



Sveriges hamnar

- Idag och i morgon

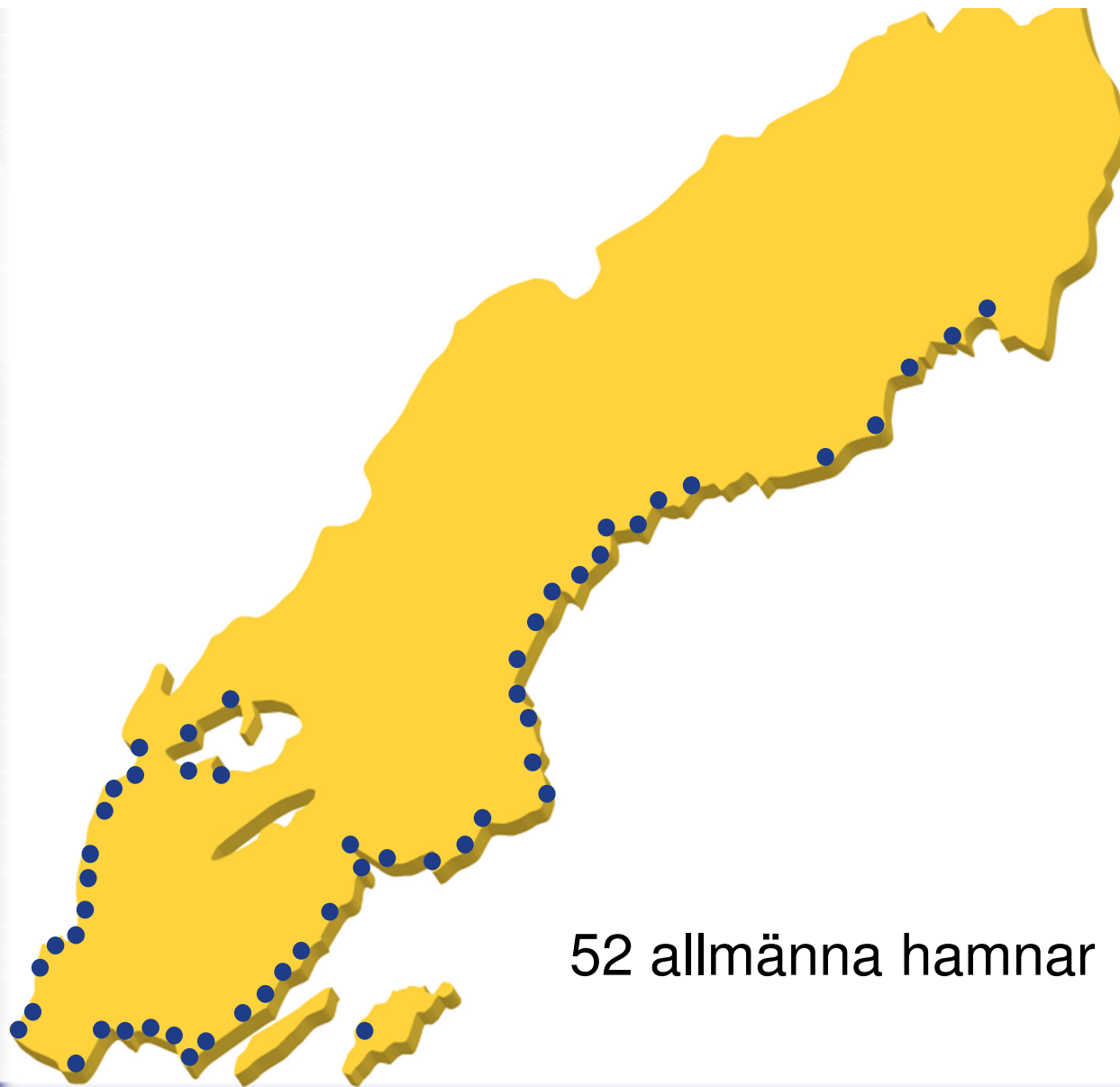
Förbundet Svenska Hamnar

De svenska hamnföretagens
bransch- och arbetsgivareförbund

Förbundet driver branschens
intressefrågor så att hamnföretagen
kan bli framgångsrika

