas kunder och därmed för hela det svenska samhället.

Sveriges Hamnar vill i kommande avtalsrörelser ta steg mot ett nytt hamn- och stuveriaavtal, med ökad anpassningsförmåga i form av schemaläggning och regler för övertid. Ett sådant avtal skulle också innebära ökad trygghet för den grupp som idag får stå för mycket av flexibiliteten i hamnarna, nämligen de timanställda blixtarbetarna, som därmed skulle kunna få del i en ny anställningsform, tillsvidareblix och ökad social trygghet.

8 Källförteckning

- AB Banankompaniet, <http://www.banan-kompaniet.se/90ar.htm>
- Anna Risfelt Hammargren, Sjöfartsforum, *Sjöfart, transporteffektivitet och minskad miljöbelastning*, 2007
- BIL Sweden, http://www.bilsweden.se/BinaryLoader.axd?OwnerID=79508eca-10e5-407d-ad865db21139e205&OwnerType=0&PropertyName=Files&FileName=Faktablad_Svenskfordonsindustri+2008.pdf&Attachment=True
- Borås Tidning, *100-årsjubileum för svensk bananimport*, 25 mars 2009, http://www.bt.se/nyheter/100-arsjubileum-for-svensk-bananimport%281231854%29.gm?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+bt-nyheter+%28BT+Nyheter%29
- Chiquita Nordic, <http://chiquita.se/se/se/about-us/history.html>
- Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt via NOTGEMEINSCHAFT DER FLUGHAFEN-ANLIEGER HAMBURG EV, <http://fluglaerm.de/hamburg/klima.htm>
- Eriksson Peter, Svensson Smith Karin, Miljöpartiet de Gröna, *Sjöfarten och klimatet – om sjöfartens potential som snabbomställare*, 2011, <http://svenssonsmith.se/admin/upload/SjofartenKlimatet.pdf>
- Hamnstrategiutredningen, SOU 2007:58, <http://www.sweden.gov.se/sb/d/8605/a/88776>
- Hennes & Mauritz, http://www.hm.com/se/omhm/faktaomhm/frnidtillkund/logistikochdistribution_fromideatostorelogisticsanddistribution.nhtml
- Jordbruksverket, <http://www.sjv.se/amnesomraden/handel/politikochframtid/eusjordbrukspolitik/fruktochgronsaker.4.6a459c18120617aa58a80001099.html>
- Kraft Foods, <http://www.kraftfoodsnordic.com/kraft/page?siteid=kraft-prd&locale=sesv1&PageRef=2678&Mid=2678>
- Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, *Sveriges sjöfartssektor – En viktig del i en svensk maritim strategi*, Tillväxtanalys dnr: 2010/098
- Naturvårdsverket, Björn Möllersten, *Svensk import av produkter från jord- och skogsbruket och dess effekter på utsläpp av koldioxid på grund av ändrad markanvändning*, http://www.naturvardsverket.se/upload/05_klimat_i_forandring/pdf/klimat_konsumtion_markanvandning.pdf
- Posten, *Vardagslogistik - En rapport om små- och medelstora företags syn på logistik*, november 2007, <http://www.posten.se/img/cmt/PDF/vardagslogistik.pdf>
- Rickard Bergqvist, Joakim Birgander, Fredrik Bärthel, Arne Jensen, Pehr-Ola Persson, Jennie Thalenius, *Nya aspekter på intermodala transportkedjor - Tre förstudier*, SIR-C rapport, 2008

