

Nr 4
April 2005

Hamnar ur ett ekonomiskt perspektiv

– exemplet Stockholm

Hamnar ur ett ekonomiskt perspektiv

– exemplet Stockholm

Konsult: Lennart Fridén, Inregia AB

RTN 2004-0151

Tryck: Just Nu

Förord

Regionplane- och trafikkontoret har i samarbete med Länsstyrelsen i Stockholms län initierat en utredning om regionens hamnstruktur. Syftet är att bidra till en ökad samsyn kring regionens hamnstruktur och utvecklingsmöjligheter. Denna arbetspromemoria fokuserar på hamnar som ekonomisk aktivitet. Syftet är att beskriva hamnars betydelse för regional och kommunal ekonomi. Promemorian är avsedd för en fortsatt diskussion om hamnarnas roll i regionen.

Stockholm i april 2005

Thomas Ney
Regionplane- och trafikkontoret

Ola Carlsson
Länsstyrelsen i Stockholms län

Innehåll

FÖRORD	3
INNEHÅLL	4
INLEDNING	6
Syfte	6
Disposition	6
HAMNAR, TRANSPORTER OCH EKONOMI – NÅGRA PRINCIPIELLA UTGÅNGSPUNKTER	8
Den ekonomiska utvecklingen och transportnätverken	8
Transporters inverkan på ekonomin	12
Hamnar och ekonomi – aktörer och nivåer	13
HAMNFÖRETAGEN	17
Företagsstruktur	17
Produktion	18
Sysselsättning	19
Markutnyttjande och lokalisering	20
KOMMUNEN	22
Kommunens ekonomi	22
Företag och sysselsättning i kommunen	23
Intressekonflikter	25
REGIONALEKONOMI	26
Produktion av hamntjänster	26
Länets import och export via hamnarna	27
Sjöfartsturismens effekter på den regionala ekonomin	28
SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER.	35

KÄLLOR	38
BILAGETABELLER	40

Inledning

Regionplane- och trafikkontoret har tillsammans med Länsstyrelsen påbörjat en utredning med syfte att ta fram gemensamma planförutsättningar för regionens hamnstruktur.¹ Utredningen har delats upp i två steg. Det första består av kunskapsuppbyggande utredningar, som ska behandla hamnarnas infrastruktur, godsflöden, ekonomi, miljö, regelverk mm. Resultaten från steg 1 läggs sedan till grund för ett antal scenarier, som i steg 2 ska belysa den framtida hamnstrukturen i länet. Föreliggande rapport ingår som en av de kunskapsuppbyggande utredningarna i steg 1.

Syfte

Syftet med denna rapport är att beskriva hamnarna i Stockholmsregionen ur ett *ekonomiskt perspektiv*. Renodlingen av de ekonomiska aspekterna betyder bland annat att vi *inte* kommer att ge någon mera allmän redogörelse för hamnar och sjöfart. För sådana beskrivningar hänvisas till befintliga rapporter. Förutom redovisningar från tidigare hamnutredningar finns material i flera av Sjöfartsverkets publikationer.² Dessutom kommer andra delar i steg 1 av den nu pågående utredningen att redogöra för länets hamnar, deras tjänster, miljöförhållanden m.m.

För att belysa hamnarnas betydelse för ekonomin har vi ur tillgängliga utredningar, statistik och annat material hämtat uppgifter, som bedömts vara relevanta för att belysa just de ekonomiska aspekterna. Dessutom har aktörer inom sektorn intervjuats. I övrigt har inget nytt material samlats in.

Det är inte självklart vad som bör tas med under rubriken ”ekonomiskt perspektiv”. Därför diskuteras relativt utförligt i följande kapitel hur kopplingarna ser ut inom transportnätverken och mellan olika sektorer och nivåer, d.v.s. olika typer av samband, som avgör de ekonomiska återverkningarna av hamnarnas verksamheter. Dessutom diskuteras vilka aktörer på olika nivåer som påverkar ekonomin samt deras mål och medel.

Disposition

Kapitlen i denna rapport kan sägas bestå av en principiell och en empirisk del. Det följande kapitlet utgör den principiella delen. Där diskuteras i principiella termer samband mellan hamnar, transporter och det ekonomiska systemet. I de därpå följande kapitlen ges empiriska exempel på hamnarnas samband med ekonomin. Denna exemplifiering görs i fyra steg, som kan sägas motsvara fyra olika nivåer i det ekonomiska systemet:

¹ En beskrivning av utredningens uppläggning återfinns i ”Program – Gemensamma planförutsättningar för regionens hamnstruktur”. PM 2004-04-28, Regionplane- och trafikkontoret och Länsstyrelsen i Stockholms län.

² Se t.ex. *Östra Mellansveriges hamnkapacitet. Kartläggning och analys*. Mariterm. SAIR. 2001 *Baltic Maritime Outlook 2000*. Sjöfartsverket, 1999. Sjöfartsverkets årsredovisningar (sektorsrapporter) t.ex. *Sjöfartssektorns betydelse för transportpolitiken*. (2003), *Fokus på Östersjön. Sektorrappport om sjöfartens utveckling 2003*

- Hamnföretagens ekonomi
- Den kommunala ekonomin
- Regionens ekonomi
- Samhällsekonomin

Med *regionen* (Stockholmsregionen) avses i rapporten genomgående Stockholms län.

Rapporten avslutas med några korta slutsatser.

Hamnar, transporter och ekonomi – några principiella utgångspunkter

I detta kapitel diskuteras i principiella termer hur sambanden ser ut mellan å ena sidan transportsystemet – med fokus på hamnarna – och å andra sidan det ekonomiska systemet. Ambitionen är inte att ge en fullständig genomgång av sambanden mellan de båda systemen, endast att peka på det ömsesidiga beroendet och några kopplingar, som är viktiga som utgångspunkt för en diskussion om hamnarnas ekonomiska roll.

Syftet med kapitlet är att ge en principiell ram (struktur) som visar hur olika led i analysen av hamnarna hänger samman. Framställningen blir därför genomgående principiell medan siffror och andra empiriska exempel återfinns i de följande kapitlen och i andra utredningar.

Kapitlet består av tre avsnitt. I det första diskuteras hur den ekonomiska utvecklingen återverkar på transportsystemet. Här beskrivs hur ekonomiska aspekter kommer in i analyser av den framtida hamnstrukturen. Det andra avsnittet tar upp frågan om transportsektorns återverkningar på det ekonomiska systemet. Detta är den principiella utgångspunkten för den följande diskussionen om hamnarna. Sist behandlas frågan om hur hamnarnas verksamhet återspeglas i ekonomin ur ett aktörsperspektiv. Utgångspunkten är här de mål och medel som aktörer på olika nivåer har.

Den ekonomiska utvecklingen och transportnätverken

Hamnar ingår i transportnätverk. För att kunna bedöma de framtida varuflödena i länets hamnar och de ekonomiska konsekvenserna krävs därför kunskaper om hur andra delar av nätverket utvecklas men också om de bakomliggande faktorer som bestämmer godsflödena. För att knyta an till de kommande scenarierna i steg 2 i utredningen har vi valt att göra beskrivningen i framtidstermer. Alternativet hade varit att utgå från nuläget i ekonomi och transportnätverk.

Den ansats som presenteras i det följande inleds med tre moment som beskriver den framtida transportmarknaden. Dessa tre moment ger tillsammans en yttre ram för att diskutera hamnarnas framtida roll i det ekonomiska systemet. De kan uttryckas i form av tre enkla frågor:

- (1) Var kommer framtida produktions- och konsumtionskoncentrationer i Europa att ligga?*
- (2) Vilka alternativa transportmöjligheter i form av infrastruktur och fordon/farkoster kommer den framtida transportmarknaden att erbjuda?*
- (3) Vilka vägar kommer godset att välja?*

(1) Framtida produktions- och konsumtionscentra

Det första momentet behandlar med andra ord *efterfrågan* på godsflöden i framtiden.