Ingår i TransportGruppen





52 allmänna hamnar

Över 90 % av Sveriges utrikeshandel går via en hamn



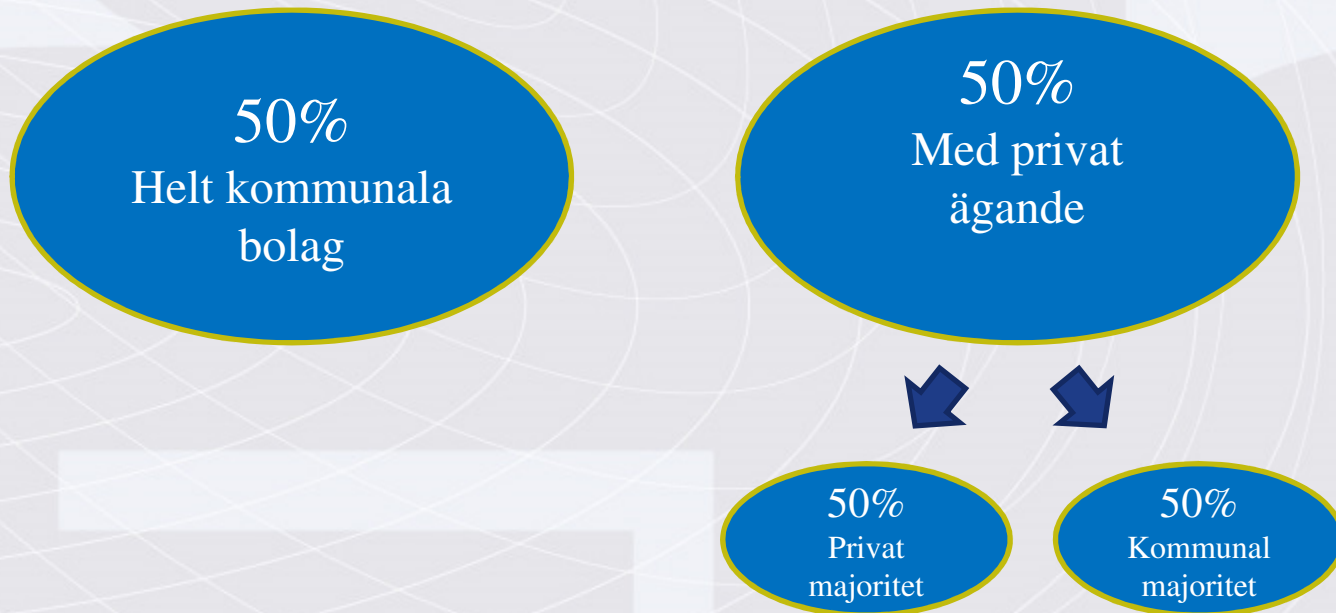
Sveriges 10 största hamnar (ton)



2013 hanterades 131 miljoner ton



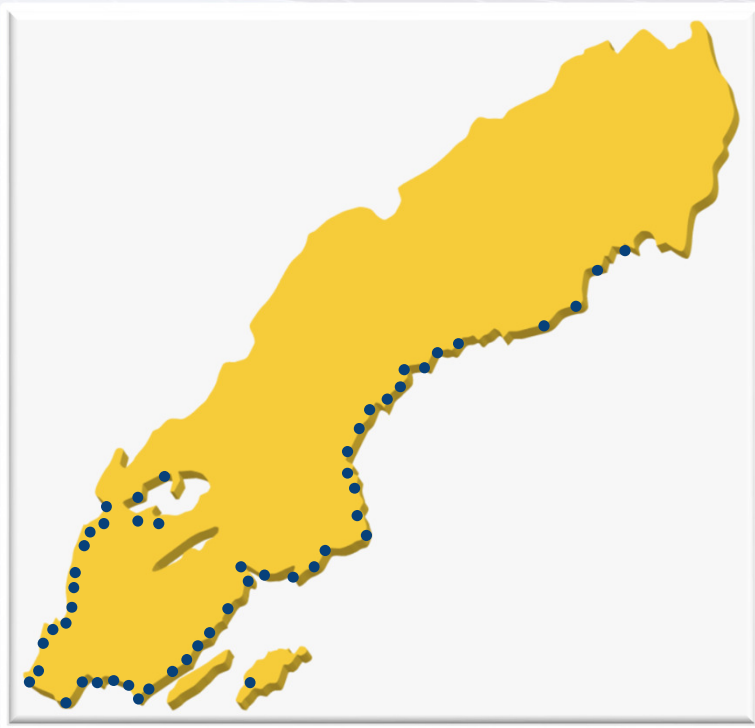
Ägandet i hamnföretagen



Hamnföretag samarbetar



Kommer antalet svenska hamnar att minska?



Forecast port volumes per country (only international cargo)

