

# Mer sjöfart, ja tack!

– transportköpare om överflyttning  
av gods från väg till sjö

## Innehållsförteckning

	<u>Sida</u>
<b>Bakgrund</b>	2
Kunskapsläge om överflyttning av gods till sjöfart	2
Transportköparnas perspektiv saknas	3
Metod	3
Definition och avgränsning	3
<b>Ett framtidsscenario för närsjöfart</b>	5
Megatrender som ger ett nytt transportlandskap	5
Utveckling i Sverige	6
<b>Varuägarna resonerar om närsjöfart</b>	7
Positiv inställning till närsjöfart	7
Skilda perspektiv och olikheter	7
Utmaningar för närsjöfarten – hinder som anges av varuägarna	8
Utmaningar för hamnar	9
Myter om lastbilen och närsjöfart	10
Speditörens roll	10
Intressanta rutter	10
Fot eller meter?	10
<b>Slutsatser</b>	11
<b>Tack</b>	13
<b>Källförteckning</b>	14
<b>Bilaga</b>	
Intervjupersoner	

## Bakgrund

### Kunskapsläge om överflyttning av gods till sjöfart

Sjöfartens andel av det totala transportarbetet i Sverige är lägre än vad som kan förväntas trots EU:s längsta kuststräcka och seglingsbara insjöar. Det finns därför anledning att ställa frågan hur sjöfartens andel av transportererna kan öka?

Det blir allt trängre på järnvägsspåren och på vägarna i Sverige, och både väg- och järnvägsnätet dras med kapacitetsproblem. Därtill står järnvägen inför en upprustning för att komma tillrätta med eftersatt underhåll. Sjöfarten dras ej med kapacitetsproblem, tvärtom finns outnyttjad kapacitet. Sjöfarten kan lasta mycket stor volym och därmed blir utsläppen per transporterad enhet låga. Mot bakgrund av outnyttjad kapacitet och låga utsläpp i förhållande till transporterad volym finns en ambition inom politik och myndigheter på transportområdet att få till stånd en överflyttning av gods från väg till sjö.

Sjöfarten är till sin natur internationell och det finns även en europeisk transportpolitik som syftar till att få ett ökat inslag av sjöfart i det transportarbete som bedrivs inom den europeiska unionen. Bland annat kan Marco Polo-projektet lyftas fram, som syftar till att minska trängsel och utsläpp genom att främja järnväg, sjöfart och inre vattenvägar.

Det finns en utbredd ambition inom både politik och näringsliv att Sverige skall ställa om till ett fossilfritt samhälle. Inom sjöfarten är Sverige världsledande med detta genom försöksverksamhet med LNG och batteridrift för att nämna ett par exempel. Detta pekar mot en framtid där sjöfarten kommer att bidra med miljövänliga gods- och passagerartransporter och till omställningen av transportsektorn för att bryta fossilberoendet och minska utsläppen. Detta förutsätter dock ett samhälle där vi använder transporter på ett smartare sätt och en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Regeringen skrev i den maritima strategin att faktorer som kan motverka sådana överflyttningar behöver identifieras och förslag för att åtgärda dem presenteras. Därför tillsatte regeringen 2016 en utredning för att utreda potentialen för kustsjöfart och inre vattenvägar. I utredningsuppdraget skriver regeringen att "en överföring av gods från land- till sjötransporter kan bidra till att minska såväl den samlade miljöbelastningen från transportsektorn, liksom trängsel-problematiken på land". Utredningen som presenterades den 31 december 2016 visar att grundförutsättningarna för att föra över gods från land till sjö är goda. Utredningen finner den största potentialen inom närsjöfarten, det vill säga trafikslingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med europeiska hamnar. Bilden måste dock kompletteras med att även om närsjöfart har störst potential att åstadkomma överflyttning av gods har den svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. Under nuvarande marknadssituation behövs fler incitament och mer samverkan mellan de många aktörer som gemensamt har förutsättningar att få till stånd en överflyttning. Av utredningen framgår att "djupintervjuer med berörda aktörer som till exempel varuägare/transportköpare har inte kunnat genomföras inom projektets tidsram". Vidare konstaterades att "marknadsbehoven hos varuägare/transportköparna behöver noggrannare kartläggas för att bättre kunna utveckla attraktiva transportupplägg och matcha det faktiska behovet".

Energimyndigheten har på uppdrag av regeringen tillsammans med Boverket, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen tagit fram en strategisk plan för omställningen till en fossilfri transportsektor. Syftet är att bidra till målet om minst 70 procents minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn mellan 2010 och 2030 samt målet om klimatneutralitet senast 2045. Flera förslag i det fortsatta arbetet med den strategiska planen berör sjöfarten. I den mån

överflyttning av gods från väg till sjö aktualiseras i det fortsatta omställningsarbetet bör ökad kunskap om hur transportköparna resonerar kring överflyttning av gods komma väl till pass.

