

Med vilka styrmedel ingår sjöfarten i den europeiska trafikpolitiken?



KFB Dnr 1998-0681

Anders Sjöbris **MariTerm AB**

Innehållsförteckning

FÖRORD	2
SJÖFARTENS ROLL I EUROPA	3
INLEDNING.....	3
SJÖFART	6
DEN SVENSKA SJÖFARTENS EKONOMISKA VILLKOR.....	10
NÄRSJÖFARTEN I EUROPA	12
UTVECKLINGEN AV SJÖTRANSPORTER	14
FÄRJESJÖFART , KOMBINATIONSFARTYG.....	14
TANKFART	16
SKEPPNINGAR AV TORRBULK.....	16
TRADITIONELL LINJESJÖFART	17
LINJETRAFIK MED RO/RO	19
SJÖFARTENS UTVECKLINGSOMRÅDEN	20
TRAFIKPOLITIKEN.....	20
TEKNIKEN	23
MILJÖNS INVERKAN PÅ SJÖFARTEN.....	24
FORSKNINGEN	25
UTVECKLINGSSCENARIER FÖR SJÖFART	27
SCENARIO 1, FORTSATT UTVECKLING MED DAGENS INRIKTNING.....	27
SCENARIO 2, TEKNIKUTVECKLING.....	27
SCENARIO 3, HARMONISERING AV DEN EUROPEISKA SJÖFARTSPOLITIKEN.....	29
SCENARIO 4, STÖD TILL ETABLERING.....	30
SCENARIO 5, SAMMA STATLIGA STYRÅTGÄRDER GÄLLER FÖR SJÖFART SOM FÖR JÄRNVÄG.....	30
REFERENSER	32

Förord

Detta arbete har tagits fram på uppdrag av KFB som en skrift i en serie kallad "Skrifter om transportpolitik". På grund av en omorganisering av KFB lades skriftserien ned efter ett par publikationer.

Underlaget för denna skrift baseras i huvudsak på mina erfarenheter under de 20 åren som jag arbetat med utveckling av lasthantering, utveckling av transportsystem och forskning inom godstransporter och godstransporternas miljöpåverkan. Under EU's fjärde ramprogram har jag även deltagit i Concerted Action programmet i Short Sea Shipping och genom detta fått en bild av hur övriga Europa ser på sjöfarten och dess potentiella utveckling.

Skriften är dock till största delen skriven mot bakgrund av det svenska transportperspektivet med mina egna erfarenheter som referens. Det förefaller ganska naturligt att se transportpolitiken ur svensk synpunkt och sedan bedöma inflytandet från övriga Europa med denna bakgrund.

Skriften är en sammanfattning i sig varför någon särskild sammanfattning ej skrivits.

Göteborg december 1999

Anders Sjöbris

Sjöfartens roll i Europa

Detta arbete diskuterar i huvudsak sjöfarten ur ett transportresursperspektiv och hur denna kan utvecklas för samhällets bästa. Arbetet inleds med en bakgrundsbild för att ge förståelse för de villkor som sjöfart bedrivs på i jämförelse med andra transportmedel. Här belyses därför de principiella skillnaderna mellan transportmedlen sett ur ett samhällsperspektiv.

I den senare delen diskuteras vilka forskningsområden som bör förstärkas för att man skall få en bättre bild av sjöfartens utvecklingsmöjligheter och förutsättningar.

Avslutningsvis målas ett antal olika scenarier upp för den alternativa utvecklingen av sjöfarten som transportresurs i framtiden.

Inledning

Transportpolitiken skiljer sig inte nämnvärt mellan länderna inom EU. I de flesta länderna har man i stort sett samma förutsättningar och agenda beträffande den totala transportpolitiken och de individuella transportmedlen.

Den övergripande strukturen är också den densamma. Staten håller infrastrukturen. Enskilda eller kollektiva operatörer utför transporterna. Den traditionella bilden av att staten även är huvudoperatör av järnvägstransporter finns fortfarande kvar men detta system håller på att upplösas. Sverige och England är föregångsland inom denna nyordning.

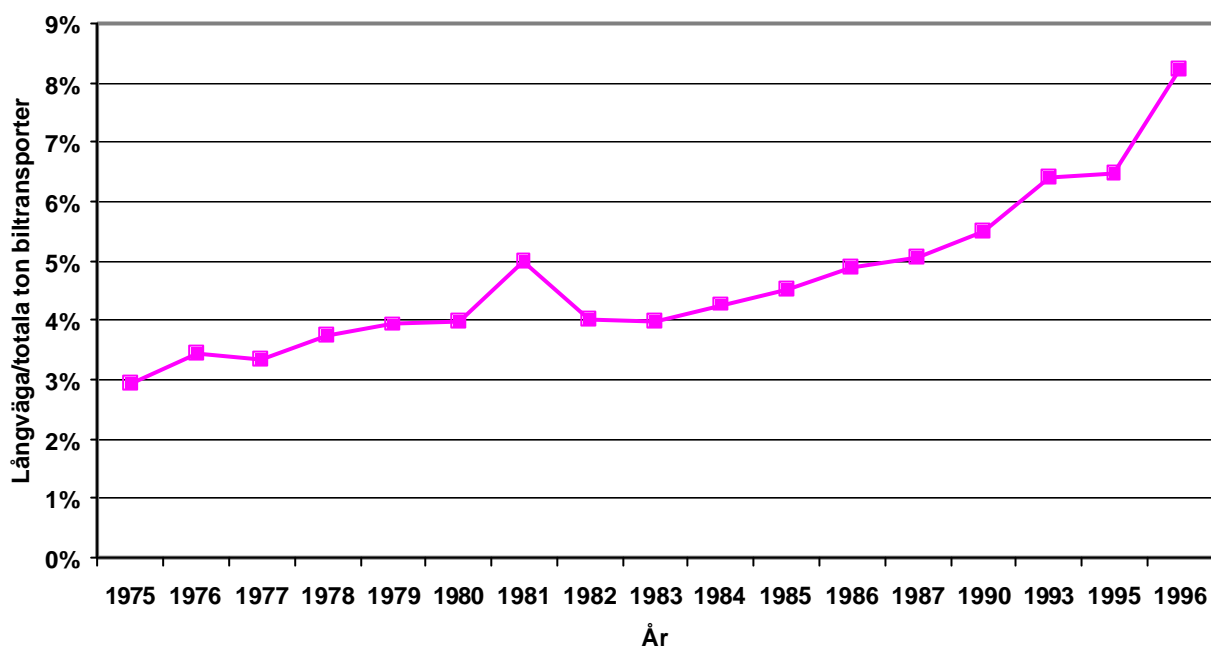
Europa söker en självständig och starkare ställning för sin handelsflotta och sin marina industri i världen. Fjärran Östern och tredje världen stärker sin ställning på varvsmarknaden. De europeiska tillverkarna av marin utrustning är fortfarande starka på världsmarknaden men andelen av tillverkning i Europa sjunker. I en stark konkurrenssituation kräver de utomeuropeiska varven en allt större andel av tillverkningen vid varvet eller kontrollerad av varvet som bygger fartyget. Det innebär att försäljningssumman för de europeiska leverantörerna sjunker liksom den vinst som utrustningsleverantörerna kan göra på outsourcing av tillverkningen. Det minskar omsättningen drastiskt och därmed minskar även de intäkter man har för att behålla anställda och för att lägga på utveckling av produkterna.

I EU ses en förstärkning av de europeiska varvens och varvsindustrins konkurrenskraft som angelägen. Detta faller även samman med Transportdirektoratets ambitioner att stärka och marknadsföra sjöfartens möjligheter att avlasta vägar och jämvägar i Europa. I EU:s femte ramprogram för FoU har detta en fått en tydlig inriktning. Flera projekt har inriktats på att utveckla fartyget i ett Europeiskt sjöfartssammanhang. Ambitionen är att sjöfarten skall spela en mer kraftfull roll som transportmedel inom EU genom bättre utformning av det individuella fartyget. Ett exempel på detta är en vidareutveckling av den så kallade Ropaxfärjan som utvecklats i Europa. Färjan som har större bil och lastkapacitet kommer att ersätta den traditionella passagerarfärjan. Ro/paxfärjan är en Ro/Ro godsfärja med passagerarkapacitet. Fartygets utrymmen är i första hand avsedda för lastenheter och anpassade för att föra alla typer av last.

Likväl finns en oklar bild om hur konkurrensvillkoren ser ut för de olika transportmedlen. Inom godstransportsektorn konkurrerar biltransporterna i första hand inom transportmedlet. Åkerierna kontrollerar ofta godset och väljer om godset skall gå på hjul eller ställas på järnväg

under transporten. Ett exempel på detta är att i Sverige är enbart ca 8 % av biltransporterna långväga transporter, men andelen ökar. Se Figur 1. Det kan noteras att under den tidsperiod, som diagrammet upptar, denna godsmängd ökat från ca hälften av vad järnvägen transporterar (vagnslast) till att vara av samma storleksordning som järnvägstransporterna.

Andel långväga varutransporter med bil



Figur 1 Utvecklingen av långväga (> 300 km) bilgods¹ i Sverige

Järnvägen har hittills enbart konkurrerat mot andra transportmedel. Förhoppningsvis sker en förändring av denna situation i en avreglerad järnvägsmarknad och att det leder till mer intern konkurrens inom det egna transportmedlet. Kan järnvägens konkurrenskraft förstärkas mot bilen genom ny marknads- och teknikutveckling är mycket vunnet. Järnvägstransporterna har under senare år blivit alltmer inriktade på långa, tunga och frekventa transporter, en sektor som är en traditionell sjöfartssektor. I den svenska transportstrukturen, där konkurrensen är stor om långväga gods mellan transportmedlen, har denna situation enligt mina erfarenheter blivit uppenbar². Mycket av vagnslastgodset har gått över till biltransporterna medan konkurrensen med sjöfarten ökat. Detta har sannolikt inte varit en politisk ambition.

Sjöfarten konkurrerar främst inom transportmedlet. Konkurrensen är dessutom mot en öppen internationell marknad då trafiken, dels är avreglerad inom Europa och dels är globalt konkurrensutsatt.

¹ SCB, SIKa, Statistiska meddelanden T 30 SM 9703

² I arbetet med "Coastal and Short Sea Shipping, Market Study 1996" uttryckte ett flertal avlastare som utnyttjat järnväg en frustration över att denna service upphört och ersatts av biltransporter till Kombiterminaler.

I denna bild styrs godstransporternas förutsättningar av politiska beslut. Olika grupperingar försöker påverka de politiska besluten för att få så gynnsamma förutsättningar som möjligt för sina egna intressen. Närmast politikerna finns trafikverken varav Luftfartsverket och Sjöfartsverket är affärsdrivande verk. Dessa båda verks ställning är därför tämligen fristående från de politiska besluten då man klarar sin egen ekonomi och finansiering. De icke affärsdrivande verken har en annan situation då man minst en gång om året för en dialog med politikerna och departementen om anslag och de ekonomiska resurserna för att driva trafikutvecklingen framåt.