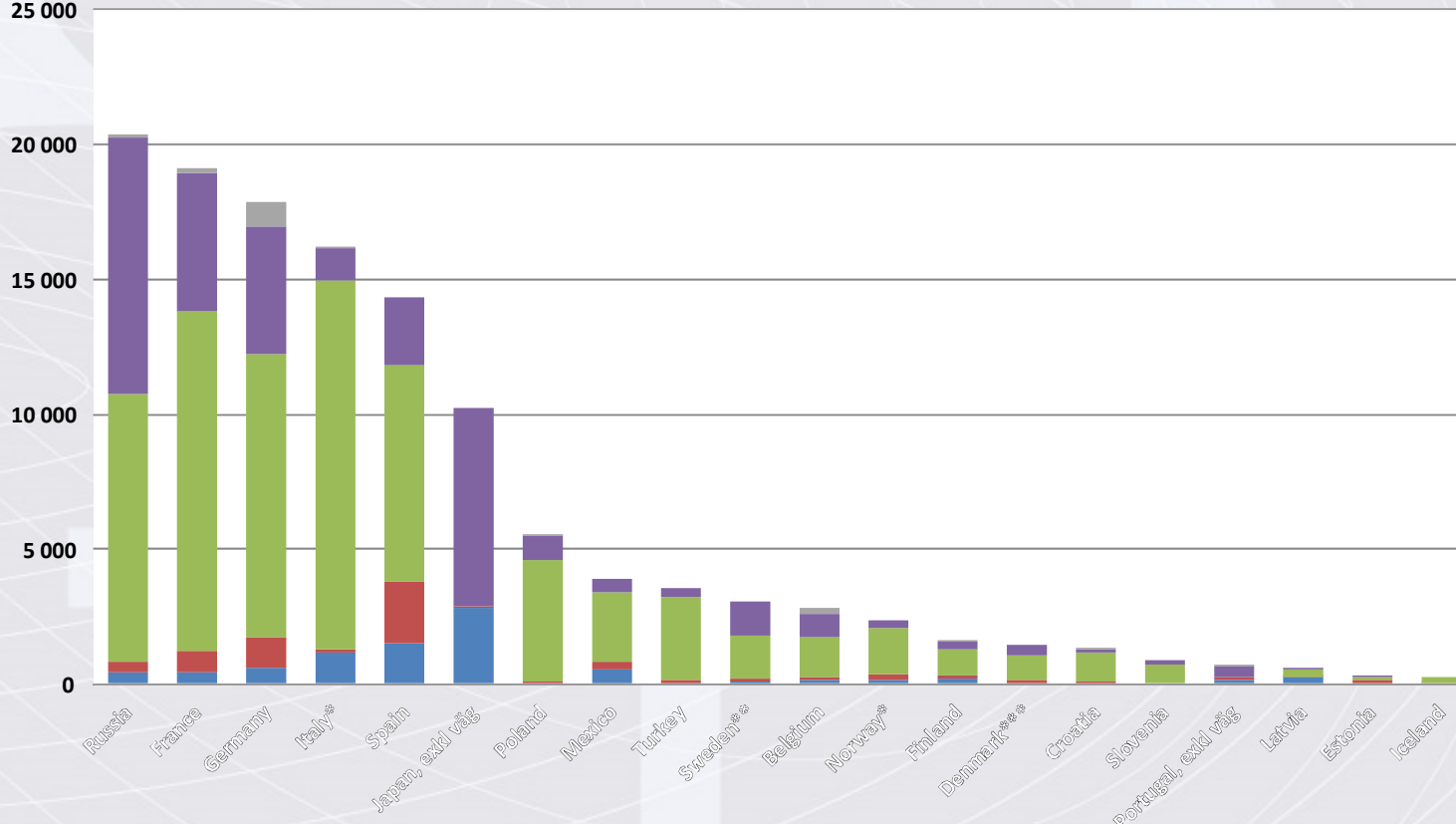
Country	Volume 2010, (M. tonnes)	Volume 2030 (M. tonnes)	Volume change, 2010- 2030 (M. tonnes)	Volume change, 2010-2030 (%)
Finland	98.4	125.3	26.9	27.4
Estonia	37.1	38.7	1.6	4.4
Latvia	61.5	75.4	13.8	22.5
Lithuania	38.0	44.7	6.8	17.9
Russia	171.6	243.8	72.2	42.0
Poland	48.8	73.0	24.3	49.9
Germany (Baltic Sea)	56.0	68.1	12.1	21.6
Denmark	69.6	86.4	16.8	24.2
Sweden	154.8	201.9	47.0	30.4
South Norway	21.5	27.5	6	27.9
Total	757.1	984.8	227.5	30.1