Trafikanalys utredde förutsättningarna för den kommande så kallade Eco-bonusen för att stimulera överflyttning av intraeuropeiskt gods från väg till sjö. Trafikanalys refererar till EU-kommissionen som konstaterar att närsjöfarten måste främjas på alla nivåer, det vill säga på gemenskapsnivå, nationell nivå och regional nivå för att till 2030 flytta över 30 procent av godset på väg till andra trafikslag. Vidare pekar Trafikanalys på att för att stötta närsjöfarten har sjöfartsfrämjande forum, Shortsea Promotion Centre (SPC), etablerats i de flesta medlemsländerna. Transportupplägg inom närsjöfarten är av nätverkskaraktär där många olika rutter sammanbinds till ett eller flera ihopkopplade sjötrafiksystem, och där varuägarna ofta har en central roll. Dessa SPC har till syfte att samverka för att upprätta sådana trafiksystem. Sverige saknar i dag ett offentligt finansierat Shortsea Promotion Centre på motsvarande sätt som i flera andra europeiska länder.

### **Transportköparnas perspektiv saknas**

Maritimt Forum är en intresseförening med drygt 100 medlemmar inom sjöfarten och maritim näring både bland rederier och hamnar med syfte att främja sjöfart. För att fylla kunskapsbehovet kring hur varuägare resonerar kring överflyttning av gods från väg till sjö har Maritimt Forum under 2017 intervjuat varuägare om hur de ser på närsjöfartstransporter.

Syftet med rapporten är att förmedla varuägars syn på närsjöfarten som logistisk lösning för deras transportbehov. Detta som ett komplement till de utredningar som gjorts för att kartlägga och beskriva marknaden för intermodala närsjöfartstransporter. Tanken är att denna rapport skall kunna utgöra en kunskapskälla för riksdag, regering och myndigheter vid infrastrukturplanering och vid utformning av ekonomiska styrmedel för att få till stånd en överflyttning av landtransporterat gods till närsjöfart.

### **Metod**

För denna rapport har ett knappt 20-tal varuägare djupintervjuats kring sjöfart i vid bemärkelse. Intervjuerna har skett i små grupper eller enskilt. Vi har inte använt ett fast frågeformulär, utan valt öppna och ostrukturerade diskussioner som metodik. Detta för att bättre fånga och kunna skildra komplexiteten i företagens logistikupplägg. Det har också varit viktigt med ostrukturerade intervjuer för att hålla ett öppet sinne och inte fastna i förutfattade meningar kring vilka överväganden som styr transportköparnas val av transportslag.

Företagen är vitt skilda för att fånga bredden av svenskt näringsliv så bra som möjligt. Bland företagen återfinns både importörer och exportörer. Det största företaget omsätter 300 miljarder kronor per år medan det minsta omsätter 300 miljoner kronor per år. Företagen är producenter, grossister och detaljister. De representerar traditionellt transporttunga basindustrier såväl som detaljhandel.

### **Definition och avgränsning**

Närsjöfart kallas även short-sea shipping (SSS), kortsjöfart och europasjöfart. Det är trafik, både RoRo (rullande enheter typ lastbilar/trailers) såväl som LoLo-trafik (containers) som går i slingor mellan hamnar inom Europa (hela Medelhavet). Närsjöfarten omfattar både gods- och passagerartrafik och all sjötrafik som inte är ren inlandssjöfart. Ofta är kustsjöfarten (för oss i Sverige innebär detta trafik mellan svenska hamnar) en del av en närsjöfartslösning. Den europeiska feedertrafiken, matartrafiken, med godstransporter från större hamnar med transoceaniska anlöp, är också att betrakta som närsjöfart.

Transocean sjöfart (deep-sea shipping) bedrivs mellan olika kontinenter och omfattar trafik på de stora världshaven. Det är till exempel trafik mellan Asien och Europa och mellan Europa och Nord- och Sydamerika. Den transoceaniska trafiken anlöper främst större europeiska hamnar exempelvis Rotterdam, Antwerpen och Hamburg. Där omlastas ofta godset till mindre fartyg, så kallade feeder-fartyg, som transporterar godset vidare till mindre hamnar. Dessa feeder-fartyg är en del av den transoceaniska trafiken men också en del av den europeiska närsjöfarten då de kan nyttjas för intra-europeisk trafik.

I denna rapport har vi valt att fokusera på närsjöfart.

## Ett framtidsscenario för närsjöfart

### Megatrender som ger ett nytt transportlandskap

Världens ekonomier har knutits allt närmare varandra i den process som kallas globalisering. En bärande drivkraft har varit effektivare och billigare sjötransporter som gjort det möjligt att optimalt förlägga produktion utan avgörande hänsyn till geografisk plats. Det är framförallt den transoceaniska containeriserade sjöfarten som bidragit med det transportarbete som knutit världens ekonomier närmare varandra och som världshandeln vilar på. Det finns dock megatrender som pekar mot att behovet av intraeuropeiska sjöfartslösningar kommer att öka mer än transoceaniska transporter i framtiden.