Sjöfartsverket har enligt min mening därtill haft den traditionella inställningen att man förvaltar och underhåller infrastrukturen, det vill säga farlederna. Man har därför inte agerat som talesman för transportmedlet på samma sätt som de övriga verken. Kanske är det ett handikapp för ett transportmedel att trafikverket är affärsdrivande och ger vinst till staten istället för att äska anslag varje år. De affärsdrivande verken får sannolikt inte samma dialog med politikerna om den nationella utvecklingen av transporterna. Intresset för att föra en dialog med verket blir mindre från politiskt håll om dialogen enbart rör sig om en balans inom verket istället för verket totala utgifter och omkostnader. De verk som diskuterar årets anslag lägger utvecklingen av transportmedlet i händerna på politikerna då nivån sätts. I Banverkets och Vägverkets policy ingår utvecklingen av trafiken som en del av verkens verksamhet. Detta saknas hos Sjöfartsverket.

Ett annat handikapp är definitivt förhållandet att sjöfarten inte är folkligt opinionsbildande på samma sätt som övriga transportmedel. Om biltrafiken eller tågtrafiken påverkas av politiska förslag får man genast opinioner för eller emot förslagen. Inom sjöfartsområdet är som regel få insatta i frågan vilket medför att det sällan blir någon opinionsbildning. Ett bra exempel på detta var när taxfreeförsäljningen upphörde på färjorna. Det har sannolikt tills nu varit den sjöfartsfråga som berört flest väljare i Sverige. Den opinionsbildning som skett har varit genom de anställda som mist sina arbetstillfällen. I övrigt har inte opinionen varit särskilt stark.

I detta perspektiv är det intressant att diskutera vilka styrmedel som finns för en positiv och samhällsnyttig användning av sjötransporter i ett framtida Europa.

Med en stor och god samhällsresurs, som de befintliga hamnarna och terminalerna, och med en för samhället fri och gratis infrastruktur i form av havet, borde det vara lika intressant att söka utnyttja sjöfarten i det framtida transportsamhället som varje annat transportmedel. Dessutom har samtliga partier under slutet av 90-talet motionerat för sjöfart och hur viktigt det är att stödja kust och närsjöfarten för att avlasta vägar och järnvägar. Någon handling till stöd för dessa ambitioner har hittills inte setts. Finns det några styrmedel som gör att politikerna skulle kunna ge dessa stöd någon riktig innebörd och hur påverkas sjöfarten av de styrmedel som idag används för de andra transportmedlen?

Sjöfart

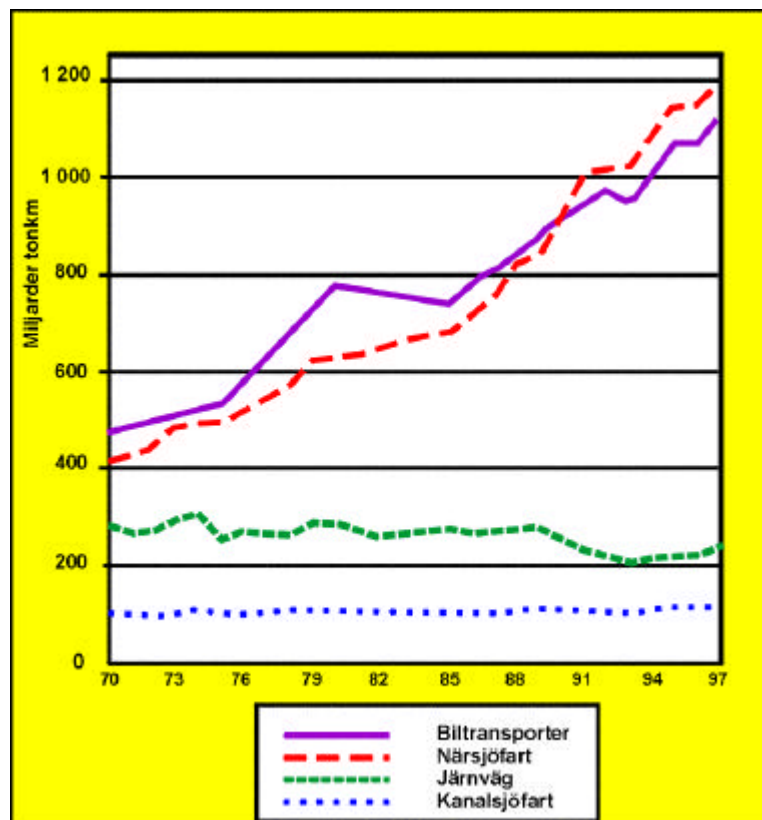
Sett ur ett historiskt perspektiv har sjöfarten varit det mest betydelsefulla transportmedlet i samhället. Sjöfarten är fortfarande mycket betydelsefull men dess roll har förändrats.

En kraftfull utbyggnad av transportinfrastrukturen inleddes i början av 1800-talet då industrialismen krävde effektivare transporter. Det skedde genom byggande av kanalsystem för fartyg. Först vid järnvägens introduktion i slutet av 1800-talet fick sjöfarten en konkurrent, om än inte med samma kapacitet som fartygstransporten.

Idag är sjöfartens konkurrenskraftigaste verksamhetsområden:

- färjeverksamhet
- bulk- och tankfrakter
- transoceana frakter

Färjeverksamhet är fartygsservice mellan två hamnar. Den utgör en fysisk länk mellan ändar av landtransporter, väg och järnväg och ingår därför som del av dessa infrastrukturer. Färjetrafiken kommer att finnas tills det finns alternativ i form av fasta förbindelser. Sett ur perspektivet att sjöfarten är ett till landtransporter konkurrerande transportmedel, tillhör färjesjöfarten landtransportmedlen. Den är otvivelaktigt ändå en del av sjöfartsnäringsen.



Figur 2 Godstransporternas utveckling 1970-97 inom EU³ per transportmedel

³ Källa: <http://europa.eu.int/en/comm/dg07/tif/>, Europa Unionens server

Figur 2 visar transportmedlens utveckling inom EU. Det framgår att i denna utveckling är sjöfarten starkt knuten till biltrafiken. Det är främst färjetrafiken som ger detta resultat.

Transporter av tank- och bulkprodukter hör till sjöfartens konkurrenskraftigaste transportområden. Dels beror detta på att man kan utnyttja fartygets alla fördelar, dels beror det på att hanteringskostnaderna för denna typ av produkter är extremt låga. Bulk- och tankfartyg används alltid då kvantiteterna är så stora att det finns lämpligt tonnage att tillgå. Lager för dessa typer av produkter läggs som regel i hamnar varför detta ytterligare stärker utnyttjande av sjöfarten som transportmedel.

Transoceaniska godstransporter kommer inom en överskådlig framtid att utföras med fartyg. Inom detta område har sjöfarten stärkt sin betydelse och skapat egna transportformer som tvingat sig in i landtransportsystemen. Det mest betydelsefulla exemplet på detta är containern. Den skapades som lastbärare i USA och utvecklades för att kunna transporteras staplad upp till nio högt och tåla överspolning under sjöresan. Den är en kraftfull lastbärare som dessvärre har en vikt och dimension som gör att den ännu inte kunnat bli konkurrenskraftig för reguljära landtransporter. Detta trots att priset på containern är extremt lågt.

De infrastrukturella förutsättningarna för sjöfarten är speciella och i viss mån unika. Huvuddelen av sjöfartens infrastruktur är naturligt skapad i form av hav, i stort sett underhållsfritt och med stor transportkapacitet. Enbart flyget har i stort sett samma villkor. Fraktflyget konkurrerar emellertid inte i nämnvärd grad med de andra transportmedlen. Förutsättningarna för sjöfarten kan belysas genom att notera skillnaderna mellan sjöfarten och landtransportmedlen.

De stora kostnaderna för att bedriva väg och järnvägstransporter ligger i uppbyggnaden av infrastrukturen. När väl vägen är byggd är marginalkostnaden för utnyttjandet av den låg. Frakter kan utföras till en kostnad om ca 25 öre/tonkm. Bilen som transportenhet är flexibel och varje transportmängd är förhållandevis liten för att få en rimlig ekonomi på transporten, 17–35 ton.

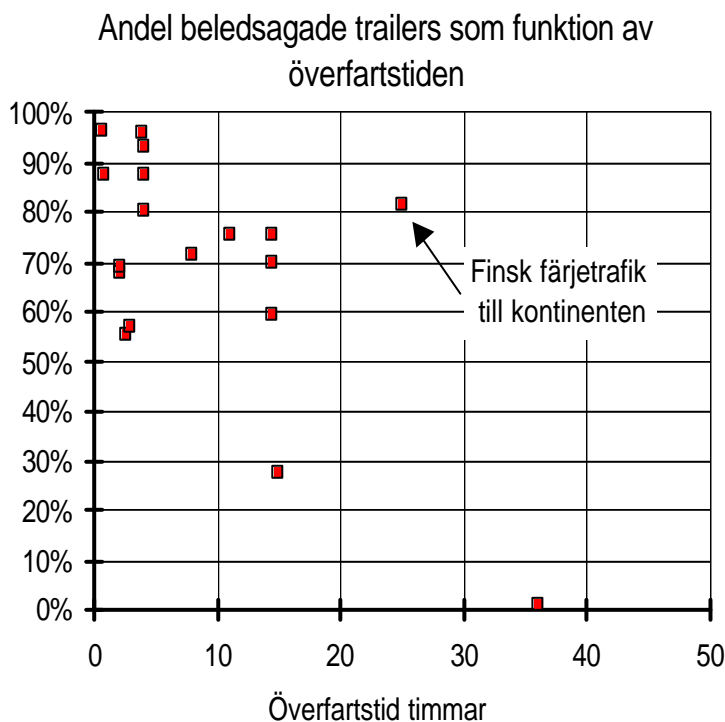
På motsvarande sätt kan man resonera om järnvägstransporter. Kostnadsbilden är emellertid mer komplex och inom järnvägssektorn används frekvent samhällsekonomiska kalkyler för att balansera kostnader och intäkter. Bilens kostnader styr prisbilden för järnvägstransporter vilken brukar hamna något under bilens kostnad för att utföra motsvarande transport. Undervägs-kostnaden för gods draget med järnväg är mycket låg, kanske 7 – 9 öre/tonkm för välutnyttjade tågdragningar där vikten utnyttjats maximalt och tåget har full beläggning båda vägarna. Realkostnaden är däremot högre för normala transporter då man måste lägga till omställningskostnader av vagnar och andra tågföringskostnader. I verkligheten har därför järnvägen svårt att kostnadsmässigt konkurrera med bilens ca 20-25 öre/tonkm. Till detta kommer att järnvägen inte betalar några infrastrukturkostnader vare sig för nybyggnation eller för underhåll. Årskostnaden för detta motsvarar idag ca 2/3 av järnvägsverksamhetens totala intäkter. Denna kostnad täcks av staten.