Internationaliseringen har lett till en kraftig uppgång i efterfrågan på långväga transporter. Liberaliseringen av den internationella handeln – uttryckt i lägre tullar och färre regleringar – har resulterat i större marknader och ökat utbyte av varor och tjänster. EU-utvidgningen är ett sådant exempel.

En av de faktorer som ligger bakom världshandelns expansion är de ökade möjligheterna till etablering av företag i andra länder. Allt fler företag i tillverkningsindustrin har kommit att utlokalisera delar av produktionen till låglöneländer i Europa och i Asien. En mycket stor del av världshandelns expansion består av transporter *inom* multinationella företag. Både i Japan och USA utgörs ungefär en tredjedel av exporten av sådana leveranser.³

Expansionen av verksamheten i regionens hamnar antas i stor utsträckning bero på tillväxten på andra sidan Östersjön. Under den senaste tioårsperioden har bruttonationalprodukten i fasta priser ökat med 5-6 procent per år i de baltiska staterna. Motsvarande ökningstakt är för Polen 4 procent, Ryssland 3 procent och EU (15) 2 procent.⁴ De låga lönekostnaderna i de forna öststaterna väntas resultera i en omfattande export till Skandinavien och den europeiska kontinenten. Betydande godsströmmar väntas gå från Östeuropa till övriga Europa. Under perioden 1997-2003 ökade värdet på Sveriges handel (export plus import) med Polen, Ryssland och Baltikum med i runda tal 10 procent per år.⁵ År 2004 var omkring 15 procent av den totala godsmängd som hanterades i Stockholms hamnar på väg till eller från Baltikum.⁶

Men den förväntade snabba ekonomiska expansionen på andra sidan Östersjön kommer också att skapa ett växande behov av varor och därmed generera godsströmmar *till* detta område.

I bedömningar av den framtida efterfrågan på godstransporter kommer därmed prognoser för utvecklingen i Östersjöländerna att spela en avgörande roll. I analyser med transportmodeller läggs ofta relativt lite tid på att ta fram indata över framtida produktion och konsumtion. Osäkerheten i utvecklingen på andra sidan Östersjön innebär dock att det i detta fall kan finnas skäl att mera i detalj analysera alternativa scenarier för produktion och konsumtion

³ *OECD Economic Outlook*. No 71 (2002)

⁴ Källor: *Eurostat* och *IMF*

⁵ *De svenska godstransportstråken*. SIK A Rapport 2004:6 (Uppgifterna avser handel i löpande priser.)

⁶ Statistik från Stockholms Hamn AB.

(2) Framtida transportmöjligheter

Givet den framtida lokaliseringen av produktions- och konsumtionscentra, blir nästa steg att analysera utbudet av transporter.⁷

Investeringar i länkar, noder och fordon/farkoster ger tillsammans med det nuvarande beståndet ett framtida utbud av alternativa transportmöjligheter. Ett exempel på utbyggnadsplaner är det transportnätverk (TINA) som utarbetades inom EU under början av 2000-talet med inriktning mot ansökarländerna. Bland de transportkorridorer som ingår i detta nätverk finns bland annat en som förbinder Tallinn med Warszawa och en annan som går mellan Berlin och Novgorod.⁸ I ett längre tidsperspektiv öppnar sig möjligheten att transportera gods landvägen mellan Norden och Fjärran Östern.

Det faktiska utbudet begränsas av olika typer av *regelverk*, bland annat inom miljöområdet. Hamnverksamheten, för att ta ett exempel, påverkar miljön genom utsläpp till luft och vatten och utgör därför enligt miljöbalken tillståndspliktig verksamhet.

Den tekniska utvecklingen har spelat en avgörande roll för sjöfartens utveckling under de senaste decennierna. Detta gäller till exempel utvecklingen av fartyg, vilka blivit större och snabbare. Ökningen av enhetsberett gods har lett till att verksamheten i hamnarna har kunnat rationaliseras. Standardiseringen och utnyttjandet av IT har lett till betydande produktivitetsökningar.

Det *logistiska tänkandet* har inneburit en tydligare fokusering på hela varuflödet, från producent till konsument. Detta har påverkat ett flertal val i transportkedjan; valet av transportväg, transportslag, typ av transportfordon, antal transporter etc. Dessutom har storlek och lokalisering av produktion och lager påverkats. Det betyder att även verksamheten i noderna till en del har ändrat karaktär. Exempelvis förekommer i terminalerna (bland annat hamnarna) även andra aktiviteter än lastning och lossning.

Avreglering och privatisering har i många länder lett till att tidigare statliga monopol inom transportsektorn avskaffats. Reglerade marknader har ersatts av konkurrens med större eller mindre inslag av helt privata företag. En av avregleringens effekter har blivit att mycket stora internationella aktörer kommit att ta över en betydande del av verksamheterna i transportsektorn, både när det gäller noderna och transporterna mellan noderna. Det finns uppenbara fördelar med stordrift och integration mellan olika led i transportkedjorna. Marknaderna har därför i många fall kommit att domineras av ett fåtal aktörer på utbudssidan.

Vid sidan av privatiseringen har transportsektorn kommit att uppvisa ett stort antal exempel på vad som kallas PPP (Public, Private Partnership) – samverkan mellan offentlig och privat sektor. Det rör sig om olika typer av samverkan som omfattar allt från finansiering och anläggningsverksamhet till drift och underhåll. PPP har i många fall lett till snabbare finansieringslösningar vid stora infrastrukturinvesteringar.

⁷ Som framgår av nästa avsnitt kommer utvecklingen i produktions- och konsumtionscentra till en del att påverkas av utbyggnaden av transportinfrastrukturen.

⁸ TINA står för Transport Infrastructure Needs Assessment. Se t.ex. *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*. Final Report Vienna April 2002, European Commission DG Energy & Transport

ingar och ofta också till ett bättre utnyttjande av resurserna. Det har utomlands möjliggjort stora satsningar inom transportsektorn. Inom Sverige finns än så länge endast ett exempel på denna typ av samarbete – Arlandabanan.

I scenariebygget i steg 2 är den tekniska utvecklingen och dess konsekvenser för framtida logistiska lösningar en viktig komponent. En annan beståndsdel är de framtida regelverken. Osäkerheten om dessa – t.ex. internationella överenskommelser om miljöavgifter – är relativt stor. Det kan därför finnas anledning att arbeta med alternativa scenarier på den punkten.

Dessutom bör risken för bristande konkurrens på vissa marknader uppmärksammas och effekterna av detta för transportutbudet analyseras. Järnvägssektorn är ett sådant exempel. Det räcker inte med investeringar i hamnar och anknytande länkar. Lika viktigt är att det uppstår ett tillräckligt trafikutbud på transportnätet.

(3) Framtida godsflöden

Givet produktions- och konsumtionscentra – som bestämmer efterfrågan på transporter – och givet framtida transportmöjligheter (utbudet av transporter) kommer godset att välja olika vägar i transportnätverket.

Valet av länkar och noder beror bland annat på (monetära) kostnader, transportfrekvenser och tidsåtgången för att frakta olika slag av varor. Här blir både egenkaperna hos fordon/farkoster, länkarnas kapacitet samt kapacitet och utrustning i noderna av betydelse. Vidgas synsättet till att inkludera hela den logistiska kedjan från producent till konsument kommer bland annat lagringskostnader med i bilden.

Internationella, intermodala transporter involverar privata och offentliga aktörer i olika sektorer och på olika geografiska nivåer. För att infrastrukturen ska ha tillräcklig kapacitet i hela nätverket och för att det ska finnas ett tillräckligt utbud av transporter krävs ett stort mått av samsyn och samordning mellan nivåer och sektorer. Samsyn krävs beträffande den framtida utvecklingen och samordning fordras för att nödvändiga åtgärder ska komma till stånd. Den utredning om gemensamma planeringsförutsättningar som nu påbörjats av Rtk och Länsstyrelsen är ett exempel på ambitionen att skapa en samsyn som underlag för framtida agerande.