En tydlig trend är att automatisering och digitalisering inte längre gör arbetskraftens kostnad lika viktig när det gäller val av produktionsplats. Automatiserade och uppkopplade fabriker kan i princip ligga varhelst i världen och en större vikt läggs vid närhet till konsument. Detta främjar en utveckling där produktion flyttar allt närmare konsument som dessutom alltmer använder e-handel som ställer större krav på snabba leveranser. Ur svenskt perspektiv innebär det att mer av produktion kommer förläggas i Europa och att det intraeuropeiska transportarbetet kommer öka.

Nära automatiseringen hamnar den fortsatta utvecklingen av e-handel. Även om konsumenten varit bekant med möjligheten att handla över nätet sedan mitten av 1990-talet är det först de senaste åren som det tagit fart på ett sätt som ger avtryck i den officiella transportstatistiken. Svensken handlar allt mer från utländska nätsajter. E-handeln mellan företag (B2B) växer också kraftigt vilket sammantaget innebär en kraftigt ökad e-handel och närtransporter (det vill säga försändelser inom Europa) kommer att öka i det närmaste dramatiskt. För sjöfarten innebär denna utveckling å ena sidan att flödena blir än mer fragmentiserade, men å andra sidan medför volymen och informations-teknologiska framsteg att kostnadseffektiv samlastning underlättas.

Över hälften av världens befolkning bor i urbana områden. År 2050 väntas andelen ha stigit till 70 procent. Sverige följer denna utveckling i och med att befolkningen inte bara ökar, utan den koncentreras också i allt högre utsträckning till de tre storstadsområdena. Både gods och passagerare transporteras huvudsakligen i dag mellan dessa tre områden. I framtiden med urbanisering och befolkningstillväxt kommer allt mer av konsumtionen ske allt mer geografiskt avgränsat. Det talar för närsjöfarten med dess inriktning mot att kostnadseffektivt frakta stora volymer.

Urbaniseringen, ny teknologi och fortsatt globalisering kommer förändra transportbehov och varuflöden. Allt tyder på att denna förändringsprocess kommer att gå snabbare än tidigare beräknat vilket gör att infrastrukturen på land kommer att få allt allvarigare kapacitetsproblem. Vi kan därför högst sannolikt se fram mot ett Europa med ökad trängsel och kapacitetsbrist i och omkring stora befolkningscentra. Detta bekräftas också av OECD som prognostiserar en fyrdubblat globalt transportbehov fram till 2050 med de kraftigaste ökningarna inom Asien, Afrika och Europa.

Med vägar och järnvägar till och från större hamnar samt längs godsstråken utnyttjade till sin fulla kapacitet har Europa redan i dag trängselproblematik. Med ökad produktion, konsumtion och e-handel inom Europa kommer denna problematik att bli än större inom en snar framtid.

## Utveckling i Sverige

Tillgången till väl fungerande godstransporter är avgörande för det svenska näringslivet. Med godstransporter får industrin bas- och insatsvaror medan råvaror och produkter exporteras till företag och konsumenter runt om i världen. En stor del av de varor som konsumeras eller används av den inhemska industrin importeras. På grund av Sveriges geografiska läge sker cirka 70 procent av de utrikes godstransporterna räknat i ton med sjöfart, medan de inrikes transporterna till knappt 90 procent enbart sker med lastbil, enligt Trafikanalys rapport om godstransporter i Sverige.

Det inrikes godstransportarbetet förväntas enligt Trafikverkets basprognos öka med 74 procent från 2012 till 2040. Ökningen i procent räknat är ungefär densamma för de olika trafikslagen men i absoluta tal ökar transporterna på väg och med sjöfart betydligt mer än järnvägstransporterna. Trafikanalys rapport "Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys" 2016:7, konkluderar att transportarbetet kommer att utvecklas mot en ökning med 50 procent fram till år 2030. Vid en blick i backspegeln blir det uppenbart att tidigare prognoser varit konservativa och att verkligheten överträffat transportprognoserna. Potentiellt kommer vi alltså att kunna stå inför en ännu snabbare ökning av transportarbetet.