Med undantag av UK är denna bild i stora drag samma över hela EU. Järnvägarna står inför en rekonstruktions och avregleringsfas men kontrolleras fortfarande starkt av staten och utvecklas på statens villkor.

Följande bakgrundsbild är avsedd att belysa den infrastruktur som finns kring sjöfarten. För att ge service till industrin har kommunerna investerat i hamnar främst för skeppning av industrigods och för översjöisk import. I hamnen lagras även bulk, i huvudsak olja, och annat bulk gods som exporteras/importeras, såsom spannmål, foder, gödsel, bulkråvaror, salt, etc. En svensk kusthamn som ligger i närheten av en större stad, har normalt en resandemarknad som ger, eller har gett, underlag för en färjeterminal. Det finns en god infrastruktur av hamnar med bra kapacitet. Detta är en tillgång för samhället. Det råder en fri konkurrens mellan hamnarna och operatörerna i hamnarna. Till skillnad mot övriga Europa har emellertid Sverige en "Stuveriförordning", ett avtal mellan stuverifacket och redarna om att det skall finnas ett men endast ett stuveri i varje hamn. På de flesta håll i övriga Europa finns flera operatörer i varje hamn. Operatörerna driver egna terminaler och konkurrerar med varandra inom hamnen.

Sjötransporterna utgörs i huvudsak av transporter till och från stora varulager. Fartygsstorleken bestäms av omsättningen och omsättningsfrekvensen av lagren.

Sammantaget är dagens närsjöfart uppbyggd kring en traditionell infrastruktur bestående av industriterminaler, lager för bulk samt enhetsberett gods i transocean trafik där godset behandlas som bulkvara i stora sändningar. Dessutom finns eventuellt färjetrafik. På kortare rutter utgörs färjetrafiken nästan till uteslutande delen av beledsagade person och lastbilar medan den på längre avstånd har en allt större andel obeledsagade fordon.



Figur 3 Andelen beledsagade fordon som funktion av överfartstid i Norden

I Figur 3⁴ visas andelen trailer som är beledsagade vid olika överfartstider för färjereaktionen. Det är inte bara själva tiden som spelar roll utan även andra förhållanden som beror av det speciella förhållandet på färjereaktionen. Exempel på detta kan vara åkerier som på grund av geografiska skäl alltid kör egna fordon hela vägen till målet. Detta är ganska vanligt för trafik till öst- och sydostländer.

Studerar man de transporttjänster som en enskild avlastare söker finner man att dennes profil måste passa in i någon av dessa förutsättningar för att det skall vara aktuellt för honom att använda sjöfarten.

Det finns ett undantag i denna bild och det är skeppningar till UK och Irland där det går linjetrafik med containers mellan några hamnar i Sverige och några hamnar, framförallt i England.

En svensk transportkund som kan använda de tjänster som sjöfarten erbjuder skall följaktligen ha en eller flera av följande egenskaper:

- Producera/importera en godsmängd som är åtminstone 50 000 årston.
- Producera/importera i huvudsak för översjöiska destinationer eller UK
- Producera/importera bulk
- Producera/importera stapelvaror

Närsjöfarten av idag erbjuder därför en service vilken endast tillfredställer en ganska smal grupp av avlastare/köpare vilka har lämpliga produkter eller är tillräckligt stora för att utnyttja sjöfart. Någon transportinfrastruktur för ”öppna transporter” (skeppningar på liner terms), liknande den tramptrafik för styckegods som förekom fram till 60-talet, baserad på sjöfart finns i begränsad omfattning. Det närmaste är den linjetrafik som går mellan Sverige och främst UK.

I övrigt finns ett nätverk av färjeservice som stadigt växer med en växande marknad. Denna består av färjetrafik till nya och befintliga marknader. Nya färjereaktioner testas av redare och intressegrupper för att prova om underlaget bär en etablering. I Italien⁵ har färjetrafik med trailer blivit räddningen för godstransporter utefter kusten då vägar och järnvägar på grund av överbelastning blivit i det närmaste oframkomliga. Trafiken baseras på Ro/Ro-fartyg som lastar semitrailer och lastbilar efter samma koncept som i Norden och mellan UK/Irland och Kontinenten. Denna typ av trafik anser man på många håll vara räddningen från en sk. trafikinfarkt i Europa.

Möjligheterna att skapa en öppen sjöfart baserad på en trafikinfrastruktur finns inte som för landtransportmedlen. Det kommer sannolikt inte att finnas heller inom överskådlig framtid om inte förutsättningarna för en nyetablering av sjöfart ändras.

4 KFB rapport 1997:17

⁵ se exvis, <http://www.ideamerge.com/motoeuropa/medferries/chapter/index.html>

Den svenska sjöfartens ekonomiska villkor

Statens kostnader för sjöfarten är förhållandevis små. Infrastrukturen i form av farleder och farledsservice samt andra tjänster sköts av Sjöfartsverket som är ett affärsdrivande verk. Verket driver sin verksamhet med de intäkter som tas in från farledsavgifterna. Det inkluderar nybyggnation och underhåll samt hjälp till vintersjöfarten i form av isbrytare. Sjöfarten betalar i stort sett hela den egna infrastrukturen, genom avgifterna. Staten har å andra sidan ett engagemang mot utrikessjöfarten genom ett sjöfartsstöd för att förbättra konkurrenssituationen för svenskflaggade fartyg. Stödet är på ca 500 MSEK och är en återbetalning av sociala avgifter och skatter för sjömän som är anställda på de svenskflaggade fartygen.

Sjöfartsverket omsätter ca 1,3 miljarder SEK per år med vilket man håller hela infrastrukturen.

Hamnverksamheten drivs idag till stor del i bolagsform. Kommunerna är normalt stora ägare i bolagen.

Sjöfart bedrivs uteslutande i bolagsform där bolaget finansierar och driver fartygen. I detta avseende är sjöfart och biltrafik lika i driftsformen. Skillnaden är att ett nybyggt fartyg har 25 – 100 ggr högre investeringskostnad än en lastbil.

Finansieringen sker på motsvarande sätt som för biltrafiken. Mot uppvisande av kontrakt i form av ett långvarigt fraktavtal och säkerheter kan finansiärer bevilja lån till fartyget. Vid nybyggen kommer ofta varvet in som finansiär antingen direkt eller via olika former av statliga garantier som innebär hjälp till finansiering av det fartyg som byggs vid varvet.

En etablering av en sjötrafik skiljer sig med olika förutsättningar och karaktärer för de skilda marknaderna.

Man kan exemplifiera detta med några stora marknadsområden:

- färjetrafik
- industriskeppning
- linjesjöfart
- trampsjöfart

Färjetrafik etableras av redaren (färjeoperatören) som ofta har stöd av en eller båda hamnarna. Trafiken etableras oftast efter ett identifierat behov av en trafikförbindelse över hav på ett underlag av en potentiell trafik vars betalningsvilja är så stor att fraktvolymen och intäkterna kring denna täcker kostnaderna för att driva linjen.

En etablering av en linje kräver som regel både tid och pengar. Det finns flera exempel på linjer som lyckats först efter flera misslyckade etableringar. Ofta är det svårt att kunna uppskatta ett säkert trafikunderlag på växande marknader. Man måste dessutom kunna erbjuda en service som gör att avlastarna väljer transportvägen. Till skillnad mot industriskeppningar finns det ofta inga avtal om volymer mellan avlastaren/transportören och färjeoperatören. Det finns däremot avtal om kostnader och villkor för avlastare eller transportörer som utnyttjar färjelinjer.

Att etablera och driva en färjelinje kräver resurser i form av kapital för uthållighet, tillgång till lämpligt tonnage, driftspersonal och kunskap. Dessutom måste de fysiska förhållandena i hamnarna vara så gynnsamma att det inte handikappar servicen. I de fall att trafiken sker mot ett icke EU-land måste även tull och polis godkänna etableringen och ha resurser för den övervakning som trafiken kräver.

Normalt sett får färjeoperatören stå för kostnaderna under etableringsperioden som kan vara flera år. Marknaden är dessutom helt öppen för konkurrens. Om en etablering är lyckad kan andra operatörer komma in och ta marknadsandelar vilket i många fall inneburit problem för seriösa rederier som etablerat trafik av god standard och med förhållandevis dyra fartyg.

I en fri konkurrens kommer det alltid att vara svårt att få betalt för en hög standard och säkerhet utöver det som krävs av myndigheterna. Lycksökande avlastare kan alltid hitta billigare tonnage där besparingar har gjorts på standarden för att hålla kostnaderna nere. Oftast skyddas marknaden av att äldre etableringar kan hålla god service och avskrivna anläggningar som gör konkurrerande etablering svårare.

Närsjöfarten i Europa

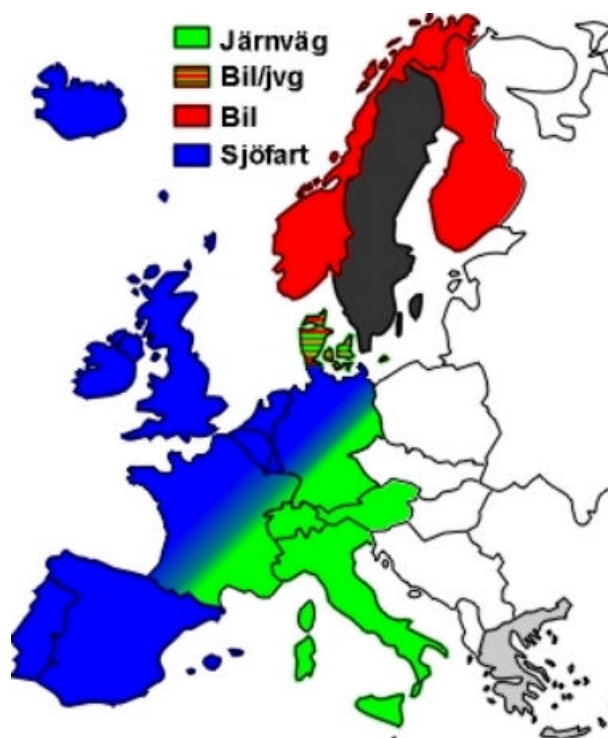
Med närsjöfart menas normalt fartyg i trafik på Europa. Kustsjöfart definierar vi som inrikes sjöfart, det vill säga sjöfart enbart inom Sverige eller i dess omedelbara närhet.

Den svenska närsjöfarten med styckegods på Europa skiljer något i karaktär mellan trafik på UK och trafiken på kontinenten.

Trafiken på UK är präglad av att de brittiska öarna just är öar och att det rent praktiskt inte finns några alternativa transportvägar till dessa. Undantaget är järnvägstransporter som knappast kan ses som ett alternativ på grund av det långa transportavståndet. Inom denna region är och kommer sjöfarten under en överskådlig framtid att vara helt dominerande.

Sjöfarten på UK består av både färjetrafik och linjesjöfart. Färjetrafiken fraktar enhetslast, i huvudsak i form av obeledsagade trailer, och linjesjöfarten fraktar stapelvaror och bulk främst skogsprodukter och bulkråvara. Det förekommer även viss linjetrafik med container till UK.