De stora ländernas väginvesteringar dominerar

Infrastrukturinvesteringar 2008 i utvalda OECD-länder

Miljoner EURO
25 000



Källa: InternationalTransport Forum, OECD, WSP

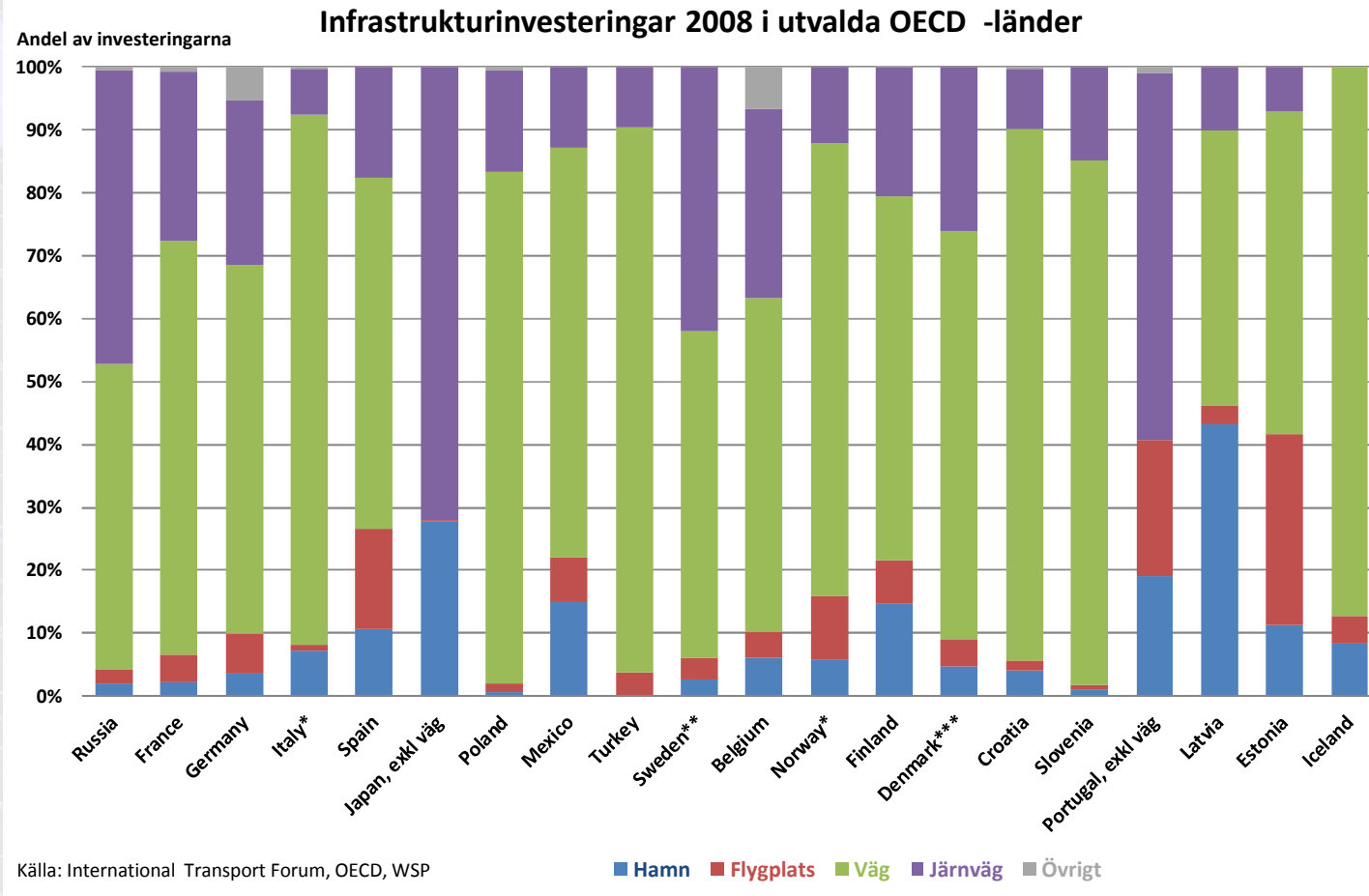
■ Hamn ■ Flygplats ■ Väg ■ Järnväg ■ Övrigt

* Delvis data för 2007



SVERIGES HAMNAR

Relativt sett står väginvesteringar för 60 % av investeringarna, medan hamnar står för 7 %



Delvis data för 2007

Vitboken

- EU-KOMMISSIONEN VILL MINSKA SJÖFARTENS UTSLÄPP MED MINST 40 PROCENT TILL 2050
- Halvera användningen av fordon som drivs med konventionella drivmedel fram till 2030 för stadstransporter.
- **30% av vägtransporterna över 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel och mer än 50 % fram till 2050.**
- **Ett välfungerande och EU-omfattande multimodalt TEN-T-stamnät fram till 2030 med ett nät av hög kvalitet och kapacitet fram till 2050.**
- En förflyttning mot principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar”.



SVERIGES HAMNAR

Ökade väg och järnvägsnät för gods

- Centrala kombiterminaler för gods
- Centrala hamnar för gods
- Centrala flygplatser för gods
- Utpekade järnvägsnät för gods
- Utpekade vägnät för gods
- Övrigt järnvägsnät



Centrala hamnar av betydelse för gods-transporter

- Luleå*
- Skellefteå
- Umeå
- Sundsvall
- Gävle
- Hargshamn
- Kappelskär
- Stockholm***
- Nynäshamn
- Västerås/Köping
- Oxelösund
- Norrköping
- Visby
- Oskarshamn
- Karlskrona
- Karlshamn
- Ystad
- Trelleborg***
- Malmö***
- Helsingborg
- Halmstad
- Varberg
- Göteborg***
- Stenungsund
- Brofjorden

*Ingår i Core Network

Listningar av "särskilt viktiga hamnar" under olika kriterier, från olika källor, från december 2007 till oktober 2012