De senaste fem åren har godstransporterna över Öresundsbron ökat med i genomsnitt cirka fem procent årligen, vilket ger en ökning på 27 procent över fem år. Den trailerburna trafiken med färjor via sydsvenska hamnar (Helsingborg, Malmö, Ystad, Trelleborg, Karlshamn och Karlskrona) har ökat med jämförbara tal. Av dessa hamnar är det endast Malmö och Trelleborg som har intermodal järnvägsanslutning och endast cirka fem procent av den totala trafiken via dessa hamnar transporteras därför vidare i Sverige intermodalt. Resten transporteras vidare inrikes på väg. Eftersom cirka 35 procent av Sveriges befolkning bor omkring Mälardalen är det därför uppenbart att inrikes vägtransporter de senaste åren ökat kraftigt, i motsats till EU:s och Sveriges målsättning om ett modalt skift från väg till sjö. Volymen i sydsvenska hamnar är också alltmer relaterad till ökad handel med Central- och Östeuropa, vars volymer i ökad utsträckning går genom Polen och de baltiska länderna till Sverige.

Det kraftigt ökade efterfrågan på transporter kommer att slita på infrastrukturen med åtföljande underhålls- och utbyggnadsbehov. Landsvägar och järnvägar kommer enligt ovanstående prognoser inte att kunna tillgodose näringslivets transportbehov. Vi riskerar därmed en situation med ökad trängsel och flaskhalsar i transportsystemen. Inom sjöfarten finns generellt inte några kapacitetsproblem och även om det behövs djupare och bredare farleder på sina håll för större fartygsanlöp är sjöfartens transportmöjligheter i allt väsentligt underutnyttjade.

Det pågår en spännande utveckling med autonoma fartyg, elektrifierade terminalfordon samt automatiserade godsterminaler som genom ny teknik kommer leda till att närsjöfarten kan erbjuda allt bättre och mer effektiva lösningar i framtiden. Ett exempel är de autonoma fartyg med hög grad av integrerade informations- och terminalsystem som kommer att provas längs den norska kusten redan 2018.

Ökad konsumtion, urbanisering, hemtagning av produktion närmare konsument, ökad trängsel på vägar och järnvägar, fortsatt fokus på hållbarhet och den tekniska utvecklingen talar sålunda för att närsjöfarten har förutsättningar att utvecklas. Den nyligen introducerade Eco-bonusen är ett steg att leda utvecklingen i rätt riktning.

Även om mycket talar för närsjöfarten som framtida transportlösning finns fortfarande utmaningar som gör att utvecklingen i Sverige inte följt samma positiva utveckling som exempelvis i Norge. I nästa kapitel kommer transportköparna till tals och ger sin bild av hur de resonerar kring närsjöfart.

## Varuägarna resonerar om närsjöfart

### Positiv inställning till närsjöfart

Till att börja med kan konstateras ett brett och stort intresse och engagemang för närsjöfart bland de intervjuade varuägarna. Av de intervjuade företagen har flera erfarenhet av närsjöfartslösningar, om än många gånger i liten skala. De uppger olika skäl för sitt intresse för närsjöfarten men delar i stort det utvecklingsscenario som vi beskrivit tidigare med kraftig ökning av intraeuropeiska transporter och att närsjöfarten har störst potential när det gäller att flytta gods från land till sjö.

Ett vanligt förekommande argument är också att transportköparnas hållbarhetsmål blir alltmer viktiga och att närsjöfarten uppfattas som ett verktyg att nå regeringens målsättningar om minskade utsläpp.

För flera företag är också trängselproblematiken alltmer framträdande och då inte bara i Sverige utan även i övriga Europa.

Sjöfarten är också intressant för transportköpare som ett sätt att minska sårbarheten i logistikuppläggen. Järnvägen brottas med tillförlitlighetsproblem, men flera varuägare har också nämnt chaufförbristen inom åkeribranschen som ett allvarligt och ökande problem. Därför upplever flera företag att närsjöfartslösningar är ett komplement för att öka leveranssäkerheten och minska sårbarheten.

### Skilda perspektiv och olikheter

En viktig aspekt är att näringslivet och dess transportbehov är heterogent när det gäller logistikbehov och synen på närsjöfart.

Exportföretag inom exempelvis skogsindustrin som Stora Enso eller SCA, som båda finns med bland de intervjuade företagen, har delvis egna trafiksystem för närsjöfart. Detta präglar deras intryck och synpunkter när det gäller sådana aspekter såsom tillförlitlighet, frekvens, transittid och så vidare. De företag som har logistiksystem som är upprättade och anpassade efter företagets egna behov påverkas de inte av hinder på motsvarande sätt som andra aktörer som inte har samma kontroll över transportkedjan.

Framförallt importföretag med mindre volymer och en ovana vid närsjöfart uppfattar ofta närsjöfarten negativt vad gäller tillförlitlighet, transittid, frekvens och pris. Transportköpare utan egna närsjöfartsupplägg upplever ofta att de inte kan påverka transportupphandlingen lika mycket som större aktörer. Bland importörer står leverantörer och partihandel ofta för närsjöfartsbenet i transporterna medan detaljisterna ofta har mindre att göra med denna del av transporterna, utan de står för distributionstrafiken.