Transportvolymerna mellan Sverige och UK är normalt tämligen välbalanserade för gods-färjetrafiken. Det kan skilja ca 10 % till nackdel för returflödena främst beroende på den stora svenska andelen skogsprodukter. Periodvis har konkurrensen mellan linjer över Nordsjön varit hård, till mycket hård. Emellertid har man slutligen nått någon form av lösning genom samgående eller uppköp så att verksamheten kunnat balanseras.



Figur 4 Bedömning av trafikmarknader för industriskeppning

Inom industriskeppningen (långtidskontrakterade sjötransporter för individuella industrier) består den övervägande delen av godsvolumerna av skogsprodukter och stål. De fartyg som går i sådan kontraktbunden trafik transporterar oftast exklusivt produkter för en eller två

industrier, medan man kan ta returfiber och annan frakt på tillbakavägen om denna skall till de hamnar som anlöps. Linjetrafiken består till stor del av mindre tonnage, där man exempelvis transporterar sågade trävaror till England och stålprodukter i retur.

Industriskeppningarna och den fartygsburna styckeodstrafiken till kontinenten sköts i huvudsak av färjor och Ro/Ro-tonnage, Det vill säga transporter med obeledsagade trailer, lastbilar, järnvägsvagnar och i någon mån lösa enheter i form av container eller växelflak.

Beroende på tillgänglighet och även mottagarens förhållanden, är de svenska leveranserna till Europamarknaden indelad i sjöfarts och järnvägsområden. I Figur 4 ges en mycket grov bedömning av de olika marknaderna. Denna är generaliserad eftersom det inte finns några "sanningar" för enstaka skeppningar. För industriskeppningar i form av massgods och stapelvaror är den visade bilden vara tämligen rättvisande.

Närsjöfarten koncentreras till tre regioner i Europa; Norden – Kontinenten, UK – Kontinenten, Intra-Medelhavs -trafik.

Den nordiska trafiken omfattar till stor del färjesjöfart och godssjöfart. UK liksom Medelhavstrafiken är i huvudsak kortdistans-färjetrafik.

Bulkskeppningar liksom tankfart bedrivs som trampfart och kontrakterad tidsbefraktning över hela Europa. Dessa trader utförs mellan för produkterna exklusiva terminaler. I stort sett all distribution av petroleumprodukter sker med fartyg där det finns en kust.

Det finns en avsaknad av ett nätverk av sjötransporter, container och styckeod, i långväga skeppningar mellan Syd- och Mellan-/Nordeuropa.

Från Sverige har nyligen upptagits direkttrafik med industriskeppning till Italien. Det är en service som inte funnits på ca 20 år när Italien har utvecklats till en järnvägsmarknad.

Till den östra delen av Medelhavet finns gamla traditionella sjöfartsförbindelser. Förutsättningarna för konkurrens från andra transportmedel är här begränsade.

Utvecklingen av sjötransporter

Varje typ av sjötransporter utvecklas efter sina egna förutsättningar. Det går inte att gå in på detaljer i de förutsättningar som gäller varje produktslag och typ av trafik. Här ges en tämligen generell bild av den utveckling skett inom stora sektorer.

Färjesjöfart, kombinationsfartyg

Under 1960 och 70-talet utvecklades en färjemarknad, som kom att bli en av de mest betydelsefulla för den skandinaviska sjöfartsindustrin under de kommande decennierna. Marknaden baserades på ett ökat personresande, som tog verklig fart genom utbudet av skattefria varor som försålles ombord. En del verksamheter startades bara genom att fartyg tog upp kvällspassagerare och gick utanför den svenska territorialgränsen, där man sedan försålde skattefria varor, främst alkoholhaltiga drycker. Myndigheterna stoppade denna försäljning, vilket ledde till färjetrafik till de nordiska grannländerna. På västkusten, liksom i Ålandstrafiken på ostkusten, var denna till en början mest inriktad på person-rekreationstrafik. Genom en tillväxt av fordon under 60- och 70-talet kom transportbehovet att leda till en mycket snabb och kraftig tillväxt av kombinationsfärjorna, som transporterar personbilar(resande), lastbilar(gods) och personer(rekreationspassagerare). En mycket stor del av färjetrafiken intäkt kom från rekreationstrafiken, 30-60% av intäkterna.



Figur 5 HSS -färja utvecklad och patenterad av STENA. Fartygstypen har en rad helt nya och unika egenskaper som revolutionerade färjetrafiken.

Det mest spektakulära projektet inom färjesjöfarten är det av STENA rederiet utvecklade HSS konceptet som består av en katamaranfärja som byggs i aluminium för farter uppåt 40 knop. Utvecklingen av detta koncept har finansierats av STENA på rent kommersiell grund.

Redan innan HSS konceptet kom i drift 1996 hade det skett en ökning av trafik med snabba färjor. Dessa var främst avsedda för passagerartrafik på korta avstånd. Idén från STENA's sida var att försöka skapa en kombinerad snabbfärja för bil, lastbil och passagerare. Se Figur 5. Vinsten i ett sådant projekt bestod i en snabbare överfart för passagerarna och ett antal fördelar för driften bl.a.

- lägre bemanning
- inga hytter
- enklare skiftgång utan övernattnig för besättningen

Lägre personalkostnader och högre effektivitet gör konceptet lönsamt i jämförelse med stora kombifärjor. De stora färjorna kräver dels att besättningen bor ombord och dels är de en avsevärt större investering räknat per utfört transportarbete.

Risken utgörs av känslighet för svängningar i bunkerpriser genom den höga bränsleförbrukningen.

Höghastighetstrafiken har även gett upphov till ny forskning kring vågbildningen vid gång i hög fart, över olika djup och de vågor som uppkommer vid fartreducering. Vågorna ger en miljöpåverkan som är mera av bekvämlighetskaraktär än av miljörisker. Dock ökar eventuella erosionsrisker och verksamhet i hamnar kan påverkas av färjornas förbipassering. Den största påverkan har drabbat fritidsbåtar som störs i skärgården av stor vågbildning vid farleder som trafikeras av höghastighetsfärjor. Vågor med stor energi letar sig in i normalt skyddade vikar och ger upphov till svall som kan vålla olägenhet.

Färjetrafiken har dessutom att anpassa sig till en situation där man saknar intäkterna från försäljning av skattefria varor ombord. Även om resandet fortsätter att hålla en hög nivå innebär det avsevärt lägre intäkter för rederiet. Det måste kompenseras med rationaliseringar och ökade biljettpriiser. Genom detta kan standarden på trafiken även påverkas i olika former.

Tankfart



Figur 6 Tankfartyg vars fördel är en mycket effektiv och enkel hantering utan stora manuella insatser

Rationaliseringspotentialen inom tanksjöfarten är inte stor. Hanteringssystemen är enkla och kräver minimal bemanning. Utvecklingen går mot allt högre grad av automation och central kontroll av lastning och lossning.

Kvaliteten inom hanteringen av flytande bulk ligger ofta i själva fartyget och fartygets utrustning. Det rör sig om fartygets struktur i form av dubbelt skrov, tankindelning och antal separata pumpsystem. Det innebär att det finns ett behov av nybyggnation främst för att få fram nya mer miljöanpassade fartyg och fartyg som är säkrare. Marknaden är inte kortsiktigt beredd att betala för dessa kvaliteter, så de nya fartygen kommer oftast fram på rederiets eget initiativ. Man får inte omedelbart betalt för fartygets kvaliteter men som en del av en fartygsflotta kan man räkna hem en långsiktig lönsamhet i ett nybygge.

Utvecklingspotentialen ligger i en fortsatt förnyelse av tonnaget där miljövänligare och säkrare utformning av fartygen och rationell modern lastnings- och lossningsteknik ingår som självklarheter. Tekniken för detta finns redan till stor del.

Skeppningar av torrbulk

Bulkfartyg är normalt mycket enkla fartyg med stora öppna och släta lastrum för transport av lösa torra produkter. I den traditionella bulksjöfarten lastas alltid fartyget med landbaserade anläggningar, som ofta enkelt och effektivt fyller fartyget. Lossningen kräver dock utrustning som har bemanning. Det är framförallt matningen av lossningsutrustningen och slutlossningen av fartyget som kräver personalinsatser för att all last skall komma ur fartyget och detta skall vara rent för att kunna ta ny last. Denna hantering betraktas olika i skilda länder och

rederierna köper antingen tjänsten att rengöra fartyget eller använder egen besättning för arbetet.

Inom området skeppningar av torra bulkvaror som cement, kol, kalk, spannmål etc. har utvecklingen gått mot allt mer automatiserade fartyg. Anledningen är att man söker ett fartyg som främst kan lossa sig självt, utan hjälp från kajutrustning och personal från land. Man har mött ett motstånd från stuveriarbetarna, som menar att det inte finns några självlossande bulkfartyg och därför skall man bemanna dessa med stuveripersonal såsom icke självlossande.

Det förekommer därför alla former av hantering och system med självlossare utbreder sig långsamt. Genom enhetsberedning av bulkgoods flyttas en del av detta över till andra typer av fartyg och till bil/järnväg. Främst är det rent logistiska orsaker till denna överflyttning såsom att man genom enhetsberedningen eliminerar mellanlager och hantering. Man sänder produkterna direkt till kund från tillverkning eller centralt lager.

Bulkhantering i storformat är en typisk sjöfartstransport som är mycket lite konkurrensutsatt av andra transportmedel. Den primära orsaken till detta är det mycket låga priset per hanterat ton som denna typ av transport ger. Det är därmed ganska svårt att ytterligare rationalisera transporten.

Traditionell linjesjöfart

Linjesjöfart kan som begrepp i det här sammanhanget vara något missvisande. Till skillnad mot bulk och tanksjöfarten som oftast drivs i form av trampfart (dvs fartygen går inte regelbundet mellan ett antal hamnar utan inför varje resa bestäms nästa destination) går fartygen i linjefarten i en kontinuerlig trafik mellan två eller flera hamnar.

Linjeredaren säljer ofta fartygets tjänster som speditör och tar betalt för den utförda frakten per ton. I frakten kan ingå ett totalt transportåtagande från avlastningsort till destination. Linjeoperatören är oftast densamme som rederiet. Genom avtal med hamnarna om service och avgifter upprätthåller denne en trafik mellan ett antal hamnar. Bakom denna trafik finns i de flesta fall en eller ett par stora kontrakt som utgör baskvantiteterna för trafiken. Utöver detta accepterar linjen annat gods mot en avgift per ton eller m³ beroende på godsets beskaffenhet.

Fördelen med denna typ av sjöfart är att även mindre avlastare kan utnyttja sjöfarten utan att behöva kontakta mer än en eller ett par transportörer varav en är linjeoperatören.

De flesta linjer som opererar på Sverige har kontrakt på skogs- eller stålprodukter som basverksamhet. Därutöver lastas ytterligare skogsprodukter och industrivaror. Linjetrafiken är ofta nationellt bunden och även bundet mellan nationer. Det finns undantag där exempelvis svensk trafik går till England och Holland eller Tyskland och Holland, men det är vanligast att man går till ett par ställen inom samma land. Exempelvis Sverige 2-3 hamnar och England 1-2 hamnar. Denna typ av trafik utförs av ganska enkla så kallade Lo-Lo fartyg. Se Figur 7.