(4) Persontransporter

Färjetrafiken utgör en stor del av sjöfarten i Stockholmsregionens hamnar. Antalet passagerare i denna trafik är betydande. Analysen av persontransporter avviker delvis från det mönster som beskrivits för godstransporter. Huvuddelen av passagerartrafiken kan antas bestå av privatresor och endast en mindre del av tjänstresor. Privatresor bestäms av generella faktorer som inkomst och prisutveckling och av mera specifika faktorer som har att göra med resans innehåll, mål och pris. För färjetrafiken spelar dessutom de institutionella förhållanden som gäller för Åland en viktig roll. Vid en bedömning av den framtida färjetrafiken bör även tas med i bilden att färjorna transporterar både gods och passagerare.

Transporters inverkan på ekonomin

I föregående avsnitt beskrevs hur den ekonomiska utvecklingen påverkar transportsystemet. Här ska det motsatta förhållandet diskuteras: hur transporterna påverkar ekonomin. De samband som existerar kan presenteras under tre rubriker:

- Konsumtion av transporttjänster
- Produktion av transporttjänster
- Transporter och ekonomisk tillväxt

Konsumtion av transporttjänster (handel och turism)

Transporter av gods gör det möjligt att konsumera/förbruka varor långt från den ort där varan produceras. Genom hamnarna i länet går export och import av råvaror (inkl bränslen) och färdigvaror vilket påverkar både exporterande och importerande företag. Många företag är för sin verksamhet beroende av export/import som går via hamnar i länet. Ett liknande, indirekt, beroende gäller företag i vilka delar av försäljningen går till färjeturister som kommit via länets hamnar.

Denna typ av ekonomiska effekter kan ha en relativt stor omfattning rent geografiskt. Det är inte enbart den kommun i vilken hamnen ligger som får del av dessa effekter. Inte heller är effekterna begränsade till länet utan även andra delar av riket får sin del. För trafik som passerar genom Sverige – transittrafik – ligger effekterna utanför landets gränser.

Produktion av transporttjänster

Produktionen av transporttjänster kräver insatser av arbetskraft, kapital och mark. För att kunna genomföra transporterna tar transportnäringen produktionsresurser (arbete, kapital, mark) i anspråk. Hit bör även räknas de resurser som åtgår för företag som levererar varor och tjänster till transportsektorn (i detta fall hamnarna). Det senare är en typ av indirekt effekt. Både driften av infrastrukturen och transportmedlen ger upphov till inköp från andra branscher, vilket i sin tur kräver produktionsresurser.

Driften av infrastrukturen får återverkningar i rummet som är tydligt avgränsade. Hamnverksamheten i t.ex. Värtan/Frihamnen leder till ökad sysselsättning i Stockholms kommun. Däremot är det inte givet att hamnens inköp görs hos företag i kommunen.

Något annorlunda förhåller det sig med transportföretagen. Rederier kan ha sitt säte i annat land och även rekrytera en stor del av personalen utanför den kommun där hamnen ligger. Inte heller är det givet att chaufförer för långväga lastbilstransporter har arbetsplats eller bostad i Stockholm.

Transporter och tillväxt

Det har förts en lång diskussion om infrastrukturens betydelse för den ekonomiska tillväxten. Bland annat har transportinfrastrukturens roll behandlats. Slutsatserna av de undersökningar som gjorts är inte entydiga, men kan grovt sammanfattas som att investeringar i transportinfrastruktur är gynnsamt för tillväxten – under vissa förutsättningar. Som regel är effekterna små i ekonomier där transportsystemet är väl utbyggt.⁹

Under tidigare århundraden har hamnar haft en stor betydelse för handel och tillväxt. Många av de stora hamnstäderna är fortfarande expansiva men inte som en följd av hamnverksamheten. Strukturomvandlingen inom näringslivet mot alltmer tjänster och kunskapsintensiv varuproduktion har lett till att hamnarna inte längre har samma betydelse för den ekonomiska tillväxten. I Stockholmsregionen är dessutom transportinfrastrukturen väl utbyggd vilket talar för att ytterligare investeringar inte skulle få några avsevärda effekter på tillväxten.¹⁰

Hamnar och ekonomi – aktörer och nivåer

Som framgått av föregående avsnitt kan redovisningen av hamnverksamhetens ekonomiska konsekvenser göras på flera sätt. Vi har valt att i de kommande kapitlen utgå från fyra nivåer/aktörer:¹¹

- Hamnföretaget
- Kommunen
- Regionen
- Nationen

Ambitionen är här att utgå från de olika aktörernas mål och medel och diskutera på vilka sätt deras agerande kan leda till de tre typer av effekter som redovisats i föregående avsnitt. Det bör dock redan här påpekas att vare sig mål eller medel är särskilt tydliga och att de tolkningar som görs därför med nödvändighet kan bli något subjektiva.

- **Företagsperspektivet**

I detta perspektiv är det hamnföretagen som är aktörerna. Deras mål är att i konkurrens med andra hamnar driva en verksamhet som genererar vinst. För att nå detta mål väljer de en lämplig omfattning på verksamheten. I vissa fall kan det också vara fråga om att välja en ny lokalisering. Dessa val är dock omgärdade av kraftiga restriktioner med hänsyn till att hamnarnas verksamhet har negativa effekter på omgivningen.¹² Företagen eftersträvar den mest kostnadseffektiva an-

⁹ Se t.ex. *Transport and the economy*. The standing advisory committee on trunk road assessment (SACTRA) Department of the Environment, Transport and the Regions. London 1999.

¹⁰ En utförligare diskussion om transporter och ekonomisk tillväxt återfinns i den inledande rapporten. Se sid x!

¹¹ I princip är det möjligt att tillfoga ytterligare en nivå: EU-nivån. Detta ligger dock utanför ramen för denna rapport.

¹² De regelverk som gäller för hamnverksamheter kommer att närmare beskrivas i en särskild rapport.

vändningen av arbetskraft, kapital (investeringar) och mark samt inköp av varor och tjänster. Resultatet är med andra ord den ekonomiska effekten av det som i föregående avsnitt kallades ”produktion av transporttjänster”.

Däremot har hamnföretagen inget direkt intresse av att främja konsumtionen av transporttjänster inom den egna kommunen eller regionen. Om det primära målet för hamnföretaget är att nå en viss omfattning på hanteringen av gods är det av underordnad betydelse var godsets avsändare och mottagare är lokaliserade. Eller annorlunda uttryckt: ur hamnens synvinkel är det egalt om långtradaren som lämnar färjan ska lossa godset i Stockholms kommun eller på kontinenten.

Inte heller är hamnföretagets primära mål att skapa ekonomisk tillväxt i kommunen eller regionen.

Tilläggas bör att eftersom de båda hamnbolagen i länet till 100 procent är kommunägda kan det rent företagsekonomiska vinstintresset ibland få stå tillbaka till förmån för andra överväganden.

- **Det kommunala perspektivet**

På den kommunala nivån finns flera aktörer som från skilda utgångspunkter kan vara intresserade av hamnens verksamhet. I det kommunala perspektivet gäller det sålunda att göra avvägningar mellan olika förvaltningars och kommunala bolags intressen. Det betyder att målet för kommunens agerande i hamnfrågor inte är lika tydligt som i det företagsekonomiska perspektivet.

Hamnverksamheten påverkar kommunens ekonomi på flera sätt. Eftersom hamnarna (Stockholms respektive Södertäljes) ägs av kommunerna är en direkt effekt att hamnens ekonomiska resultat återfinns i kommunens bokföring. En vinstgivande hamnverksamhet ger sålunda ett positivt avtryck i kommunens ekonomi. I det avseendet överensstämmer sålunda kommunens intressen med hamnföretagets.