Vanan att använda sjöfart är utbredd, men det gäller framför allt den transoceaniska sjöfarten för transporter till och från Asien och andra kontinenter. Kännedom om närsjöfart och aktörer som erbjuder dessa intraeuropeiska sjötransporter är däremot ofta på en väsentligt lägre nivå. Skälet till detta är dels att kunskapen ofta saknas hos varuägarna, men också att leverantörer av närsjöfart inte marknadsfört sina tjänster i tillräcklig utsträckning. Frånvaron av marknadsföring beror sannolikt till stor del på den svåra konjunkturcykel som närsjöfartsrederier brottats med efter finanskrisen och som resulterat i kraftigt bantade organisationer. Något som framkommer i diskussionerna också är att utöver den svåra konjunkturcykeln har intermodal närsjöfart i brist på effektiva styrmedel haft svårt att prismässigt konkurrera med rena väg- och järnvägstransporter.



## Utmaningar för närsjöfarten – hinder som anges av varuägarna

**Tillförlitlighetsproblem – leveransprecision.** Det vanligaste argumentet mot att använda närsjöfartslösningar är bristande tillförlitlighet och hänvisning till den problematik som den transoceaniska sjöfarten dras med. Ett vanligt scenario är där att fartyg från eller till Asien av olika skäl inte håller sin tidtabell vilket får till följd att hela logistikkedjan förskjuts. Medan detta kanske kan tolereras för transoceaniska varuflöden är det intraeuropeiska varuflödet betydligt känsligare och det finns både erfarenhet och rädsla att tillförlitligheten i form av att närsjöfartens leveransprecision inte är acceptabel. Samtidigt nämns att den omfattande roro-verksamheten (med lastbil/trailers som lastbärare) upprätthålls med stor precision.

Ett annat tillförlitlighetsproblem är i form av stabilitet över tid. Varuägaren önskar ofta träffa långa avtal och det finns flera exempel på närsjöfartslösningen som brutits under kontraktstiden på grund av skiftande omständigheter.

**Transittid och frekvens.** För många transportköpare är transittiden för närsjöfart inom Europa för lång. Här är viktigt att framhålla att med transittid avses oftast inte enbart den tid som en vara färdas per fartyg, utan det är den totala tiden mellan två distributionscentraler. I transittid måste även inkluderas om container eller trailer blir stående i hamn i väntan på avgång. Transittider är ofta mer till nackdel för närsjöfarten på kortare distanser, medan försprånget för lastbil och järnväg minskar över längre distanser.

En annan invändning mot närsjöfart är att frekvensen ofta är för låg. För att närsjöfartslösningar skall bli intressanta krävs ofta en väsentligt högre frekvens än 1-2 avgångar per vecka. Att samordna varuägare och finna tillräckligt mycket volym för att öka frekvens är utmanande och detta ger en stor tröskeleffekt. Detta dilemma skall också ses mot bakgrund av en utveckling där fartygen och därmed lastkapaciteten blir allt större. Medan transportköparna efterfrågar högre frekvens går närsjöfarten mot allt större fartyg för att nå skalfördelar för att kunna konkurrera med väg- och järnvägstransporter.

**Stabilitet.** För att moderna logistikupplägg skall fungera krävs att det transporterade godset kommer fram på den tid som avtalats och vid varje tillfälle. Ofta sträcker sig transportupphandlingar över lång tid och det krävs förflyttning av stora varuflöden från väg till närsjöfart för att det nya trafiksystemet skall bli stabilt över tid. Det har funnits exempel på rederier som dragit sig ur nya trafiksystem och inte haft tillräcklig ekonomisk uthållighet. Likaså att trafiksystem ändras utan konsultation och med kort varsel. Denna brist på förtroende gör att en del varuägare förhåller sig tveksamma till närsjöfart.

**Avgiftsstruktur i hamnar och ofördelaktiga transportvillkor.** Behovet av stabilitet är relaterad till den riskfaktor som transportaktören (ofta ett rederi) tar och kopplad till (o)försäkringsbarheten på kostnadssidan, exempelvis prismodeller i hamnar och farledsavgifter. Här önskar varuägarna en bättre långsiktighet.

**Kunskapsnivån.** Kännedom om närsjöfartslösningar bland varuägarna är en utmaning för närsjöfarten. Nästintill samtliga varuägare uppger att det inte faller sig naturligt för speditörer att erbjuda närsjöfart som transportlösning och att närsjöfartsrederierna håller en alltför låg profil. Detta, i kombination med heterogena perspektiv från varuägarna, gör att närsjöfarten är i behov av ett kunskapslyft. Vad gäller kunskapsnivån är det inte heller alltid logistikavdelningen som styr transportupplägget, utan det kan vara inköpare eller en leverantör som styr vilket transportslag som används. Här kan det finnas behov av mer kunskapshöjande information kring närsjöfarten för att ge argument för överflyttning av gods.