Den traditionella linjesjöfarten är mycket konkurrensutsatt varför nyinvesteringar sällan förekommer. De fartyg som beställs byggs så enkla som möjligt för att hålla nere kostnaderna. Det finns rationaliseringspotential i hamnarna för lasthantering av flertalet av de produkter som hanteras. Containertrafiken ligger inom denna sektor. Den är till stor del beroende av den transoceanica containertrafiken. I den gemensamma hamnen används samma typ av utrustning,

hamnkranen – en högeffektiv portalkran. I satellithamnarna används mobilkranar, multipurposekranar eller fartygets egna kranar.



Figur 7 Lo/Lo fartyg för skogsprodukter

Ett hinder för en större utbredning av containertrafiken är problemet med att hantera så stora enheter som container och de marknadsmässiga villkoren för containerns verksamhetsområde. Containern ägs av uthyringsfirmor som har poolerna (lagercentraler) vid de stora hamnarna. I Sverige finns dessa pooler främst i Göteborg, men de containerlinjer som bedriver linjetrafik till olika hamnar har normalt en egen mindre pool i varje hamn.

Containern har ett begränsat geografiskt användningsområde, då det är dyrt och inte helt lätt att få ut dem i landet. Man får hyra containern hela tiden från det den lämnar poolen tills den återvänder till nästa pool. Det blir härigenom stora transportkostnader att först frakta containern till kunden för att där sedan fylla den och transportera ner den till hamnen igen. Det är dessutom rent praktiskt svårt för många avlastare att lasta en container på ett fordon. Den bör därför ställas ner på marken, vilket antingen kräver ett specialfordon eller en tung specialmaskin. Ingen av dessa fordon är vanligt förekommande ute i landet, utan finns normalt endast vid större industrier som använder container eller i närheten av containerhamnar.

Containern, liksom andra lastbärare, transporteras alltid åt båda hållen, tvåvägs transport, det vill säga den måste transporteras till avlastaren för att där lastas och gå till kund. Samma förhållande gäller lastbilar. Dock är skillnaden att lastbilen rör sig i regionen och kan planera in en returtransport för det aktuella godset och på så sätt fylla transporten båda vägarna. Med en container fungerar inte denna transport och följden blir att transporten därigenom i praktiken blir nästan dubbelt så dyr då bilen får gå båda vägarna för den utgående lasten.

Investeringarna i containertrafiken är så stora att systemet idag är självgående. Det förväntas allmänt att det kommande decenniet kommer att bära på en fortsatt och accelererande omställning från stycke gods till containertrafik. Detta kommer att gynna sjöfarten och särskilt feedersystem med containerfartyg då är en av de mest etablerade reguljära trafiksystemen i Europa.

Linjetrafik med Ro/Ro

Den linjetrafik som står för de största volymerna är emellertid en 2- till 3-hamnstrafik som utförs med Ro/Ro-fartyg. Denna trafik finns vanligen över Östersjön och Nordsjön. Trafiken bedrivs sedan 1970-talet med Ro/Ro-fartyg som är anpassade för transport av semitrailer. Semitrailern blev under slutet av 1970-talet den dominerande lastbäraren för industriellt gods i europeisk trafik. En anledning till detta är att den har en dimension som är accepterad över hela Europa och att den kan transporteras utan förare och dragfordon. Den är således en dörr-till-dörr enhet som går obruten genom hela transportsystemet.

Det är inte bara fördelar med semitrailern. Se Figur 8. Det är en mycket dyr enhet som har en hög kapitalkostnad, underhållskostnad och skall hållas i trim för att godkännas på väg. Den skall besiktigas och hållas registrerad. Delar av den är stöldbegärliga, lampor, lyktor, etc. Det är små men väsentliga delar som alla måste finnas för den skall få dras på allmän väg.



Figur 8 Semitrailer

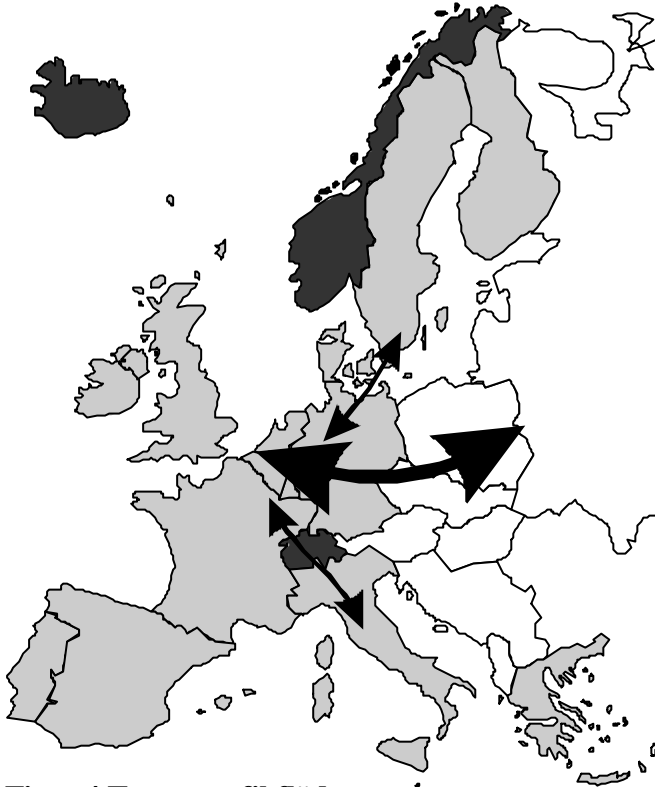
Anledningen till dess popularitet är att den är relativt lätt att ompositionera (flytta mellan lastnings och lossningsposition). Trailern passar de flesta avlastare som gärna anpassar lasten till trailern eftersom en biltransport normalt behövs under någon fas av transportledet. Den främsta anledningen till populariteten är att trailern går obruten genom transportkedjan. På så sätt hanteras inte godset under vägen och en mycket bra transportkvalitet kan erhållas om man har lastat den på ett bra och säkert sätt.

Genomgångskostnaderna i hamnarna är även relativt låga för trailern. En genomgångskostnad för skogsprodukter kan ligga på storleken 50 kr/ton medan i de fall de är lastade på en trailer kan de ligga under 40 kr/ton. Det här är grova siffror men det är menat att det skall visa att genomgångskostnaden för en trailer per ton gods är lägre än att sända godset till terminalen och sedan hantera det genom terminalen. Totalt blir kostnaden, inklusive kostnaden för lastbäraren, lägre än att transportera godset i steg och omlasta i terminalerna mellan transportmedlen.

Sjöfart med gods i Ro/Ro fartyg utförs med fartyg som har en tämligen moderat fart. Den normala principen är att anpassa fartygets storlek och fart så att man erhåller en löpande trafik med ett rullande schema. Beroende på beläggning anpassas fart och liggetid till att ge linjen dagliga avgångar. En tämligen optimal fart ligger i storleken maximalt 22-24 knop.

Sjöfartens utvecklingsområden

Trafikpolitiken



Figur 4 Tunga trafikflöden

länder, söka sig genom hela Europa eller ut i Östersjön. På den finska sidan av Finska viken har hamnarna redan byggts ut och man planerar att fortsätta utbyggnaden för att kunna ta emot transitgodset till och från Ryssland. I de södra delarna av Östeuropa har utvecklingen gått snabbt. I dessa länder är man ännu mer beroende av att nå de transoceaniska linjerna som anlöper den Europeiska Nordsjökusten.

Tillväxten i dessa hamnar förväntas därför bli rekordstor under det kommande decenniet. Det kommer i sin tur att ställa stora krav på den tvärgående trafiken i Europa vilken nu prioriteras genom upprustning och utbyggnad. Kostnaderna för detta anstränger hårt de nationella budgetarna och problemen med nyetablering av vägar och järnvägar växer i takt med befolkningsökningen och krav på bättre boendemiljö.

Samtidigt finns en god hamninfrastruktur i Europa med många mindre hamnar. Det är tydligast i de yttre delarna av Europa. Endast i Centraleuropa och kring Engelska kanalen är tillgången till hamnar ansträngd och nyetableringar görs.

I en rapport, framtagen av Rotterdams hamn, "2020, Integrated projections for port and industry" juni 1998, arbetar man med två scenarier av tillväxt. Ett högutvecklingsscenario (som baseras på en fri marknadssituation i ett växande och förenat Europa) med en genomsnittlig BNP tillväxt på 2,8 %, och ett lågtillväxtscenario (där man förutsätter en långsam utveckling med stark nationalism och ojämn utveckling) med en BNP tillväxt i

Trafiktillväxten i Europa fortsätter. Det finns idag inget som visar på att trafikutvecklingen kommer att minska. Tvärtom innebär den breddade marknaden, med integrationen av Östeuropa, med största sannolikhet att ökningen av trafiken kommer att bli större.

Det medför en kraftig förstärkning av den öst-västliga trafiken vilket kommer att påverka prioriteringen av infrastrukturbyggnaden i Europa till fördel för den nya trafiken och på bekostnad av den nord-sydgående, vars prioritering minskar. Figur 4 visar de tunga nord-sydgående befintliga godsflödena vara av ett flertal passerar genom Mellaneuropa och de nya förväntade tunga öst-västliga flödena.

Genom de begränsade hamnresurser som finns i det forna Östeuropa måste godset, som skall till och från dessa

Europa på 1,5 % i genomsnitt. Med dessa scenarier studeras tillväxten från 1995 till 2020. Följande tabell får illustrera resultatet av studien som givetvis är fokuserad på hamnen och hamnens tillväxt.

Typ av gods	Miljoner/år	Miljoner/år		Total tillväxt	
		1995	2020 hög tillväxt	2020 låg tillväxt	hög
Ton totalt genom Rotterdamregionen	300	480	379	160 %	126 %
Containers TEU	4,8	17,6	10,5	367 %	219 %
Ro/Ro ton	8	29	18	363 %	225 %
Styckegods ton	11	11	8	100 %	73 %
Tillväxt container till/från hamnen på land TEU	0,28	1,05	0,63	375 %	225 %
Omsättning av tomma container	0,48	1,4	0,9	292 %	188 %
Trafik till inre vattenvägar ton	127	200	156	157 %	123 %
Järnvägstransporter ton	10	38,3	17,6	383 %	176 %

Figur 9 Tabell över den beräknade tillväxten enligt projekt 2020, Rotterdams Hamn

Vad som tydligast framgår av siffrorna är att en redan idag ansträngd infrastruktur kommer i ett tjugooårs perspektiv att dubblas till tredubblas i belastning. För containertrafiken motsvarar det en tillväxt på mellan 3,5 och 8 miljoner ton om året eller 360 000 – 600 000 TEU per år. Göteborgs Hamn omsatte 500 000 TEU år 1998.