Som framgick av beskrivningen av företagsperspektivet påverkar den direkta och indirekta användningen av produktionsresurser sysselsättning och produktion i kommunen. Dessutom kan förekomsten av en hamn leda till att nya företag etableras i kommunen. Detta är något som ligger i näringslivskontorets intresse. Ökad sysselsättning kan i sin tur leda till ökade skatteintäkter och därmed påverka den kommunala ekonomin.¹³ På kommunal nivå går det sålunda att tala om samtliga tre typer av ekonomiska effekter – produktion, konsumtion och tillväxt – som togs upp i föregående avsnitt.

De ekonomiska aspekterna kan dock komma att stå i motsättning till andra intressen inom kommunen. I ett något vidare perspektiv har kommunen att i sin överiktliga planering ta ställning till hur marken ska fördelas mellan bostäder, arbetsplatser och infrastrukturanläggningar. För kommunen blir sålunda frågan vilken omfattning hamnverksamheten ska ha och var den ska lokaliseras.

- **Det regionala perspektivet**

Regionplane- och trafikkontoret och länsstyrelsen är de två regionala aktörer som har ett övergripande ansvar för trafikfrågor och därmed även för hamnarnas verk-

¹³ Eftersom Stockholms hamn har verksamhet i andra kommuner i länet kommer en del av effekterna på produktion och sysselsättning att återfinnas i andra kommuner.

samhet. De har båda uttalat ett intresse för hamnverksamhetens utveckling. I *Tillväxtprogram för Stockholms län 2004-2007* ingår bland annat att utveckla Stockholmsregionens position i Östersjöområdet. I den *regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF)* framhålls vikten av att behovet av ökad hamnkapacitet säkerställs. I båda fallen är det naturligt att se satsningar på hamnar som ett sätt att öka regionens konkurrenskraft och därmed stimulera den ekonomiska tillväxten.

Här vidgas perspektivet sålunda till att gälla hur hamnarnas verksamhet påverkar den totala produktionen, sysselsättningen och inkomsterna på regional nivå. Med region avses här Stockholms län. Till en del rör det sig sålunda om samma typ av effekter som på kommunal nivå. Det gäller med andra ord hamnarnas ekonomiska återverkningar via produktion av hamntjänster, via konsumtion av transporttjänster samt effekter på den ekonomiska tillväxten i regionen. Eftersom Stockholmsregionen i många avseenden utgör en funktionell ekonomisk region kan det dock vara mera motiverat att diskutera dessa typer av effekter på den regionala nivån än på den kommunala.

Liksom på kommunal nivå står två frågor i fokus:

1. hamnverksamhetens omfattning och sammansättning
2. hamnarnas lokalisering

Avgörande för de ekonomiska konsekvenserna på regional nivå är med andra ord inte bara om hamnkapaciteten byggs ut och moderniseras utan också var i regionen hamnarna ska ligga.

Liksom på kommunal nivå finns vid sidan om målet om ekonomisk tillväxt andra mål. I RUF talas om två grundläggande mål för regionens utveckling vid sidan om internationell konkurrenskraft, nämligen ”goda och jämlika levnadsvillkor” och ”långsiktigt hållbar livsmiljö”. Det är framför allt det senare som kan komma i konflikt med en ökad hamnutbyggnad i regionen.

Till skillnad från den kommunala nivån saknar den regionala tydliga medel för att förverkliga de ekonomiska intentionerna på hamnområdet. De regionala aktörernas främsta uppgift blir därför att verka för en samsyn och underlätta samordnade åtgärder.

- **Det nationella perspektivet**

Här vidgas perspektivet ytterligare till att gälla inte bara regionen (Stockholms län) utan hela landet. Frågan blir här vilka effekter verksamheten i regionens hamnar får på ekonomin i riket som helhet och vilka intressen staten har att beakta.

Staten har hittills i stort avstått från att direkt reglera eller på annat sätt påverka hamnsektorns utveckling. Eftersom landanslutningarna med väg och järnväg ofta finansieras av de statliga myndigheterna finns emellertid skäl för staten att ha ett ord med i laget när det gäller framtida hamninvesteringar. Denna fråga har också tagits upp av Godstransportdelegationen.

Godstransportdelegationen har i sitt slutbetänkande ”*Godstransporter – noder och länkar i samspel*” (SOU 2004:76) pekat ut strategiska hamnregioner. Med utgångspunkt från godsstråk och noder har delegationen identifierat tre strategiska geografiska regioner. En av dessa regioner är mellersta ostkusten med hamnarna från Gävle till Norrköping inklusive Mälarhusarna. Hamnarna i de utpekade

regionerna kommer att inta en särställning genom att staten bör ta ett utökad ansvar för väg- och järnvägsanslutningarna till dessa hamnar. En förutsättning är då att hamnarna i regionerna kommit överens om hur hamnstrukturen ska kunna utnyttjas effektivt. Berörda parter inom regionerna bör sålunda diskutera åtgärder för ökad samordning och specialisering. Delegationen har föreslagit att regeringen ska ta initiativ till och medverka i sådana överläggningar om de olika hamnarnas roller.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv blir sålunda frågan

- hur stor del av sjötransporterna som ska gå via hamnar på mellersta ostkusten
- var i denna region hamnkapaciteten ska finnas

Här är det snarast transportförsörjnings- och tillväxtperspektivet som står i fokus.

Staten kan inte på egen hand vidta de åtgärder som krävs. Här fordras en samsyn mellan samtliga berörda aktörer.

- **Innehållet i de följande kapitlen**

I det följande kommer hamnarnas ekonomiska roll att studeras ur ett ekonomiskt perspektiv. Syftet är med andra ord att med utgångspunkt från nuläge och hittillsvarande utvecklingstendenser belysa hur de transporter, som går via Stockholmsregionens hamnar, återverkar på ekonomin. Detta görs på tre nivåer: hamnföretagets, kommunens och regionens. Avsikten är att beskriva vilka typer av samband som finns och så långt möjligt bedöma storleksordningen. I ett avslutande kapitel diskuteras i principiella termer några samhällsekonomiska aspekter på hamnarnas verksamhet.

Syftet är att ge en kort och översiktlig bild av hamnarnas ekonomiska betydelse. Som redan nämnts baseras framställningen huvudsakligen på lätt tillgängligt material. Det innebär att vissa frågeställningar måste lämnas öppna. Tilläggas bör att syftet enbart är att diskutera de ekonomiska frågeställningarna. Andra aspekter, som kan vara nog så viktiga i en samlad bedömning, kommer sålunda att lämnas utanför.

Hamnföretagen¹⁴

I en diskussion om hamnarnas ekonomiska roll är det naturligt att börja på företagsnivå och redogöra för hamnarnas verksamhet. Syftet med detta kapitel är därför att beskriva länets hamnföretag i termer av produktionsresultat och produktionsfaktorer:

Vilken omfattning har hamnarnas verksamhet (produktionsresultat) och hur stora är insatserna av produktionsresurser?

Redovisningen görs under följande rubriker:

- Företagsstruktur
- Produktion
- Sysselsättning
- Markutnyttjande och lokalisering

Företagsstruktur

De allmänna hamnarna i Sverige drivs vanligtvis som aktiebolag vilka ägs av de kommuner i vilka hamnarna ligger. Detta gäller med viss modifikation även för Stockholmsregionen.

- Hamnarna i Stockholms stad ägs till 100 procent av staden genom Stockholms Hamn AB. Till detta bolag hör hamnarna i Frihamnen, Värtahamnen, Loudden, Stadsgårdskajen och Masthamnen.
- Hamnverksamheten i Kapellskär sköts av Roslagshamnar AB som sedan 1991 ägs av Stockholms Hamn AB till 91 procent och Norrtälje kommun till nio procent. Kapellskärs Hamn ligger 90 km norr om Stockholm.
- Stockholms Hamn AB driver även Nynäshamns hamn sedan 1992. Marken som nyttjas för hamnverksamheten arrenderar bolaget av Nynäshamns Mark AB, vilket är ett av Stockholms Hamn AB och Nynäshamns kommun hälftenägt bolag. Nynäshamns Hamn är en ro-ro hamn, 60 km söder om Stockholm.
- Hamnarna i Södertälje ägs av Södertälje Hamn AB, ett bolag som ägs av kommunen.
- Hamnen i Grisslehamn skiljer sig från övriga i några avseenden. Den ägs helt av det rederi som uppehåller trafiken. Trafiken har en enda destination – Eckerö på Åland – och består huvudsakligen av passagerare och personbilar.