**Balans och matchning av varuflöden.** Varuägarna ser sina egna transportbehov medan det oftast är upp till transportörer, oavsett transportslag eller typ av lastbärare, att hitta varuflöden som går åt båda håll för att optimera transportkostnader och att returflöden inte går tomma. För att närsjöfarten med dess kapacitets- och miljöördelar skall kunna utnyttjas fullt ut framförde flera varuägare att nya samverkansmodeller måste skapas för att samordna export- och importflöden och att därmed uppnå flödeseffektivitet med fulla enheter i bägge riktningar. Detta är en allt viktigare faktor inom ett industriellt eko-system där godsflöden ändras i allt snabbare takt och skapar nya förutsättningar vilka skall ses som möjligheter.

**Priset.** Ofta nämns priset som en akilleshäla för närsjöfarten, men denna faktor rankas olika bland varuägare. För många är dock transportpriset direkt avgörande. Det är ofrånkomligt att lasthantering i hamn och andra faktorer gör att närsjöfarten brottas med en konkurrensproblematik gentemot lastbilen men utmaningen finns i stor utsträckning i att undvika tomma transporter vilket också ur klimat- och miljöperspektiv är en avgörande faktor. Samtidigt som detta är en kunskapsfråga är det också en strategisk fråga för trafikplanerande myndigheter att hitta effektiva styrmedel för bättre balans mellan export- och importflöden.

Ett annat återkommande irritationsmoment uppges vara är att närsjöfarten till skillnad från andra transportslag inte tillämpar ett enhetspris med allting inkluderat.

**Förslag till lösningar.** Höga omlastningskostnader i hamnar, skillnader i effektivitet i hamnar och obalanser i import- och exportvolymerna är svåra att lösa på politisk väg, men det går att lösa genom praktiskt arbete med att föra samman aktörer med volym och sedan identifiera enskilda lösningar. För att överbygga komplexiteten i överflyttning av gods pekar enskilda varuägare på att pilotprojekt kan vara en väg.

Vid samtalen har flera transportköpare efterfrågat en svensk motsvarighet till den norska Shortsea Schedule och dess pedagogiskt lättillgängliga åskådliggörande av hamnar och rutten inom Europa. De flesta intervjuade har också efterfrågat ett forum för att se vilka volymer som finns på transportmarknaden, utbyta erfarenheter och skaffa kunskap kring överflyttning av gods och intermodalitet.

### **Utmaningar för hamnar**

Terminalhanteringskostnader för ej rullande last (det vill säga containers) kan vara en väsentlig del av närsjöfartens kostnader och de behöver reduceras. Det irriterar dessutom när två hamnar når avsevärt olika resultat vad gäller kostnad och tidsåtgång för likadana transportutföranden. Det indikerar, för flera varuägare, att det finns stor potential inom hamnsidan till produktivetsförbättringar.

När det gäller terminalavgifter skulle kommunalt ägda hamnar kunna sänka dessa genom att ägarna justerade avkastningsnivån och därmed stötta närsjöfartens positiva klimat- och miljöprofil under förutsättning att det inte är i strid med EU:s regler om statsstöd eller konkurrenslagstiftning. Just omlastningskostnader och hamneffektivitet är något som berör många transportköpare, och där de önskar se förbättringar.

Sjöfartsverkets aviserade höjning av farledsavgifterna samt latskostnaderna ifrågasattes starkt av varuägarna, och i synnerhet de parametrar som använts av Sjöfartsverkets för att fastställa nya farledsavgifter.

## **Myter om lastbilen och närsjöfart**

Rent generellt utmålas inte lastbilen som ensidigt billig på distanser inom Europa. Det handlar istället ofta om att det saknas reella alternativ och kunskap om närsjöfarten. Vana och tradition spelar också in.

Tidsvinsten med lastbilen är inte alltid väldigt stor på längre distanser inom Europa. Kör- och vilotidslagstiftning, trängsel, för att nämna ett par exempel, innebär att den reella tidsvinsten många gånger för lastbilen är någon enstaka dag/dagar mot närsjöfart.

”Just in time” innebär inte att en vara måste komma fram så snabbt som möjligt. Det viktiga är att den kommer fram när den skall och en trend är att hastigheten är mindre viktig och leveransprecisionen allt viktigare. Ett exempel på detta är den transoceaniska sjötrafiken där transittiderna från Shanghai till Göteborg de senaste 10 åren ökat med cirka 30 procent från 35 till 45 dagar. Skälet är att rederierna mött konkurrensen genom att dra ned farten på fartygen, vilket sänker bränslekonsumtionen (bunker). Bunkerkostnaderna är i sin tur den enskilt största kostnadsposten för ett transoceaniskt rederi och fartygets fart påverkar i stor grad miljöutsläppen vilket gjort fartreduktion alltmer önskvärd. Det svenska näringslivet har fått acceptera detta kostnads- och miljörelaterade faktum och förhålla sig till detta genom att öka godsvolymen i sin varuförsörjningskedja. Detta har gjorts till en kostnad vilket påverkat konkurrenskraften, men oftast till sist betalats av en slutlig och alltmer hållbarhetsorienterad konsument.