1. Birgersson (SOU 2007:58) (december 2007) Luleå - industrihamn	2. Framtidens resor & tur (sept 2008 + i planen 2010-2021) Luleå	3. TEN-T Category A (fastställt juli 2010) Luleå Skellefteå Umeå	4. V. Fiche: port clusters (december 2010)	5. Näringsdept. (2011-03-15) Luleå Skellefteå Umeå	6. Baltic Transport Outlook (december 2011) Luleå(4) Umeå(4) Husum Sundsvall(4) Gävle(4)	7. Kapacitetsutredningen (maj 2012 + Infra propp okt 2) Luleå Skellefteå Umeå Sundsvall Gävle Västerås/Mälarenhamnar Kappelskär Stockholm
Sundsvall - industrihamn Gävle - container + energihamn	Sundsvall Gävle (Västerås/Köping)(2) Kappelskär	Sundsvall Gävle Västerås Kappelskär Stockholm	Stockholm	Sundsvall Gävle Grisslehamn Västerås/Mälarenhamnar Kappelskär Stockholm	Stockholm	Stockholm
Stockholm(Kappelskär) - brohamn		Nynäshamn Visby Ovelövsund Norrköping Oskarshamn Karlskrona(3) Karlshamn Ystad		Nynäshamn/Norvik Visby Ovelövsund Norrköping Oskarshamn Karlskrona Karlshamn Ystad		Visby Ovelövsund Norrköping Oskarshamn Karlskrona Karlshamn Ystad
Norrköping - industri + energihamn	Norrköping	Trelleborg Malmö	Trelleborg Malmö	Trelleborg Malmö	Ovelövsund(4) Norrköping Karlshamn/Karlskrona Ystad Trelleborg Malmö	Trelleborg Malmö
Karlshamn/Karlskrona - industri, bro-, energi	Karlshamn/Karlskrona	Trelleborg Malmö	Trelleborg Malmö	Trelleborg Malmö		Trelleborg Malmö
Trelleborg - brohamn Malmö - energi + brohamn	Trelleborg Malmö	Helsingborg Halmstad Varberg Göteborg	Helsingborg Göteborg	Helsingborg Halmstad Varberg Göteborg Stenungsund	Helsingborg Göteborg Brofjorden	Helsingborg Halmstad Varberg Göteborg Stenungsund Brofjorden
Helsingborg - container + brohamn	Helsingborg	Helsingborg Halmstad Varberg Göteborg	Helsingborg Göteborg	Helsingborg Halmstad Varberg Göteborg Stenungsund	Helsingborg Göteborg Brofjorden	Helsingborg Halmstad Varberg Göteborg Stenungsund Brofjorden
Göteborg - strategisk hamn(1)	Göteborg	Lyselid Strömstad Vänerhamn	Göteborg	Strömstad		

Förutsättningarna

- Många svenska hamnar
- Stort lokalt politiskt inflytande över hamnföretagen
- Ökade godsvolymer
- Politiska intentioner
- Avsaknad av infrastruktursatsningar

Våra stora utmaningar

Klimatfrågor

Markanvändning

Konkurrensneutralitet



SVERIGES HAMNAR

Top 10 priorities

	1996	2004	2009	2013
1	Port Development (water)	Garbage / Port waste	Noise	Air quality
2	Water quality	Dredging: operations	Air quality	Garbage/ Port waste
3	Dredging disposal	Dredging disposal	Garbage / Port waste	Energy Consumption
4	Dredging: operations	Dust	Dredging: operations	Noise
5	Dust	Noise	Dredging: disposal	Ship waste
6	Port Development (land)	Air quality	Relationship with local community	Relationship with local community
7	Contaminated land	Hazardous cargo	Energy consumption	Dredging: operations
8	Habitat loss / degradation	Bunkering	Dust	Dust
9	Traffic volume	Port Development (land)	Port Development (water)	Port development (land)
10	Industrial effluent	Ship discharge (bilge)	Port Development (land)	Water quality

Källa: ESPO

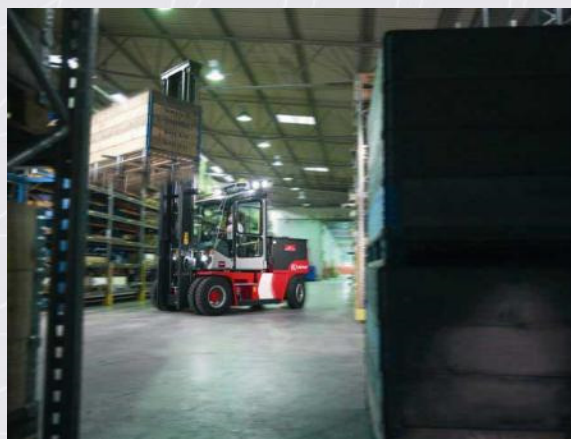
Aktivt miljöarbete i hamnarna



Avfallsmottagning



Landström



Ekobränslen

SECA-området



- The Sulphur Emission Control Area (SECA)