Det finns en stark politisk medvetenhet om detta problem. Man är även medveten om att alla tänkbara system och resurser måste tas till, för att man i framtiden skall kunna avlasta landinfrastrukturen i Europa. Det finns emellertid en paradox i trafikpolitiken, som påverkar utvecklingen av trafiken genom de politiska styrmedlen. Det fungerar som en form av "Moment 22"-principen; Politiskt kan man inte belasta vägtrafiken med ytterligare kostnader och restriktioner för på detta sätt stimulera en ytterligare järnvägssatsning och få in mer skatter till förlusttäckning åt järnvägen. För industrin är vägtransporterna är i de flesta fall det primära valet. En fördyring av vägtrafiken skulle innebära ökade transportkostnader, som gör import och exportprodukterna dyrare. Det skulle innebära att exportprodukterna får ett svårare konkurrensläge och importen blir dyrare för konsumenten. Man är inne i en kostnadskarusell som enbart höjer prisnivån för konsumenten.

Styråtgärderna på järnvägssidan begränsar sig därför till krav på rationalisering av driftkostnaderna, något som ger marginell effekt på helheten. Sjöfarten hamnar utanför denna bild av krav på att vara en nationell resurs ur transportsynpunkt. Det stöd som ges sjöfarten är givet till branschen i ett internationellt perspektiv och för att bibehålla svenska fartyg. Utvecklade länder med hög arbetskostnad har svårigheter att behålla en egen flotta med landsmän som besättning. I stort sett alla länder i Europa har därför på något sätt givit ett stöd åt den egna handelsflottan för att den skall finnas kvar med egen nationsflagg.

Inom EU har upprättats en lista på vilka former av statliga stöd som är godtagbara. Stödet kan jämföras med jordbruksstödet för jordbruksprodukter. Om sjöfartsstödet teoretiskt tas bort kommer det mycket marginellt att påverka kostnadsbilden för sjötransporter. Man skulle istället få enbart utländska flaggor på de fartyg som anlöper Sverige. Idag är 8 % av de fartyg som anlöper Sverige svenskflaggade⁶.

Dagens statliga stöd är en återbetalning av inbetalda skatter till ombordanställda. Det ges till näringen för att behålla en svensk sjöfartsnäring. Det är således en form av branschstöd för att anpassa en livskraftig bransch som verkar i en internationell miljö till internationella villkor.

Det finns således ingen total styrning av trafikutvecklingen. Med konkurrensneutrala styråtgärder mellan de Europeiska staterna bör man långsiktigt kunna planera för och styra mot ett för samhället hållbart trafiksystem. I viss mån finns det en potential i ökad konkurrenskraft genom teknisk utveckling men det är inte enbart en teknisk fråga vars lösning ligger i ny teknik eller uppfinningar. Det är även en rent politisk fråga på Europeanivå.

Man kan därför med fog hävda att för trafikslagets utveckling, i ett längre perspektiv, saknas styrmedel som är verkningsfulla. Inom detta område behövs forskningsinsatser för att visa på effekter av styråtgärder där de insatser som staten(-erna) gör värderas ur verkanssynpunkt. De medel som idag går till transportsektorn från staten ges ur ett nödtvångs- och överlevnadsperspektiv till järnvägen och ur allmänt utvecklings och upprustningsperspektiv till vägtrafiken. Sjöfarten ingår därför inte i ett politiskt utvecklingsprogram för trafiken, då staten inte har några styrmedel som berör sjöfarten mer än skötsellagar.

Det borde finnas fler analyser om styrmedel och konsekvenser av trafikscenarier där sjöfarten ingår som en av lösningarna i framtiden. Sjötransporter är en fri och konkurrensutsatt transportform med hela världen som verksamhetsområde. I ett försök att bibehålla ett högt traditionellt europeiskt initiativ i sjöfarten har vissa länder på varierande sätt skapat statliga subventioner för sina handelsflottor. Samtidigt söker avlastarna begränsa sitt ansvar genom att sälja ut de flottor man kontrollerat och chartra tillbaka fartygen från redare. Från Östeuropa och de tidigare östländerna kommer användandet av det egna billiga men många gånger undermåliga tonnage som ett villkor vid handeln.

Hela denna komplicerade nyordning kräver någon form av agerande från centralt EU-politiskt håll, vilket ännu inte skett. Det kan bara förekomma i sjöfartsbranschen att länder kan konkurrera intra-europeiskt. Hade det varit en annan bransch skulle man snabbt ha lagsökt verksamheten som varande handelshinder. Jämför exempelvis bil tillverkning där man till och med begränsat möjligheten att till att ge regionala transportstöd.

⁶ Källa SAI: Sjöfartspolitiska utredningen –95.

Det saknas en EU-harmonisering av sjöfartsbranschen som omfattar:

- en gemensam europeisk politik för statens förhållande till sjötransporterna och konkurrenssituationen med övriga världen
- att alla transportstöd måste omfatta samtliga transportmedel på lika villkor
- att ansvaret för olyckor och effekter av transporter lika mycket åvilar befraktaren som utföraren

En sådan styrning och harmonisering skulle göra att sjöfarten skulle kunna utnyttjas på ett samhällsekonomiskt bättre sätt och att transportsäkerheten inte äventyrades på grund av en ensidig fokusering på transportkostnaderna.

Tekniken

Hamnkostnaderna och lasthanteringen har framhållits som sjöfartens stora handikapp. Detta område är även det som kan rationaliseras mest. Dock skall man urskilja hanteringskostnaderna ur de totala genomgångskostnaderna. Särskilt i industrisjöfarten bygger transportsystemet på att samla godset i hamnen för att vid fartygets anlop kunna lasta ett fullt fartyg, för att på så sätt få bästa transportekonomi. På motsvarande sätt finns en lager och utlastningsfunktion i mottagarhamnen. Ett sådant transportsystem kräver service från hamnen, som är förenat med aktiviteter och kostnader. Dessa kostnader kan inte jämföras med direkttransportsystem med andra transportmedel (intermodala system), där endast själva förflyttningen mellan kaj och fartyg är hela hanteringen.

Det finns rationaliseringsutrymme för den mer traditionella sjöfarten. En stor del av problemet är emellertid de stora investeringar som krävs för att driva en stor hamnverksamhet, exempelvis containerhantering.

Containerkranar betingar en inköpskostnad på mellan 30 och 50 MSEK per styck plus åtskilliga miljoner för spår och förstärkning av kajer. Detta kapital måste förräntas genom en hög omsättning av container i terminalen. Genom de höga investeringskostnaderna är det svårt att hålla låga kostnader för hanteringen.

Detsamma gäller nyetablering av speciell teknik som kräver investering i anläggningar eller maskiner. Nya hanteringskoncept, som kassetter eller andra lastbärare som kräver specialfordon för att hanteras, fordrar en hanteringsvolym för att kunna bli ekonomiskt intressanta. Oftast är det industriskeppningssystem som startar en sådan hanteringsteknik på basis av eget utnyttjande. I stora system kan exklusiv hanteringsutrustning introduceras och skrivas av på den egna utnyttjandegraden. Ro/Ro-vagnar och terminaltraktorer kom till att utvecklas på så sätt. Likaså kassettsystemen, som introducerades i större industriskeppningar av finländska operatörer.

Om det tekniska systemet dessutom kräver speciella landarrangemang, som är anpassade för fartyget, begränsas fartygets marknadsområde till enbart de hamnar och lägen som kan ge den erforderliga servicen till fartyget (jämför med containerkranarna). Man hamnar i ett helt avgränsat marknadsområde vilket minskar investeringsviljan hos redaren. Specialanpassning av fartyget till särskilda fordon och dessutom speciella landarrangemang passar således enbart för fartygstrafik med långa kontrakt, industriskeppning, färjetrafik, etc.

Teknikutveckling kräver en bred marknad för att fördela ut kostnaderna för investeringar. Ny teknik kan enbart växa i slutna system, där den nya utrustningen i längden kan delas med andra användare i terminalen.

Detta gäller även lastbärare. För att en lastbärartyp skall finna acceptans, måste den finna en användning som lyfter den över en "tröskelnivå". Detta för att, dels få ut en användandegrad som gör investeringen lönsam och dels får upp serien så att produktionskostnaden för utrustningen blir rimlig. Ytterligare tillverkning kan skapa en ny standard. Så har exempelvis containern och kassetten utvecklats och blivit standardiserade.

Det inte svårt att utveckla ny teknik. Svårigheten är att få den så generell och användarvänlig att den blir implementerad. De koncept som vunnit bred användning är containertrafiken och Ro/Ro konceptet. Det förra av många skäl, främst för användningen i dörr-till-dörr transporter, men även på grund av dess transporttekniska kvaliteter och dess förmåga att ge ett gott godsskydd. Godsskyddet gäller även omvänt. Genom sin robusthet skyddar den fartyg och annat gods från gods som kommit löst i en enstaka container.

"Stora" steg i utvecklingen måste ses mot bakgrund av existerande transport och hanteringsalternativ. Containern kunde utvecklas från en situation när alternativet innebar pallhantering och magasinering. Istället hanteras 20 – 40 pallar i ett lyft och lastbäraren är i sig ett magasin som kan stå ute. Den stadiga och slutna containern är inte heller beroende av var den placeras ombord på fartyget, då den alltid ger gott skydd för väder och vind åt godset.

De stora investeringar som görs i de etablerade hanteringssystemen begränsar även utrymmet för utveckling av nya alternativa system. Containern som översjöisk lastbärare och semitrailern som närsjöfartslastbärare är hårt etablerade på marknaden. Att vända eller bryta en fortsatt utveckling med dessa enheter som bas, kräver oerhörda krafttag.

Miljöns inverkan på sjöfarten

Nordens jordarter har i förhållande till övriga Europa en mycket begränsad buffringsförmåga av sura ämnen. Våra sjöar och marker har reagerat på den försurning som industrisamhället medfört. Det är med denna bakgrund som miljön har blivit ett speciellt ämne för Sverige och den svenska politiken. Mot bakgrund av detta har miljöutredningar och styrning vidtagits för att försöka minska den startade miljöförstörelsen främst i Sverige och i Norden.

Miljön har historiskt sett haft en marginell inverkan på utformningen av sjöfartssystemen. En markant förändring i detta avseende har inträffat först då hamnarna och färjetrafiken överenskom om åtgärder för att minska miljöbelastningen från den högfrekventa sjötrafiken. Dessa åtgärder gällde främst en reduktion av svavelutsläpp och ett omhändertagande av svartvatten under hamnuppehållet i hamnarna. I och med de miljödifferenterade avgifterna som svenska Sjöfartsverket infört, fick de miljörelaterade åtgärderna en större spridning. Genom dessa avgifter har man, dels fått ett litet incitament till att vidtaga miljöförbättrande åtgärder, dels visar det vilken miljöklass trafiken håller. Industrin har i allt högre grad efterfrågat miljöinformation för sina miljöledningssystem, vilka även redovisar transporterna till och från industrin.