## **Speditörens roll**

Ofta hamnar diskussionen omkring speditörens (fraktmäklare) roll som historiskt varit en viktig innovatör inom transportområdet. En nyckelfaktor i vilken utsträckning som närsjöfart används är om speditören erbjuder detta alternativ. Enligt varuägarna sker detta inte i dag utan en varuägare måste ofta aktivt fråga efter ett konkret närsjöfartsalternativ med intermodala lösningar. Anledningarna till detta uppges vara dels blandad kunskapsnivå hos speditörerna om just närsjöfart. Vidare har de stora speditörerna ofta egna lastbilsflottor och därmed små incitament att sälja närsjöfart. Detta är ett ofta underskattat skäl till varför närsjöfart inte marknadsförs mer. Att speditörsledet inte erbjuder närsjöfartslösningar i högre utsträckning pekas av varuägarna ut som ett avgörande hinder för överflyttning av gods från väg till sjöfart.

## **Intressanta rutter**

Det finns vissa sträckningar som är mer intressanta än andra för närsjöfartslösningar. Den vanligast förekommande ruten som nämnts i intervjuerna är Iberiska halvön, men också Medelhavsområdet. Avståndet från Sverige är tillräckligt långt för att närsjöfarten skall kunna vara konkurrenskraftig mot järnväg och lastbil. I fallen Norge och Finland ser man också en ökad trend av intermodal närsjöfart från Storbritannien och Beneluxländerna.

## **Fot eller meter?**

Transoceanisk sjöfart använder ISO-containrar (International Organisation for Standardization) som av historiska skäl utgår från amerikanska landsvägsmått och inte det internationella måttenhetssystemet. Det innebär att det inte går att placera två Europapallar i bredd i en 40 fots-container, på motsvarande sätt som i en europeisk lastbil. En väg framåt för att nå ökad intermodalitet är därför att närsjöfarten använder sig av 45 fots-containrar som är sex centimeter bredare (så kallad 45 foot pallet wide container = 45' PWC) för att kunna ta fler Europapallar i enheten. Behovet och användandet av 45 fotscontainrar i intermodala kombinationer uppges öka, men är till stor del beroende av optimerade flöden i båda riktningarna.

## Slutsatser

Ur ett övergripande samhällsplaneringsperspektiv finns några lärdomar att ta med i det fortsatta arbetet:

- Först och främst märks att näringsliv och politik delar en gemensam ambition att ställa om transporterna för att minska klimatpåverkan. Det innebär att det finns en utbredd beredvillighet att överväga sjöfartslösningar i hållbarhetsarbetet.
- Det finns en skiftande kännedom om närsjöfarten bland varuägarna. Flera använder sig av närsjöfartslösningar där så är möjligt. Flera av de större transportköparna har också löpande kontakter med speditörer, rederier och skeppsmäklare och upplever att de har god uppfattning om vilka möjligheter som erbjuds. Men det finns också de som efterlyser mer kunskap om sjöfartslösningar.
- Vid en jämförelse mellan intresset för närsjöfart som kommit fram under arbetet med denna rapport och de utredningar som gjorts kring potentialen för överflyttning av gods från väg till sjö finns anledning att ställa sig frågan om inte överflyttningspotentialen underskattats bland myndigheterna på transportområdet. I det fortsatta arbetet med att minska transporternas klimatpåverkan bör det därför även fortsättningsvis finnas fokus på överflyttning av gods mellan transportslagen.
- Näringslivets transportbehov är heterogena. Det skapar en komplexitet som innebär att det inte finns en lösning som kommer passa alla. En obalans råder i så motto att import- och exportflöden använder olika transportupplägg och med olika typer av lastbärare. Det finns begränsningar i att kombinera sjöfart med övriga transportslag och ett inte obetydligt samspel med transocean sjöfart. De vitt skilda perspektiven bland aktörerna är ett skäl till varför politik och förvaltning i allmänhet har svårt att få en klar bild av behoven, möjligheterna och hindren. Därför bör transportpolitiken rymma såväl import- som exportbehov, samt även tillgodose både volymbehov såväl som efterfrågan på frekvens. Detta visar också på behovet på en neutral och samverkande funktion som ger en helhetsbild av affärslandskapet och dess möjligheter.
- För man samman flera av synpunkterna vad gäller tillförlitlighet, precision och andra villkor runt transporten indikerar det att närsjöfarten behöver satsa på tillitsskapande åtgärder. Det finns utmaningar som gör att transportörer och speditörer ej förmått att möta efterfrågan på närsjöfartslösningar. Det positiva är dock att närsjöfartens framtid inte enbart är en prisfråga som kan fångas i teoretiska resonemang kring överflyttningspotential. Det finns därför anledning att överväga åtgärder i syfte att skapa tillit mellan marknadens aktörer. En väg framåt för att uppnå ökad tillit mellan transportmarknadens aktörer kan vara att satsa på kunskapshöjande aktiviteter med därtill hörande informationsmaterial om möjliga närsjöfartslösningar.
- Inledningsvis nämndes Shortsea Promotion Centres (SPC) i Europa. Sjöfarten är till sin karaktär internationell och därför ser transportköparna behov av ett svenskt Shortsea Promotion Centre för nätverkssamarbete med andra, inte minst övriga nordiska SPC, i syfte att etablera nya rutter och föra samman allt större volymer som därmed ökar närsjöfartens konkurrenskraft vad gäller pris, tillförlitlighet, frekvens och transittid. En viktig del i att skapa en grund för samverkan är att både få tillgång till och pedagogiskt åskådliggöra hur varuflöden in och ut ur de nordiska länderna ser ut på motsvarande sätt som det norska Shortsea Schedule. Då uppstår förbättrade möjligheter