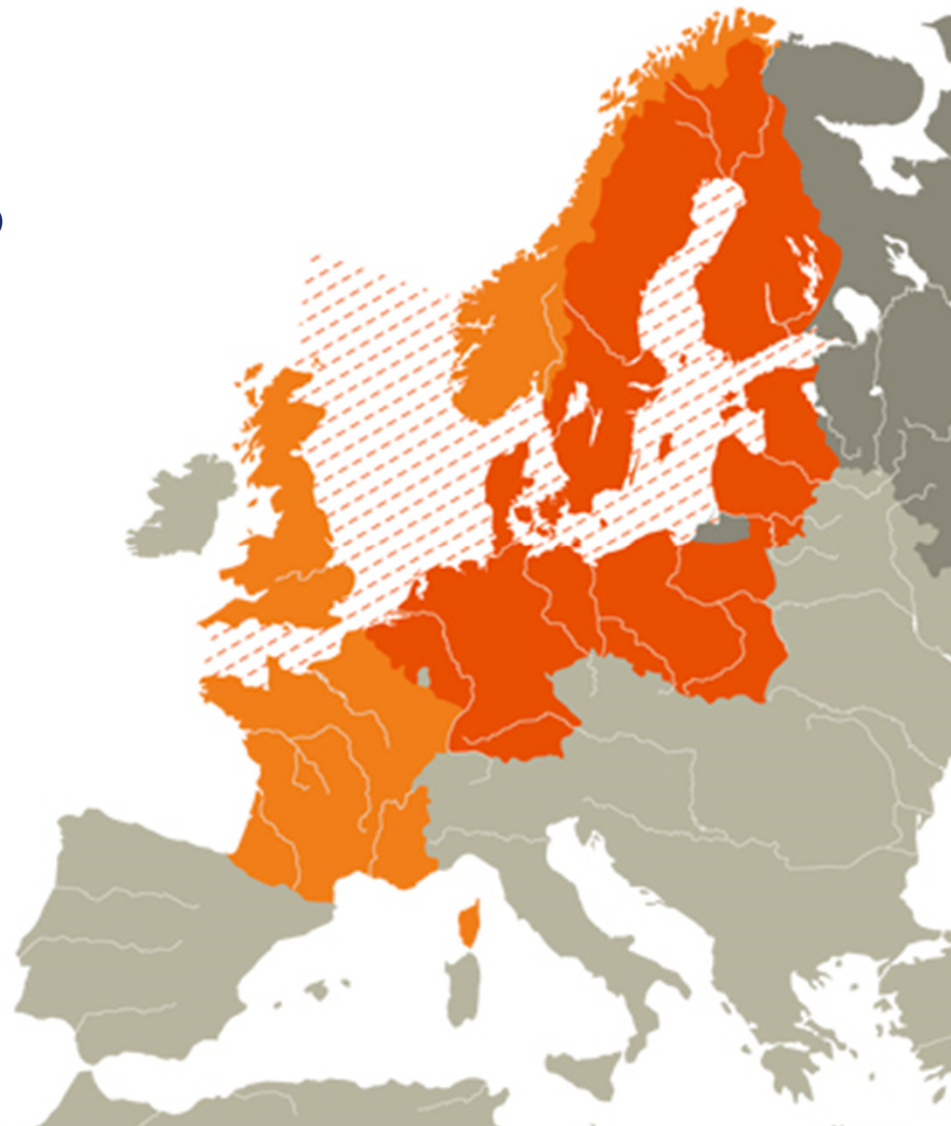
- Countries with water only in SECA



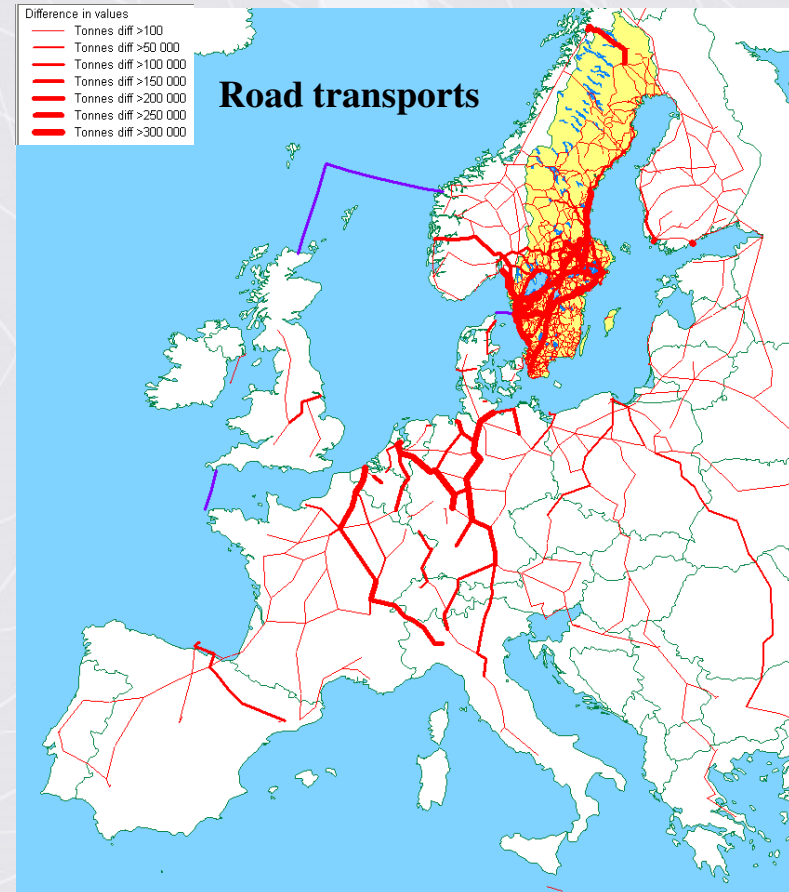
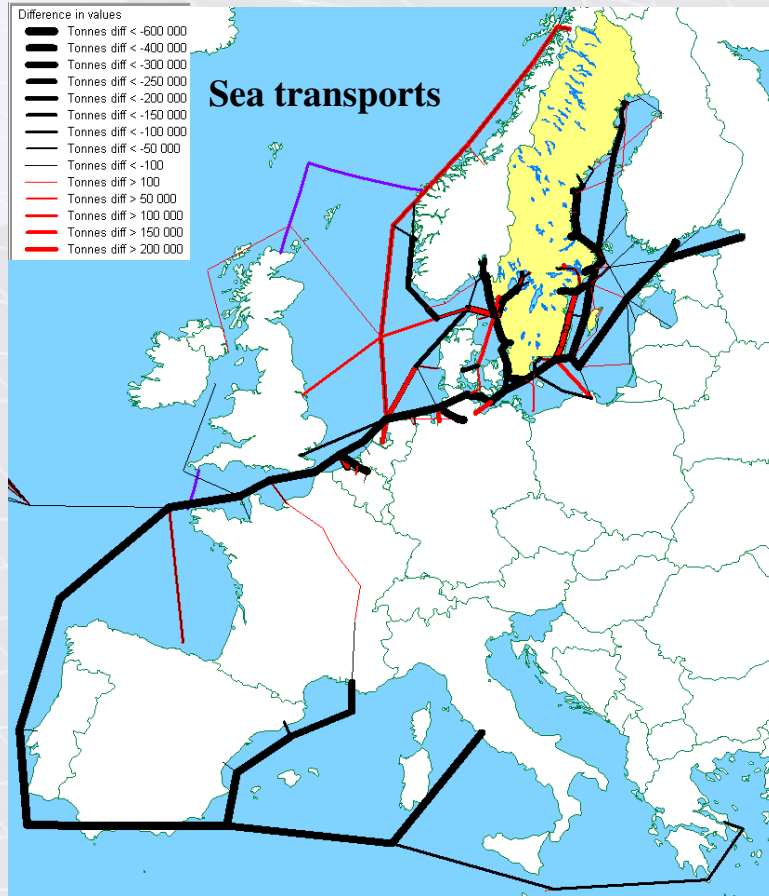
- Countries with part of the coast in SECA