Viss industri har tagit mycket allvarligt på miljöfrågan. Särskilt har skogsindustrin varit aktiv i att vidtaga miljöförbättrande åtgärder. Skälet är i och för sig irrelevant men det innebär att man prioriterat miljöförbättrande åtgärder och är beredd att ta kostnader för sådana.

Ett exempel på detta är STORAENSO's nya distributionssystem. Här kan man, genom effektivisering av omsättningen i hamnen, hålla i stort sett dagliga avgångar trots relativt låg fart på fartygen. Det effektiva hanteringssystemet åstadkoms med stora containers, STORA-boxen, som är integrerad med en form av kassett så att den kan hanteras rullande, på järnvägsvagn och i fartyg. Den kan däremot inte lyftas.

Miljövärderingen av fartygstransporterna har kommit för att stanna. Den kommer att påverka transporterna långsiktigt. Fartyg som chartras in i framtiden kommer att vara renade från kvänoxider och användningen av lågsvavligt bränsle ökar. Behovet av snabbare fartygstrafik kommer även att ifrågasättas främst med tanke på den energiförbrukning och de emissioner som snabbare trafik innebär.

Konflikten mellan snabba fartyg som en framtida transportmöjlighet och den miljöpåverkan de snabba fartygen ger, kommer att tydliggöras under det kommande decenniet. Det kommer sannolikt att tas någon form av politiskt beslut vars innebörd är en acceptans av de snabba fartygen som en alternativ transportresurs. Bakom ett sådant beslut står sannolikt Sydeuropa medan de Nordiska länderna sannolikt motsätter sig en sådan utveckling, så länge man inte kan visa på en låg till måttlig miljöpåverkan från dessa transporter.

Forskningen

I de grön- och vit-böcker, som presenterats av EU:s transportdirektorat DG VII, har man visat på sjöfarten som en av de alternativa transportresurser som behöver stimuleras för att avlasta kravet på nyetablering av vägar och järnvägar. I en vision, för stimulering av utvecklingen av sjöfarten, har forskningsresurser satsats för framtagning av IT-produkter och ny lasthanteringsteknik. Detta skulle stimulera intermodala transporter med sjöfart som huvudtransportmedel. Det fjärde ramprogrammet skapades med dessa intentioner. Programmet kom att ha karaktären av konsultuppdrag med färdiga och styrda forskningsuppgifter för konsulter och universitet/högskolor. Så vitt det är känt har det ännu inte gjorts någon oberoende utvärdering av resultatet av ramprogrammet. Resultatet av programmet synes vara ett flertal goda projekt, framförallt inom IT-området. De övriga arbetet verkar vara tämligen fristående från de verkliga betingelserna på vilka sjöfart bedrivs. Få redare och operatörer har deltagit i projekten, vilket innebär att riskerna är stora för att resultaten kommer att förbli pappersprodukter.

Flera av de projekt som genomförts har en alltför dålig anknytning till villkoren för dagens verksamhet. Projekt har visat på en något naiv bild av det underlag och de data som finns tillgängliga för att genomföra undersökningar och analyser. Som i många andra fall av strategisk planering finns en ambition av att utföra avancerade och sofistikerade modeller och beräkningar. Dessa görs ofta på mycket torftigt underlag och genom att expandera eller extrahera underlag med modeller som ur transportsynpunkt ger mycket tvivelaktig information.

Detta understryker vikten av att utveckla system för enkel central informationsinhämtning som underlag för analyser, scenarier och politiska beslut.

Vår erfarenhet från fjärde ramprogrammet, liksom från nationella sammanställningar av transportflödesinformation och transportmiljöinformation, är att man undviker att fördjupa underlag för analyser vad beträffar sjöfart och istället försöker projicera modeller som framtagits för vägtrafiken på sjöfarten.

Utgångspunkten för forskning och utveckling av sjötransportfrågor måste ha en grund i de villkor som styr en etablering av sjötransporter. Forskningen bör koncentreras på metoder från samhällets sida för att underlätta etablering av sjötransporter. Man bör även i högre grad studera hur de av staten genomförda samhällsinsatserna i infrastrukturer påverkar den fristående sjöfarten och genomföra konsekvensanalyser av dessa insatser, ur perspektiv av långsiktig samhällsnytta. Är det ur perspektivet av långsiktig samhällsnytta av intresse att ett väl fungerade sjötransportalternativ upprätthålls, måste åtgärder för att säkerställa detta, även inkluderas i de investeringar som görs.

Det är även hög tid att studera hur det ur samhällsplaneringssynpunkt går att utnyttja sjöfarten i högre grad än vad som görs idag och samtidigt förbättra infrastrukturen för de övriga transportmedlen. Som tidigare beskrivits består en transportinfrastruktur baserad på sjöfart till övervägande delen av kostnader för fordonet medan det för de andra transportmedlen (flyg undantaget) består i byggande och underhåll av infrastruktur. Detta är ett faktum som bör hanteras och studeras ur perspektivet av de fördelar detta innebär istället för ett konserverande av den traditionella synen på hur resurser utnyttjas i samhället.

Det har i tidigare rapporter visats att sjöfart är ett mycket kostnadseffektivt transportmedel. Stor kapacitet kan erhållas till låga samhällsliga insatser. Den industri som kan utnyttja sjöfart för sina transporter gör det med fördel. Så länge samhället väljer att prioritera landtransporterna kommer man inte att få ett brett utnyttjande av sjöfart som transportresurs för hela samhället. Detta är och kommer att förbli ett samhälleekonomiskt problem, som har till resultat att landtrafiken ständigt växer. Det medför att det på grund av trängsel och krav på nyinvestering i infrastruktur ständigt finns en växande miljöpåverkan och behov av avlastning av vägar och järnvägar.

Utvecklingsscenarier för sjöfart

Avslutningsvis skall här ges ett antal mer eller mindre sannolika utvecklingsvägar för sjötransporterna. Varje scenario förutsätter givetvis en utveckling som har många dimensioner vilka var och en kan ges en sannolikhetsbedömning.

Transporter är relativt billiga ur den tillverkande industrins perspektiv. Det finns ett flertal exempel på detta som inte vidare behöver utvecklas här. Det är däremot bra för ett land som Sverige med stort avstånd till den närmaste exportmarknaden att transporter har en låg kostnad. Dyra transporter försämrar vår konkurrenskraft.

Scenario 1, Fortsatt utveckling med dagens inriktning

Vid fortsatt trafikökning, för vilket samhället inte kan producera tillräcklig infrastruktur, kommer framförallt trängseffekten att märkas. Detta innebär förseningar och därmed ökade kostnader. Sådana effekter skulle resultera i ett större intresse av att utnyttja alternativa transportvägar där då sjöfarten skulle få större betydelse. En sådan utveckling skulle med största sannolikhet innebära ett ökat flöde på färje- och Ro/Ro-färjelinjerna för att sedan skapa nyetableringar på ytterligare destinationer när volymerna bär sådan trafik.

Sjöfarten får här en väsentlig roll där snabba fartyg och ett nätverk av linjer utvecklas efter behovet av transporter.

Frågan är om detta är den samhällsekonomiskt bästa vägen. En gräns till kaos kommer alltid att vara ett dåligt system som ger svåra biverkningar i ett ordnat samhälle.

Scenario 2, Teknikutveckling

Den tekniska utvecklingen inom sjöfartsområdet är en långsam process. Som alla andra utvecklingsprocesser är den styrd av ett behov av effektivisering och rationalisering inom etablerad verksamhet. I början av 1970-talet fanns ett sådant behov. Då var det en kraftig expansion på marknaden som sökte nya rationaliseringslösningar. I marknadsnedgången i mitten av 70-talet kom denna utveckling av sig. I den stagnation som följde tog de krafter som styrde biltrafiken över fullständigt och alla hanteringssystem fokuserades kring semitrailern som lastbärare. Sedan dess har den rullande enheten, semitrailern, blivit den enhet som etablerats och den är idag i stort sett exklusiv i intra-europeisk trafik.

Nyetablering inom transportverksamhet som ligger i direkt konkurrens med andra transportmedel förekommer mycket sparsamt. Det förekommer i de fall att industriskeppningar finner det mer lönsamt att utnyttja sjöfart istället för andra alternativ, främst järnvägstransporter.

I Italien har ett uppmärksammat sjötransportssystem tillkommit, Via-Mare. Detta system är emellertid fött ur en kaossituation och har inte sprunget ur politiska styrningar eller samhällsliga planeringslösningar. Man har istället haft mycket stora svårigheter att få till stånd rationella lösningar för hanteringen av fordonen i hamnen. Trafiken består nästan uteslutande av landsvägsfordon.

Idag sker den tekniska utvecklingen av sjötransporter inom industritransportområdet. De företag som vill rationalisera sina transporter inom och utom Europa bygger upp egna system som är anpassade efter sitt eget behov. Exempel är de stora nordiska skogsbolagens systemtrafik. I övrigt är det olika former av trailertransportfartyg som står för närsjöfartens transportarbete. Enbart för gods som går i översjöisk trafik används containern som lastbärare.

Trailerfärjor är förhållandevis dyra fartyg att bygga mätt efter lastintag i form av semitrailers. Det är inte heller särskilt svårt att visa att man måste ha tämligen måttliga farter om man fraktar godset med en trailerfärja för att man skall få en bättre miljöpåverkan ur energikonsumtions- och emissionssynpunkt än en direktdragning med bil⁷.

Inom EU har man sökt den teknikutveckling som löser kostnaden med att förflytta gods mellan hamnen och fartyget på effektivaste sätt för att göra sjöfarten mer konkurrenskraftig. Är det möjligt att, genom större resurser och intensifierad satsning på olika teknik för att hantera och transportera last intermodalt, kunna göra sjöfarten konkurrenskraftigare?

Först och främst måste avlastarnas och mottagarnas krav på transportsystemet tillfredställas. Det innebär att en framtida lösning måste ge:

- lägre kostnader för transporten än dagens direktbil-transport
- en servicegrad om minst en avgång om dagen (det erbjuder både järnväg och bil)
- rimlig transporttid
- bra godsskydd
- miljövänlighet

Med den transporthastighet som sjöfarten kan erbjuda inom vad som kan betecknas som en miljövänlig transport kommer man inte att kunna konkurrera transporttidsmässigt med direktdragen biltransport så länge vägarna är framkomliga.

Skall man uppfylla kravet på servicegraden blir problemet svårare. Att kunna erbjuda daglig service från närupptagning i Sverige (närupptagning är orter där man kan ge service åt en hamnterminal med lokal biltrafik) innebär att det krävs ganska stora sjötransportsystem för att etablera en reguljär service. Det är inte rimligt att enskilda rederier eller operatörer kan bygga upp en sådan service med eget riskkapital.

För att lyckas inom en nyetablering av alternativa intermodala system måste en utveckling byggas upp från grunden, dvs. med nya multimodala lastbärare. För att sådana lastbärare skall få ett genomslag krävs inte bara ren teknik utan även en gemensam myndighetsansträngning på europeisk nivå för att skapa något som har de fördelar som gör att nya system kan konkurrera med de etablerade lastbilstransporterna. Detta behöver inte nödvändigtvis påverka de speciella nationella trafikbestämmelserna och fordonen utan mera vara anpassade för intra-europeiska transporter.