för transportörer och speditörer i högre utsträckning än i dag att samverka kring last- och ruttoptimering.

- Avslutningsvis ansluter denna rapport till ett av förslagen inom Sjöfartsverkets utredning om sjöfartens potential: det behövs en samverkande och samordnande funktion för att få igång en överflyttning av gods från väg till sjö.

Det finns både en vilja och stor logistisk kompetens om hur en överflyttning av gods en överflyttning av gods från väg till sjö bland transportmarknadens aktörer. Nu behövs en förlösande kraft som förmår att realisera sjöfartens potential!

### **Slutsatser i punktform:**

- Politik och näringsliv förenas i en ambition att minska transporternas klimatpåverkan genom överflyttning av gods från väg till sjö.
- Det finns behov av mer kunskap om närsjöfart.
- Potentialen för överflyttning av gods från väg till sjö är sannolikt underskattad.
- Sverige brottas med stor transportkomplexitet och obalanser mellan import- och exportflöden.
- Det finns tillitsproblem och därför behövs åtgärder för att skapa tillit och samverkan mellan marknadens aktörer.
- Ett Shortsea Promotion Centre (SPC) efterfrågas även i Sverige för att främja närsjöfartslösningar.
- Det behövs en samverkande och samordnande funktion för att få igång en överflyttning av gods från väg till sjö.

## Tack!

Denna rapport och diskussionerna med varuägarna hade inte varit möjligt utan generöst stöd från Föreningen Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar och Seko sjöfolk. Vi vill också rikta ett stort tack till er som deltagit i intervjuerna för denna rapport.

Stockholm, november 2017

MARITIMT FORUM

Joachim Glassell, vd, Maritimt Forum

Lars Green, projektledare, Green Consulting Group AB

## Källförteckning

- Cheydenreich, Intermodal potential in hinterland transport from Southern Swedish ferry ports, 2016
- Energimyndigheten, Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, ER 2017:07
- HUI Research, Det stora detaljhandelsskiftet, 2016
- Näringsdepartementet, En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö, 2015
- OECD/ITF (2017), ITF Transport outlook 2017
- Ostkusthamnar i samverkan, Ta vattenvägen också! Så kan sjöfart skapa hållbar tillväxt, 2017
- Sjöfartsverket, Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige, DNR 16-00767
- Trafikanalys, Eco-bonus för sjöfart – slutredovisning, Rapport 2017:11
- Trafikanalys, Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys, 2016:7
- Trafikverket, Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder, 2012:100
- Trafikverket, Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, 2017:165

## Bilaga

### Intervjupersoner

<u>Företag</u>	<u>Namn</u>
Adlibrisgruppen	Anders Larsson
Akzo Nobel	Stefan Bodelind
Arvid Nordquist	Peter Dannqvist
Arvid Nordquist	Tomas Skenbäck
Byggmax	Niklas Hamberg
Fontana Food	Arthur Hanssen
Husqvarna	Erik Gederberg
Husqvarna	Martin Fransson
ICA Sverige AB	Linda Trollås
ICA Sverige AB	Mikael Hellblom
ICA Sverige AB	Henrik Westling
Martin&Servera	Peter Hellström
Pernod Ricard	Petra Åkerblom
Perstorp	Per Derwik
SCA Logistics AB	Magnus Wikström
SSAB	Per Bondemark
Stadium	Peter Carlson
Stora Enso	Kristian Kisch
Tetra Laval	Robert Ingvarsson
Tetra Laval	Per Nilsson
Venue Retail Group	Björn Colérus
Volvo AB	Mats Boll
Yara	Peter Mellström





MARITIMT FORUM  
af pontins väg 6, 115 21 Stockholm  
+46 8 410 136 10  
info@maritimeforum.se  
www.maritimeforum.se