- Countries without coast in SECA



Modal shift from sea to road



— Reduced transports

— Increase transports

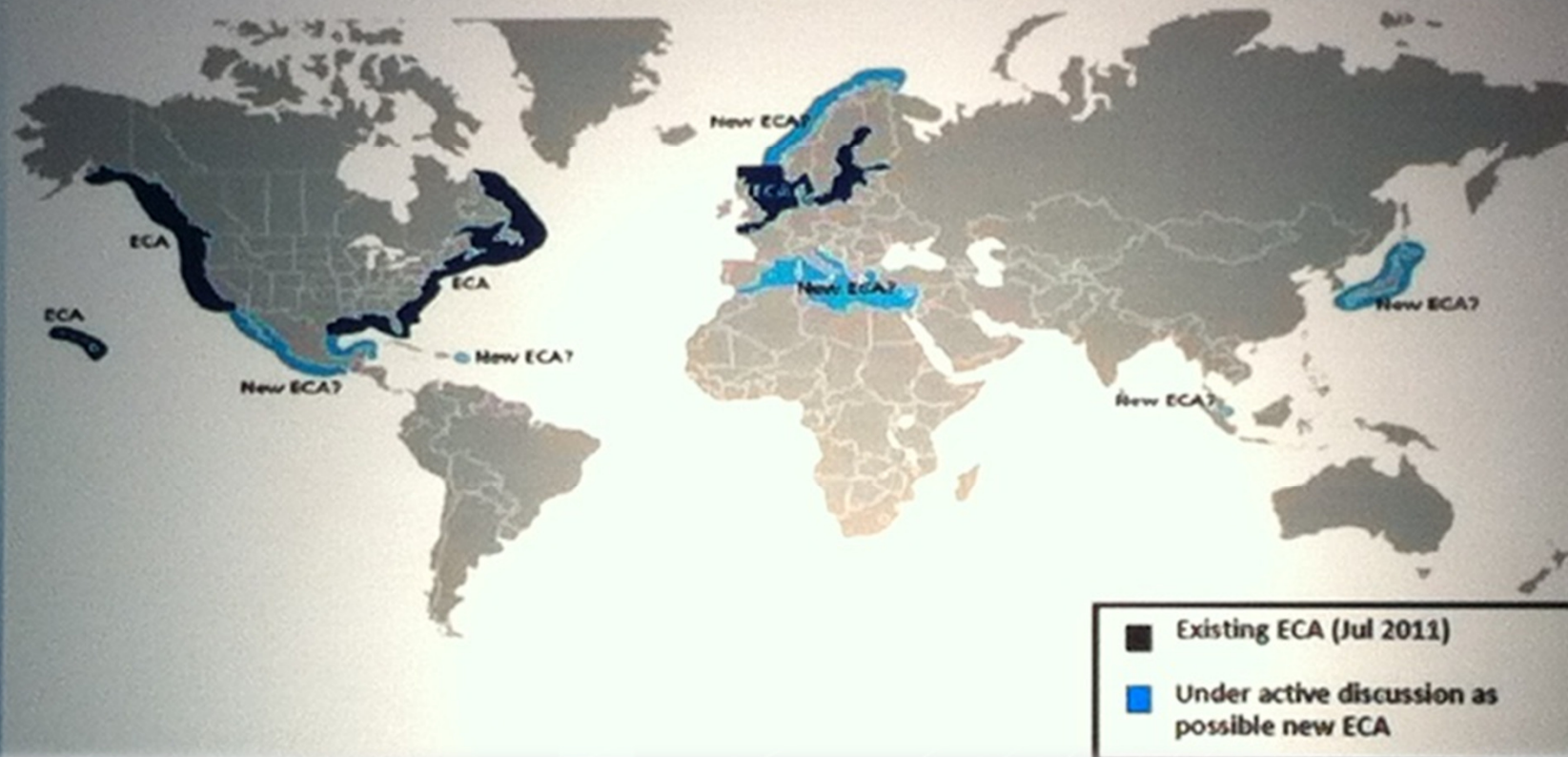
These maps only show modal back-shift of Swedish products. The effect will be much larger when all countries are included in the calculations.