¹⁴ Uppgifterna i kapitlet är till största delen hämtade från de båda hamnföretagens årsredovisningar och hemsidor samt från intervjuer med Björn Neckman, Stockholms Hamn AB och med Ingvar Wirén, Södertälje Hamn AB

Stockholms stad har sålunda genom koncernen Stockholms Hamn AB en dominerande ställning som hamnägare i länet. Detta illustreras av uppgifterna i följande tabell, som jämför de båda hamnbolagen år 2003.

Tabell Data om Stockholms Hamn AB och Södertälje Hamn AB, 2003

	Stockholms Hamn AB	Södertälje Hamn AB
Gods, tusen ton	8267	900*
Omsättning, mkr	534,3	64,5
Resultat, mkr	55,6	7,5
Investeringar, mkr	167,4	3,1
Personal	263	51

Källa: Företagens årsredovisningar

* Avser gods över kaj enligt Statistiska Centralbyrån.

Produktion

Produktionsresultatet kan uttryckas i miljoner kronor eller som ton gods respektive antal passagerare.

Vad som är speciellt med Stockholms Hamn AB är färjetrafikens stora omfattning. Två tredjedelar av allt hanterat gods år 2003 var färjegods. Dessutom reste omkring 10 miljoner passagerare med färjorna vilket motsvarar drygt 30 procent av den internationella passagerarmängden i Sverige.¹⁵

Södertälje hamn är väsentligt mindre men har också en helt annan profil. Hamnen är den enda på ostkusten som tar emot bilar och verksamheten inom hamnområdet har kommit att domineras av bilimporten. År 2003 hanterades 56 000 bilar via fartyg. Specifikt för Södertälje hamn är att en stor del av godshandlingen inom hamnområdet består av omlastning mellan järnväg och lastbil. Båda hamnarna hanterar även olja, annan bulk samt containergods.

Omsättningen kan delas upp i olika intäktsslag. Intäktsfördelningen i koncernen Stockholms Hamn AB framgår av följande tabell.

¹⁵ *Stockholms Hamn AB. Årsredovisning 2003.*

Tabell Stockholms Hamn AB, intäktslag år 2003

Intäkter per resultatenheter, 2003	Milj kr	%
Stuveri	61,7	12
Marknad	74,1	14
Hamninfrastruktur*	184,8	35
Teknik & Fastighet**	112,1	21
Nynäshamn och Kapellskär	95,1	18
Övrigt	6,5	1
Totala intäkter	534,3	100

Källa: Stockholms Hamn AB. Årsredovisning 2003

*inklusive hamnavgifter

**inklusive hyresintäkter

I Södertälje utgör avgifterna ungefär en tredjedel, stuveri cirka 40 procent och hyror drygt 25 procent av de totala intäkterna.

Mätt i omsättning har hamnarnas produktion (i löpande priser) ökat under de senaste åren. I Södertälje steg omsättningen mellan 1997 och 2003 med 29 mkr (80 procent). I Stockholms hamnar var ökningen under samma period 114 mkr (27 procent). Uppgången har varit relativt ojämn. I ton räknat har produktionen fluktuerat utan någon tydlig trendmässig förändring. Vissa delar av fartygstrafiken – bland annat bilimporten – har tydliga konjunktursvängningar.

Det bör påpekas att i hamnbolagens totala omsättning ingår även aktiviteter som inte har direkt med sjöfarten att göra. Båda hamnarna hyr ut mark och lokaler till andra verksamheter inom hamnområdet. I Södertälje består dessutom en betydande del av den redovisade godshanteringen av omlastning mellan järnväg och lastbil. Den redovisade omsättningen i miljoner kronor (löpande priser) utgör därför en mindre tillförlitlig indikator på utvecklingen av den egentliga hamnverksamheten.

Sysselsättning

I koncernen Stockholms Hamn AB (Kapellskär, Stockholm, Nynäshamn) fanns år 2003 totalt 260 anställda.

Hamnarna i Stockholm, Kapellskär och Nynäshamn har alla egna stuverier. I Stockholms Hamn arbetar ca 75 fast anställda hamnarbetare i stuveriet och ett tiotal extra anställda. Därutöver finns 18 fast anställda hamnarbetare vid hamnens hamn- och trafikenheter samt vid fastighetsenheten. I Nynäshamns Hamn arbetar 14 fast anställda och under högsäsong 20 extra anställda. Kapellskärs Hamn har 19 fast anställda och 4 extra anställda hamnarbetare. Hamnverksamheten i Kapellskär sysselsätter under högsäsong totalt ca 100 personer varav 20 är anställda vid

Roslagshamnar AB och de övriga vid Tullverket, Polisen samt vid de olika rederierna.¹⁶

I Södertälje hamn uppgick medelantalet anställda till 51 personer 2003.

Det har i Stockholms hamn skett en långsiktig nedgång i antalet sysselsatta. Under senare hälften av 1990-talet hade hamnarna tillsammans mer än 300 anställda. År 2003 hade antalet minskat till drygt 260. I Södertälje har däremot antalet anställda legat någorlunda konstant kring 50 personer.

Sammantaget pekar sysselsättningsstatistiken på en långsiktig nedåtgående trend med tydliga konjunktur- och säsongfluktuationer.

Markutnyttjande och lokalisering

Verksamheten i hamnen är ytintensiv. För hantering av gods, passagerare, uppställningsytor, depåer, myndigheters inspektionsytor mm krävs stora ytor. Buller ifrån fartyg, truckar, och järnväg mm gör också att delar av hamnverksamheten är svår att förena med annan bebyggelse som t.ex. bostäder. Hamnen kräver därför avstånd till annan bebyggelse.

Hamnverksamheten i Stockholms stad påminner om järnvägen i det avseendet att den utnyttjar stora ytor centralt belägen mark. Möjligheterna att utöka markytan blir därmed ytterligt begränsade samtidigt som det uppstått en växande konkurrens från alternativ användning av marken för bostäder och arbetsplatser.

All hamnmark i Stockholm ägs av staden och disponeras av Stockholms Hamn AB. Hamnens fastighetsavdelning ska i första hand förse den egna hamnverksamheten med ändamålsenliga lokaler och mark. I andra hand ska mark och lokaler upplåtas till verksamheter som har nytta av närheten till vattnet, till staden och till infrastrukturen vid hamnarna. Hamnverksamheten har efter hand ändrat karaktär och ytbehovet har minskat. Vissa lokalytor har därför kunnat hyras ut för annan verksamhet. I praktiken har detta lett till att delar av hamnområdet disponeras av arbetsställen som inte har någon anknytning till hamnverksamhet, som t.ex. Stockholms Auktionsverk och (TV-producenten) Jarowskij, Sverige AB.¹⁷

I de hamnar som ligger på långt avstånd från city är situationen helt annorlunda. I Kapellskär har Stockholms Hamn under 1999 köpt ett markområde på cirka 800 000 kvm av Landstinget, främst som en buffert mot omgivningen.

Ett liknande exempel finns i Nynäshamn. Norvik är ett markområde på cirka 500 000 kvm strax norr om Nynäshamn tätort. Stockholms Hamn AB köpte markområdet i samband med förvärvet av Nynäshamns Hamn AB. I Stockholms hamns planer ingår att detta område i framtiden ska kunna utnyttjas för att där bygga en framtida containerhamn.