En sådan lastbärare är en nödvändighet för att ge den standard som krävs för en vidare teknisk utveckling av hanteringssystem inom sjöfart och järnväg så att nya intermodala transportsystem kan utvecklas.

⁷ Methods and Index Systems for Environmental Valuation of Sea Transports, Anna och Karl Jivén, X-98/101, CTH, Inst. för Marin Konstruktionsteknik

För att få ett genomslag för en sådan utveckling krävs ett engagemang av den transporttunga industrin och speditörerna. Utan att dessa är med och utformar lastbärarna och systemen kommer en framgång aldrig att uppnås för nya lastbärare som är bättre anpassad för intermodala nya transportsystem och därmed en utveckling av transportsystemen.

En teknikutveckling kan därför enbart initieras av en gemensam europeisk satsning som mycket väl kan ligga inom DG TREN. Styrningen skulle i ett sådant fall ges genom att ministerrådet uppdrog åt DG TREN att koordinera och leda en sådan utveckling på bred europeisk basis. Denna utveckling kan mycket väl verka som ett led i att även stärka den europeiska varvsindustrin och dess underleverantörer.

Även om man lyckas med en bred teknisk utveckling av ett transportsystem måste ett riskkapital för etablering genereras. I fallet industriskeppningar sker det genom att avlastaren står för driftskostnaderna för att transportera sina varor under en avtalsperiod om ca 5 år vid relativt standardmässiga teknikformer och 10 – 15 år vid introducerande av ny transportteknik. För en öppen sjöfart som skapar en transportinfrastruktur i form av linjetrafik som är av intresse för samhället måste ett riskkapital genereras från andra källor. Formen för detta finns inte idag. Att generera riskkapital till introduktioner av nya sjötransportsystem är ett av de största problemen för sjöfartens utveckling.

Scenariot innebär en mycket tidskrävande process som sannolikt måste fullföljas om man skall få någon nytta med en central forskning och utveckling. Det är viktigt att industrin deltar i denna process. Det är en förutsättning för att den skall lyckas på sikt.

Scenario 3, Harmonisering av den Europeiska sjöfartspolitik

Inom EU har sjöfartspolitikerna kommit i skymundan. Det finns klara riktlinjer och direktiv till att stärka den europeiska sjöfarten i förhållande till omvärlden. Marknadskrafterna har även lett till att åtskilliga länder inom EU och Norge vidtagit kraftfulla åtgärder för att möta den internationella konkurrensen. Vissa länder däribland Sverige och Finland har visat att man inte har samma syn på sjöfartsnäringen som en internationell verksamhet utan betraktar näringen som en av de nationella industrierna och reglerar den därefter.

Avsaknaden av en samsyn i sjöfartspolitiska frågor inom Europa splittrar den europeiska enigheten i den internationella konkurrensen och skapar intra-europeisk konkurrens i en del fall med statligt direkt eller indirekt stöd. Detta kan inte kompenseras med teknik- eller systemutveckling inom sjöfartsområdet.

En harmonisering av sjöfartspolitikerna och ett upprättande av gemensamma spelregler för sjöfartsverksamhet måste vara grunden för en god utveckling. Det ger samma konkurrensvillkor för all sjöfartsverksamhet inom Europa och bör i längden kunna sätta samma minimistandard på den europeiska sjöfarten så att en tryggare, säkrare och mindre miljöstörande sjöfartsverksamhet kan utvecklas av samtliga europeiska länder.

Man skulle kort kunna reflektera över en situation där fordonsindustrin hade haft samma förutsättningar som man ger sjöfartindustrin i Europa idag. Då hade Europadomstolen sannolikt varit fylld med prövningar av de Europeiska staternas tolkning av gällande nationella villkor för verksamhetens bedrivande.

En tydligare harmonisering av villkoren för den europeiska sjöfartspolitikerna är en grundförutsättning för en stabilare utveckling av den europeiska sjöfarten. Konkurrensen skall ligga mellan europeisk sjöfart och den övriga världen och inte inom Europa. Scenariot är därför en förutsättning för all utveckling av en konkurrensneutral intra-europisk sjöfart.

Scenario 4, Stöd till etablering

En nyetablering av en trafik på en växande och ny marknad kan ske stegvis och växa med marknaden. Nya transportsystem i en befintlig marknad måste ge en acceptabel servicegrad för att vara attraktiva för en avlastare/transportör i det industriella samhället. En etablering på en marknad med konkurrens från landtransporter måste kunna erbjuda frekventa avgångar (helst en gång per dag), god kapacitet och hög transportkvalitet. De studier som pågick under början av 1990-talet under benämningen "Ostkustpendeln"⁸ visade på svårigheten att etablera en transportinfrastruktur baserad på intermodala transporter med sjöfart som huvudtransportmedel. Studierna visade på en stark kostnadseffektivitet i förhållande till kapaciteten och särskilt i förhållande till erhållande av ny transportkapacitet.

Svårigheten är att etablera en sådan trafik på en konkurrensutsatt marknad utan att störa konkurrenssituationen. Man kan möjligen framhålla enkelheten i att åstadkomma detta genom att helt enkelt ta bort all subventionering till de övriga transportmedlen. Detta kommer då sannolikt att innebära att i stort sett all godstrafik på järnvägstrafik läggs ned.

Det skulle kunna finnas en väg att skapa en högfrekvent transportinfrastruktur baserad på sjötransporter genom en samordning av industriskeppningarna och även skapa utrymme för tredje parts last. Effekten av detta skulle kunna bli en utveckling av en infrastruktur av sjötransporter som avlastar landtransporterna och ger en kostnadseffektiv transportlösning även för den mindre industrin i de perifera delarna av Sverige. Emellertid är formen för en sådan struktur och effekterna av den alltför komplicerad för att kunna avhandlas här.

Genom ett etableringsstöd skulle man kunna få staten att dela risktagandet för en långsiktig lönsamhet av trafiken. Stödet skulle även ge möjlighet till nyetablering av småföretag inom sjöfartsområdet. Nyetablering inom detta område är idag svårt då den kräver ett stort kapital för etablering av nya och moderna fartyg.

Målet skulle vara att kunna bygga upp en infrastruktur som baserade sig på sjötransporter som så småningom skulle kunna växa till europeiskt nätverk.

Scenario 5, Samma statliga styråtgärder gäller för sjöfart som för järnväg

Scenariot baseras på det faktum att staten tillhandahåller hela järnvägens infrastruktur utan kostnad för avlastare och operatörer. Detta görs som ett stöd till järnvägen för att upprätthålla konkurrensen mot biltransporterna med miljöaspekter som huvudmotiv. Stödet uppgår idag till ca 10 miljarder SEK, eller ca 2/3 av all den omsättning järnvägsverksamhet har i Sverige.

⁸ Kust och Närsjöfart, förstudie, TFB-meddelande 176, dec.1990; Coastal and Short Sea Shipping, technical feasibility study, TFB-report 1993:9

En motsvarande stödform till sjöfarten skulle kunna innebära att staten betalade alla genomgångskostnader i hamnarna för den intra-europeiska sjötrafiken, som inte är en kortdistans färjetrafik. Det skulle kunna utföras som ett förhandlat statligt uppköp av tjänster i hamnarna inklusive avgifter, på motsvarande sätt som man idag köper tjänsterna för att upprätthålla viss olönsam trafik.

Ett sådant stöd skulle ge en kraftig förstärkning av sjöfartens konkurrenskraft vilket skulle få till följd att sjöfart i allt högre grad utnyttjades för långväga godstransporter, vilket avlastar landinfrastrukturen. Godset skulle lämna Sverige på fartyg tidigare i transportkedjan. För Sveriges del skulle det exempelvis innebära ett kraftigt och välkommet regionalt stöd för den norrländska industrin. Om stödet omfattar enbart den trafik som är konkurrensutsatt av landtransporter och undantar det traditionella bulkgoods som transporteras med fartyg (och vars hanteringskostnad är marginell) erhåller man ett mycket kostnadseffektivt stöd för en långsiktigt hållbar godstrafikutveckling. Villkorar man även stödet med krav på energi-effektivitet och reningsgrad vad gäller utsläpp, så blir transportformen oslagbar vad gäller samhällsnytta och miljöeffekter, alla transportmedel inräknade. Det kan även ge en sådan utveckling av sjöfarten att det är möjligt att få tillstånd en högfrekvent sjöfart som tillfredställer avlastarnas behov på frekvens.

Stödet skulle sannolikt omfatta ca 50 miljoner årston vilka subventionerades med ca 50 kr/ton eller totalt 2,5 miljarder kronor. Detta skulle direkt frigöra behov av infrastrukturinvesteringar och dessutom en stor del järnvägskapacitet som kan utnyttjas till att stärka konkurrenskraften på kortare transportavstånd. Detta skulle i så fall avlasta biltrafiken. En sådan avlastning har vi ännu inte sett i trafikstatistiken.

För avlastarnas del skulle transportkostnaden för produkter till kontinenten sänkas med mellan 10 – 25 % för samtliga avlastare, både vad gäller industriskeppning och järnvägstransporter.

Scenariot skulle tydliggöra den reella konkurrenssituationen som finns mellan transportmedlen.

Att genomföra en samhällsekonomisk analys av konsekvenserna av detta scenario där de direkta samhällskostnaderna och de indirekta samhälls- och miljökostnaderna kvantifierades, borde vara av intresse.

Referenser

- Kust och närsjöfart, förstudie*, Anders Sjöbris, TFB meddelande 176, dec. 1990,
- Coastal and Short Sea Shipping, Technical feasibility study*, Anders Sjöbris, TFB report 1993:9
- Innovation in short sea shipping: Self-loading and –unloading unitload shipsystems*, N.Wijnolst m.fl. ISBN 90-6275-943-2, Delft University press 1993
- Multimodal short sea transport Coastal superhighway*, N.Wijnolst m.fl. ISBN 90-407-1009-0, Delft University press 1994
- Svensk sjöfart – näring för framtiden*, Bilagor till Sjöfartspolitiska utredningen, Jennie Thalenius m.fl. SAI, SOU 95:112
- Coastal and Short Sea Shipping, Market study*, Anders Sjöbris MariTerm AB, ISBN 91-972346-4-8, MariTerm AB, jan –96
- Statistiska meddelanden T 30*, SM 9703, SCB, SIKA, 1997
- Future Short Sea Cargo Ferry Systems*, J. Näreskog m.fl, KFB report 1997:17
- The Development of Short Sea Shipping in Europe: A dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain*, Second Two-yearly Progress Report, European Commission Brussels 29.06.1999, COM (1999) 317
- 2020, Integrated projects for port and Industry*, Port of Rotterdam 1998. See also www.port.rotterdam.nl/2020/
- Europa Unionens server, <http://europa.eu.int/en/comm/dg07/tif/>.