”SWECORAPPORTEN”

- Sweco förutspår att de nya reglerna gör att dieselpriset på land (inkl skatt) ökar med 80 öre litern. Uppstår det problem med att få fram tillräckligt ren diesel kan priset gå upp med ytterligare 30 öre och då talar vi om en ökning med 1:10 kronor per liter.
- De högre bränslekostnaderna gör att det totala transportarbetet minskar med nio procent under 2015 enligt Swecos beräkningar. Det är en dramatisk effekt som får stor påverkan på svensk ekonomi. Det är nästan i klass med finanskrisen när transportarbetet minskade med 14 procent.



Emission Control Areas



Hamnar flyttar



- Städerna tar över centrala hamnområden
- Hamnarna flyttar närmare farlederna

Hamnen som befolkningsmagnet

Year 1900

<i>City</i>	<i>Population (million)</i>
London	6.5
New York	4.2
Paris	3.3
Berlin	2.7
Chicago	1.7
Vienna	1.7
Tokyo	1.5
St. Petersburg	1.4
Manchester	1.4
Philadelphia	1.4
Total top 10	25.8

Year 2000

<i>City</i>	<i>Population (million)</i>
Tokyo	26.4
Mexico City	18.1
Bombay	18.1
Sao Paulo	17.8
New York	16.6
Lagos	13.4
Los Angeles	13.1
Calcutta	12.9
Shanghai	12.9
Buenos Aires	12.6
Total top 10	161.9





Konkurrensneutralitet

”Fartyg som bedriver handelssjöfart på svenskt vattenområde skall betala farledsavgift till staten enligt vad som bestäms i lag.”





2013:1

Myndighetsanalys av Sjöfartsverket

”Den ekonomiska utvecklingen måste vändas och en buffert bör byggas upp. Statskontoret bedömer att Sjöfartsverkets ekonomiska situation är allvarlig. Som affärsverk har Sjöfartsverket ett mål om att gå med vinst och ge avkastning till statskassan. Under de senaste åren har verket emellertid uppvisat negativa ekonomiska resultat, vilka dessutom har försämrats under perioden 2009–2011.”



2011-05-24

Till: Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd
Kopia till Statssekreterare Carl von der Esch
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Isbrytningen – en angelägenhet för svensk export och import som inte bör finansieras av farledsavgifter

Sveriges Hamnar, Näringslivets Transportråd, Jernkontoret, Plast- och Kemiföretagen, SveMin samt Skogsindustrierna vill med detta brev uppmana regeringen att agera i frågan om isbrytningens finansiering.

Enligt gällande ordning finansieras isbrytningen i huvudsak med farledsavgifter samt externa intäkter främst från uthyrning av isbrytaren Oden.

Det samlade årliga finansieringsbehovet vid dagens organisation av isbrytningen uppgår en normalvinter till cirka 230 miljoner kronor. Vid en sträng vinter bedöms kostnaden uppgå till 290 miljoner kronor och om vintern är mild till 190 miljoner kronor.

Det är vår gemensamma uppfattning att kostnaderna för isbrytning inte bör finansieras med hjälp av farledsavgifterna. Genom ett fortsatt samarbete med Finland och genom att pröva möjligheterna till utvidgat Östersjösamarbete, som omfattar fler stater och ett finansiellt tillskott från EU, kan finansieringen breddas. Är detta inte en framkomlig väg är det vår uppfattning att isbrytningen bör finansieras över statsbudgeten. Av rättvise- och konkurrensskäl anser vi inte att det är en framkomlig väg att ålägga näringslivet eventuella avgifter för isbrytningen.

Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Vi anser att isbrytningens betydelse för en tillförlitlig svensk export och import under årets alla månader och dess regionalpolitiska dimension innebär att staten bör stå för en

Slutsatser

- Regeringens beslut avgörande
 - Samhällsekonomi eller prioritering?
 - Historien talar för ett mindre antal hamnar
 - Effektivisering och automatisering?
 - Finns det kunder finns det hamn
 - Svaveldirektivets effekter?
 - Ökade östliga godsflöden?
- Mer samarbeten/sammanslagningar
- Specialiserade och effektivare hamnar





Ports of Sweden

www.sverigeshamnar.se