I Södertälje finns fortfarande utrymme för expansion inom det befintliga hamnområdet. Södertälje hamn har planer på en utökad containerhantering vid befintliga kajer samt utbyggnad av en ny kaj inom det nuvarande hamnområdet. I ett

¹⁶www.stockholmshamn.se

¹⁷ www.stockholmshamn.se

längre tidsperspektiv skulle hamnområdet kunna utvidgas för att ge plats för ytterligare verksamheter; en ny kaj, plats för containerhantering och biluppställning.¹⁸

Sammanfattningsvis har hamnföretagen ett relativt stort behov av mark för sin verksamhet:

Hamnarna i Stockholms stad ligger på centralt belägen mark med ett högt värde i alternativ användning. Detta gäller i mindre utsträckning för Södertälje. Vad som där är påfallande är snarare den stora markåtgången för hantering av bilar och container. I förhållande till den sysselsättning som dessa aktiviteter skapar är markåtgången mycket hög.

¹⁸ *Södertälje Sydhamn. Underlag för beslut om ny detaljplan för näset väster om sydhamnen. Södertälje Hamn AB 2000-03-10*

Kommunen

Hamnverksamheten påverkar på flera sätt den kommunala ekonomin i både Södertälje och Stockholm stad. De helägda hamnbolagens ekonomiska resultat kommer på något sätt att återspeglas i kommunens bokföring. En annan effekt är att hamnverksamheten ger upphov till sysselsättning inom kommunen. Men hamnen är endast en av många verksamheter inom kommunen. Det kan därför uppstå intressekonflikter mellan hamnens ambitioner och målsättningen för andra aktiviteter inom kommunen. Syftet med detta kapitel är att ge exempel på dessa typer av återverkningar av hamnarnas verksamheter.

Kommunens ekonomi

Både Stockholms och Södertälje hamn ägs till hundra procent av respektive kommun. Det betyder att hamnarnas resultat i sin helhet återfinns i kommunernas bokföring.

Resultat för Stockholms hamn AB år 2003 efter finansnetto blev 55,6 Mkr. Bolaget lämnade ett koncernbidrag till moderbolaget Stockholms Stadshus AB på 56,8 Mkr.¹⁹ Det redovisade resultatet (efter finansiella intäkter och kostnader) har fluktuerat över åren men som genomsnitt för de senaste sju åren legat på cirka 50 Mkr. Med en omsättning runt en halv miljard ger detta en vinstmarginal för hamnbolaget på 10 procent.

Jämfört med stadens skatteintäkter på cirka 20 miljarder utgör dock hamnens bidrag en bråkdel.

Bilden kompliceras något av att hamnen arrenderar marken av staden. Det finns ett avtal mellan hamnen och Gatu- och fastighetskontoret som reglerar dessa frågor. Enligt detta avtal upplåter staden hamnområdena med nyttjanderätt till Stockholms Hamn AB. Bolaget äger och har förvaltningsansvaret för de kajanläggningar som är belägna inom de upplåtna områdena. Bolaget är berättigat att genom underupplåtelser upplåta nyttjanderätt inom aktuella områden. Till staden ska bolaget årligen erlägga en nyttjanderättsavgift om 30 miljoner kronor. Avgiften omräknas årligen med konsumentprisindex. Samtidigt ska staden årligen betala 21 miljoner kronor som ett årligt schablonbidrag som ersättning för bland annat underhåll, utrustning och utveckling av innerstadskajerna.²⁰

Det går inte att utan närmare analyser avgöra om och i så fall i vilken utsträckning arrendet innebär en dold subventionering av hamnbolaget. Ur kommunens synvinkel kan detta vara av mindre intresse då den eventuella vinst bolaget gör på uthyrning av mark och lokaler går tillbaka till kommunen.

I Södertälje hamn uppgick vinsten år 2003 till närmare 7,5 mkr. Vinstmarginalen ligger därmed på drygt 10 procent. Koncernbidraget för år 2003 ska uppgå till

¹⁹ Stockholms hamns årsredovisning, 2003

²⁰ Reglering av förvaltningsansvar för mark och anläggningar mellan Gatu- och fastighetsnämnden och Stockholms Hamn AB. Tjänsteutlåtande GFN 2000-12-12

minst 3 mkr.²¹ Det är först på senare år som hamnen givit ett tydligt överskott. Tidigare låg resultatet kring 0-strecket.

Liksom i Stockholms kommun kommer dock hamnbolagets intäkter inte enbart från hanteringen av sjöfartsgods. I Södertälje hamn härrör en del intäkter från om-
lastning mellan järnväg och lastbil och en annan del från uthyrning av mark.

För ca 10 år gjordes en stor omstrukturering av hamnen. I det sammanhanget skrevs ett avtal om markarrende som innebar att hamnen får hyra mark av kommunen till ett pris som understiger markpriset. Detta har lett till att hamnen kan göra vinst på sin markuthyrning, vilket går tillbaka till kommunen. Samtidigt innebär det en subventionering av hamnverksamheten.

Skatteintäkterna i Södertälje kommun uppgår till cirka 2,5 miljarder, vilket kan jämföras med det tillskott till kommunens kassa som hamnverksamheten ger.

Slutsatsen blir sålunda att även om det ligger i kommunens intresse att det helägda hamnbolaget går med vinst, spelar intäkterna en obetydlig roll för den kommunala ekonomin.

Som nämnts tidigare är det svårt att utan närmare analyser avgöra i vilken mån hamnverksamheten som sådan går med vinst. De redovisade resultaten påverkas i betydande grad av intäkter från uthyrningen av mark och lokaler. I Stockholm tillkommer dessutom intäkter för underhåll och upprustning för innerstadskajerna.

Företag och sysselsättning i kommunen

En annan aspekt som närmast ligger inom näringslivskontorens område är frågan om hur stor sysselsättning som hamnverksamheten leder till. Det rör sig dels om de direkta och indirekta sysselsättningseffekterna som hänger samman med produktionen av hamntjänster, dels om företag i kommunen som är beroende av varu-
transporter via hamn.

För att ge en bild av vilka verksamheter som förekommer inom hamnområdena har en specialbearbetning gjorts av ett företagsregister som Rtk disponerar. En genomgång av de arbetsställen som förekommer inom de avgränsade hamnområdena visar bland annat följande:

- I Kapellskär och Nynäshamn finns endast få företag inom hamnområdena. Samtliga dessa företag är i statistiken klassade som tillhöriga sjöfart eller godshantering.
- Inom Södertäljes hamnområde finns ett trettiotal arbetsställen (med anställda) varav de allra flesta med tydlig anknytning till hamnverksamheten. Inom hamnområdet finns omkring 300 sysselsatta varav de flesta hänger samman med bilimporten.
- Inom hamnområdet Värtan-Frihamnen-Loudden finns däremot ett mycket stort antal arbetsställen, varav en mindre del med direkt anknytning till hamnverksamheten. Hamnområdet fungerar i praktiken som ett allmänt arbetsplatsområde med många olika slag av verksamheter. Bland dessa

²¹ Södertälje Hamn AB. Årsredovisning 2003

finns arbetsställen inom parti- och detaljhandel, konsulter och ett flertal företag inom film, TV & videoproduktion. (Se tabell i bilagan!)

Materialet tyder närmast på att hamnområdena är attraktiva som arbetsplatsområden, men att företag som drar nytta av närheten till hamnen utgör en klar minoritet. Detta gäller för Värtan-Frihamnen där det finns flera tydliga exempel på företag som saknar anknytning till sjöfarten.²²

I Södertälje tillkommer det förhållandet att hamnen är intressant som lokalisering kanske inte i första hand på grund av tillgången till kaj utan beroende på tillgång till mycket goda väg- och järnvägsförbindelser.

I Södertälje används hamnen i kommunens marknadsföring. Samtidigt förefaller det, enligt kommunen, som om det är mycket få företag som etablerat i kommunen på grund av närheten till hamnen. Inte heller är de stora företagen (Astra, Scania) beroende av närhet till hamn.