- Sjöfartsforum, *Sjöfart, transporteffektivitet och minskad miljöbelastning*, http://www.maritimeforum.se/uploads/files/Klimatseminarium_ARH_2007-12-05.pdf
- SKGS, *Sju myter om svensk basindustri*, <http://www.skgs.org/media/mytrapport-webb.pdf>
- Statistiska Centralbyrån, www.scb.se
- Stockholms Hamnar, *Den naturliga vägen till Stockholm*, 2009, http://www.stockholmshamnar.se/Documents/Informationsmaterial/arsredovisning_2009.pdf
- Svenska Dagbladet, *Göteborg tar fajten om fartygen*, 23 november 2010, http://www.svd.se/naringsliv/nyheter/goteborg-tar-fajten-om-fartygen_5716649.svd
- Svenska Petroleum Institutet, <http://spi.se/wordpress/wp-content/uploads/2010/09/Oljansvarld.pdf>
- Tillväxtanalys 2010:3, *Sveriges sjöfartssektor, En viktig del i en svensk maritim strategi*
- The world atlas of chocolate, <http://www.sfu.ca/geog351fall03/groups-webpages/gp8/consum/consum.html>
- Tillväxtverket, *IBIS 2002 – Resultat från undersökningen om inkommande besökare i Sverige, 2002*, http://www.scb.se/Grupp/Produkter_Tjanster/Kurser/Tidigare_kurser/Touristforum/20031216093359IBIS2002.pdf
- Trafikanalys 2010, *Sjötrafik 2009*
- Transportgruppen (1), <http://www.transportgruppen.se/8c4f86db-0c85-4183-b12f-09e51e67061e.fodoc>
- Transportgruppen (2), <http://www.transportgruppen.se/d6d9c5d8-cc64-4dbb-8791-7da0305d69d9.fodoc>
- Transportgruppen (3), <http://www.transportgruppen.se/bf20d8be-4120-4949-bd82-c201c56c217d.fodoc>
- Vardagslogistik, <http://www.posten.se/img/cmt/PDF/vardagslogistik.pdf>
- Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_busiest_ports_in_Europe
- Woxenius, Johan, *Sjöfartens klimatpåverkan*, ppt-presentation 14/10 2009, http://www.hgu.gu.se/Files/foretagsekonomi/LoT/Johan/Popular_science/Presentations/Sv/2009-10_Milj%C3%B6perspektiv_GMV_och_Ekocentrum-Sj%C3%B6fartens_klimatp%C3%A5verkan-091014_Johan_Woxenius.pdf
- VTI, *Energiförbrukning och avgasemissioner för olika transporttyper*, 1999, <http://www.vti.se/EPiBrowser/Publikationer/M718.pdf>

Utan fungerande hamnar stannar Sverige

Ungefär 95 procent av alla varor som importeras till eller exporteras från Sverige går över de svenska hamnarna. Utan hamnarna stannar Sverige; industrin skulle inte få råvaror, bränsle skulle saknas för uppvärmning, kommunikation och produktion, många matvaror och andra konsumtionsvaror skulle inte längre gå att köpa.

Konkurrenskraftiga hamnar ger ett viktigt bidrag till ekonomisk utveckling och sysselsättning i Sverige. Transporter till och från hamnar står för mer än 30 procent av den svenska järnvägstrafiken. I stort sett hela den övriga logistiksektorn är beroende av att varor tas in via en hamn för att sedan distribueras vidare i Sverige. Konkurrenskraftiga hamnar är därmed ett viktigt bidrag till ett mer hållbart samhälle. Sjöfart är det minst klimatpåverkande transportslaget för långväga transporter. Potentialen är också stor att flytta inrikes godstrafik från landsväg till hamnar och att därmed minska transporterens klimatpåverkan ytterligare.

Sveriges Hamnar är hamnföretagens bransch- och arbetsgivarorganisation och ett förbund inom TransportGruppen. Förbundet förhandlar om löner och andra anställningsvillkor samt arbetar med angelägna branschfrågor som infrastruktur-, miljö- och säkerhetsfrågor. Vi deltar aktivt i Europasamarbetet genom våra Brysselbaserade branschförbund espo och feport.



Box 5384, 102 49 Stockholm.
Tel 08-762 71 00
www.sverigeshamnar.se