I Stockholms stad förefaller inte hamnen spela någon roll som lokaliseringsfaktor. Inte heller bedöms hamnen, enligt kommunen, spela en avgörande roll för stadens näringsliv som domineras av kunskapsintensiva varor och tjänster.

Det bör dock framhållas att tillgång till hamn som regel är av underordnad betydelse för företagens lokaliseringsval. Det finns vissa företag för vilka närhet till hamn är av en avgörande betydelse, men dessa är relativt få. Det rör sig om företag med ett stort behov av transporter av skrymmande varor, ofta av bulkkaraktär.

Det finns veterligen inga aktuella studier som kan kvantifiera hamnars betydelse som lokaliseringsfaktor. En enkätundersökning i början av 1990-talet till ett representativt urval av Stockholmsregionens företag tog bland annat upp frågor om olika produktionsförutsättningars betydelse. I enkäten räknades 24 olika produktionsförutsättningar upp och företagen ombads att efter en skala ange hur viktiga dessa faktorer var. Bland faktorerna ingick bland annat tillgång till arbetskraft, mark och lokaler men också tillgång till olika typer av infrastruktur som vägar, järnvägar, flyg och hamn. Företagens rangordning av de 24 faktorerna gav som resultat att telekommunikationer hamnade högst på listan. "Närhet till hamn" kom som nummer 23.²³ Undersökningen genomfördes år 1992. Sedan dess har Stockholmsregionens utveckling mot en allt mer kunskapsintensiv region fortsatt. Även om enkäten har åtskilliga år på nacken finns med andra ord inget som talar för att Stockholmsföretagens behov av närhet till hamn har ökat. Att behovet av närhet till hamn minskar i betydelse är inget specifikt för Stockholmsregionen. Situationen är densamma i andra storstadsregioner där kunskapsintensiva verksamheter ersätter traditionell varuhantering.²⁴

En generell slutsats är att hamnarna på kommunal nivå har en relativt begränsad betydelse när det gäller den sysselsättning som uppkommer genom produktionen av hamntjänster. För mindre orter inom en kommun, t.ex. kapellskär, kan däremot hamnen spela en väsentligt större roll.

²² Se även rapporten om *Logistikcentrum Nord – möjliga ekonomiska konsekvenser*

²³ *Stockholmsregionens internationalisering*. Rapport 1998:2, Regionplane- och trafikkontoret

²⁴ Fridén, L & Gordon I, (1996), *Locational factors and territorial competition*. Uppsats presenterad vid European Regional Science Association, 36th European Congress, Zürich, 1996

Detsamma gäller konsumtionen av hamntjänster (transportförsörjningen) och etablering av nya, hamnberoende företag. Det är svårt att hävda att en hamn i den *egna* kommunen är nödvändig för transportförsörjningen. Inte heller spelar tillgången till hamn i kommunen någon större roll när det gäller att locka nya företag till kommunen. Till en del beror detta på att kommunerna ingår i en större, funktionell enhet (regionen). Därför är det inte avgörande för näringslivet om hamnen ligger i den egna kommunen eller i någon annan kommun i regionen.

Däremot har passagerartrafiken med färjorna och kryssningsfartygen tydliga ekonomiska konsekvenser för besöksnäringen i länet vilket i första hand gynnar Stockholms stad. Detta diskuteras utförligare i avsnittet om regional ekonomi.

Intressekonflikter

Som framgått av beskrivningen av företagsperspektivet disponerar hamnarna stora markområden som delvis är centralt belägna. Det är naturligt att det därför uppkommer intressekonflikter när det gäller markanvändningen. Sådana konflikter förekommer i såväl Stockholm som Södertälje.

I Stockholm har tidigare ett förslag lagts fram som går ut på att i området Värtan-Frihamnen ge plats för ett betydande antal bostäder och arbetsplatser. Stadsbyggnadskontorets planer innebar att i det nuvarande hamnområdet skulle byggas cirka 10 000 bostäder och omkring 30 000 arbetsplatser. Läget vid vattnet gör att hamnområdet är mycket attraktivt, d.v.s. att marken har ett högt värde i alternativ användning. Den planerade expansion som kräver utökad markanvändning har Stockholms hamn förlagt utanför stadens gränser. (Norvik)

I Södertälje har kommunen för avsikt att behålla hamnverksamheten men vill inte tilldela ytterligare mark. Därmed går kommunen emot hamnbolagets planer på expansion av containerverksamheten. Södertälje kommun är relativt väl tillgodosett med arbetsplatser. Därför prioriteras bostäder generellt framför arbetsplatser.

Regionalekonomi

I de föregående kapitlen har hamnarnas verksamhet beskrivits ur hamnföretagens och den kommunala ekonomins perspektiv. Här vidgas perspektivet till att gälla hur hamnarnas verksamhet och de flöden av gods och passagerare som passerar hamnarna påverkar den regionala ekonomin. (Med region avses här Stockholms län.)

De regionala aktörerna värnar om hamnkapaciteten i länet. Frågan är inte *om* det ska finnas hamnar utan *var* i länet hamnkapaciteten ska finnas. Däremot är det inte klarlagt *vilka fördelar hamnarna ger regionen* – ur ekonomiska och andra aspekter.

Som kommer att framgå av det följande utgör bristen på officiell statistik ett allvarligt hinder när det gäller att analysera hamnarnas betydelse för den regionala ekonomin.

I detta kapitel behandlas först konsekvenserna för sysselsättningen av produktionen av hamntjänster. Därefter diskuteras transportförsörjningen, i detta fall länets import och export via hamnarna. I ett separat avsnitt tas passagerartrafikens betydelse upp.

Produktion av hamntjänster

Även om hamnverksamheten i Stockholms län är av betydande omfattning är den mindre än i många andra regioner. De tio största hamnarna i Sverige svarade år 2003 för två tredjedelar av den totala godshandlingen i landets hamnar. Bland dessa låg Stockholm på åttonde plats efter bland andra Göteborg, Trelleborg, Luleå och Malmö. Mätt i antal passagerare låg däremot Stockholm på andra plats, efter Helsingborg. (Se tabell i bilagan!)

Samtidigt är den regionala ekonomin väsentligt större i Stockholmsregionen än i andra regioner. Det betyder att när det gäller hamnarnas godshandling är hamnbolagens relativa betydelse för ekonomin väsentligt mindre i Stockholmsregionen än i andra regioner med stora hamnar. För passagerartrafiken är situationen annorlunda.

Hamnverksamhetens direkta effekter kan beskrivas med statistik över sysselsättningen i hamnar, sjöfart och olika stödverksamheter. Det bör dock påpekas att det i vissa sammanhang kan vara svårt att tolka transportnäringarnas betydelse för den regionala ekonomin. I många fall hör vare sig de sysselsatta i branschen eller den uppkomna vinsten hemma i regionen. I bilagan återges statistik över antalet sysselsatta inom sjöfarten och hamnverksamheten. Av tabellerna framgår att sysselsättningen i hamnarna utgör en mycket liten del av den totala sysselsättningen såväl i länet som helhet som i hamnkommunerna. Det rör sig om någon eller några tiondels procent. Även om de branscher som räknas till sjöfarten inkluderas blir andelen av den totala sysselsättningen fortfarande under 1 procentenhet.

I vissa sammanhang talas om *sjöfartsklustrets* betydelse varvid inräknas även ”omgivningsföretag till sjöfartsnäringsen”.²⁵ Andelarna blir då något högre vilket beror på att till omgivningsföretagen räknas bland annat flygplatser, lastbilscentraler och resebyråer. Uppgifter över ”sjöfartsklustret” ger med andra ord en något överdriven bild av näringens betydelse för ekonomin.

Slutsatsen blir därför att hamnarna spelar en underordnad roll vad gäller sysselsättningen på regional (och kommunal) nivå.

Länets import och export via hamnarna

Enligt Stockholms Hamn AB går ungefär hälften av allt rullande gods via Stockholms hamnar till Stockholms- och Mälardalsregionen. Färjorna svarade för två tredjedelar av allt det gods som hanterades av bolagets hamnar år 2003. Färjetrafiken går till Finland, Polen, Baltikum (Estland och Lettland) och Gotland.

När det gäller bulkvaror och containergods går, enligt hamnbolaget, närmare 90 % av produkterna till Stockholms län. Likaså härrör exporten av containergods från Stockholm främst från Stockholms län. Mälardalens lantbrukare använder Stockholm för export av spannmål världen över. Mängden bulkgoods som transporteras via Stockholms Hamn uppvisar relativt små variationer från ett år till ett annat. Färjegodset som exporteras eller importeras via Stockholm har mellan 40-50 procent sin destination eller produktionsplats i Stockholms län.

Stockholms län försörjs med oljeprodukter huvudsakligen från fyra hamnar: Norra Värtahamnen, Loudden, Bergs oljehamn och Södertälje oljehamn. I länet förbrukas cirka 2,8 miljoner kubikmeter medan depåer i länets hamnar hanterar cirka 2,5 miljoner kubikmeter. Transporterna sker huvudsakligen med tankbil från depå. Transporterna till depåer sker med fartyg.

Omkring 75 procent av oljeprodukterna förbrukas inom transportrelaterade verksamheter.²⁶ En fjärdedel utgörs av flygfotogen och hälften utgörs av drivmedel för motorfordon. Eldningsolja förbrukas i ungefär lika delar för uppvärmning av bostadshus och lokaler respektive industriella anläggningar och värmeverk. Ungefär 40 procent av förbrukningen sker i den centrala regiondelen. Flygfotogen förbrukas huvudsakligen vid Arlanda, 660 000 kubikmeter.²⁷ Av den förbrukade volymen levereras 75 procent från Loudden medan resterande del levereras från Berg. Förbrukningen av bensin följer befolkningstätheten i länet. Av den förbrukade volymen på cirka 900 000 kubikmeter levereras hälften från Bergs oljehamn och en tredjedel från Loudden. Resterande del levereras från Södertälje.²⁸

Stockholms stad har fattat beslut om att Loudden ska avvecklas. Ett intensivt arbete pågår för närvarande för att få till stånd en alternativ lokalisering.

Slutsatsen blir att hamnarna i länet har en avgörande betydelse för dagens transportförsörjning i regionen när det gäller vissa typer av varor. Bristen på officiell

²⁵ Johansson, B, Karlsson, C, *Sjöfartens roll i den svenska ekonomin*. Internationella Handelshögskolan i Jönköping. Januari 2002

²⁶ Förbrukad volym avser år 2000, medan hanterad volym vid depåer avser år 2001.

²⁷ I framtiden kan flygfotogen komma att transporteras via Gävle hamn.

²⁸ *Oljehantering i Stockholmsregionen*, Regionplane- och trafikkontoret, PM 4:2003

statistik över den totala varuförbrukningen gör dock att det saknas möjligheter att kvantifiera hamnarnas roll för regionens varuförsörjning.

Sjöfartsturismens effekter på den regionala ekonomin

Turismens betydelse för den lokala och regionala ekonomin är väl belagd både i löpande statistik och i specialundersökningar. Här redovisas befintligt material som belyser den del av turismen som kommer till regionen med båt. Det rör sig dels om den reguljära färjetrafiken, dels om besök av kryssningsfartyg.

Antalet passagerare med den reguljära färjetrafiken har under de senaste 5 åren legat runt 10 miljoner, varav 7 miljoner via hamnar i Stockholms stad.

Hur många av dessa passagerare som är turister i Stockholmsregionen är inte känt. Inte heller hur mycket de spenderar under sitt besök i regionen. Dessa uppgifter ska komma fram i en nu pågående undersökning som görs på uppdrag av Stockholms hamn.

Av den officiella statistiken för år 2003 framgår att²⁹

- Antalet passagerare i färjetrafiken (ankommande + avresande) i länet var närmare 10 miljoner.
- Antalet personer som anlände till hamnarna i länet utgjorde ungefär hälften, d.v.s. 5 miljoner.
- Av dessa kom närmare 1,5 miljoner från Åland.
- Av återstoden (3,5 miljoner personer) utgjordes en del av återvändande svenska passagerare och en del av utländska turister.

Av de 10 miljoner passagerarna är det med andra ord endast en mindre del som utgörs av turister till Stockholm.

Passagerare som reser med kryssningsfartyg är däremot genomgående att betrakta som turister.³⁰ Stockholm är en av kryssningsdestinationerna runt Östersjön och antalet internationella kryssningsanlöp till Stockholm och Nynäshamn har ökat. Både antalet fartyg och antalet passagerare har stigit under en länge tid. Utvecklingen framgår av nedanstående tabell.

Tabell Kryssningstrafik till Stockholms län

	1996	1999	2000	2001	2002	2003
Antal fartyg	128	160	180	191	175	214
Antal passagerare	82 000	119 000	157 000	170 000	135 000	202 000

Källa: www.stockholmshamn.se

²⁹ *Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2003*. SIKA. Statistiska meddelande SSM 021:0404

³⁰ Här inräknas *inte* kryssningar till Åland.

Av en intervjuundersökning har framgått att kryssningspassagerarna år 2001 spenderade 157 mkr. 1997 var motsvarande siffra ca 77 mkr. Enligt de undersökningar som USK har gjort blir Stockholm alltmer populärt för kryssningsresenärer. Det är inte enbart Stockholms stad som lockar turister utan även naturen och skärgården. År 2003 omsatte kryssningstrafiken ca 273 mkr i Stockholm. Turismen i Stockholms stad beräknades totalt omsätta 10,6 miljarder kronor och kryssningstrafiken bidrog därmed med omkring två procent av omsättningen. Mervärdet av kryssningstrafiken är troligen större då den kan leda till återbesök.

Tabell Intäkter från kryssningstrafiken till Stockholms län år 2003

Utgiftsslag	Milj kr
Nöjen inkl sightseeing	50
Övriga utgifter	140
Kryssningsservice	70
Hamnavgifter	13
<i>Totalt</i>	<i>273</i>

Källa: USK, Kryssningstrafiken till Stockholm i ekonomisk belysning, 2003

För en tiondel av kryssningsanlöpen år 2003 utgjorde Stockholms hamn en s.k. turnaround-hamn, d.v.s. passagerarna började eller avslutade sin kryssning i Stockholm. Omkring 12 000 passagerare avslutade sin kryssning i Stockholm, medan 11 000 började kryssningen här. Flera av dessa turnaround-passagerare passar på att besöka Stockholm några dagar före eller efter själva kryssningen. Övriga kryssningspassagerare tillbringar som regel endast några timmar i Stockholm. Deras utgifter i staden blir med andra ord väsentligt lägre. Ur besöksnäringens synvinkel är det angeläget att antalet turnaround-passagerare ökar.

Efter ett beslut av två kryssningsrederier blev Nynäshamn från år 2000 en ny destination för en del av den internationella kryssningstrafiken. Det gäller de kryssningsfartyg som är så stora att de måste ha speciell dispens för att få komma in till Stockholm. Under sommaren år 2003 anlöpte fem kryssningsfartyg Nynäshamn.³¹

Slutsatsen när det gäller passagerartrafiken är att hamnarna i staden har en stor betydelse för besöksnäringen i länet och i första hand i Stockholms stad. Även här måste dock en reservation göras när det gäller kvantifieringen. Frånvaron av statistik gör att det inte går att i dagens läge avgöra hur stor hamnarnas betydelse är för besöksnäringen.

Sannolikt föreligger en skillnad mellan gods- och passagerartrafik när det gäller hamnarnas lokalisering. Om färjetrafiken flyttas ut från Stockholm stad kommer förmodligen antalet turister att minska. En förflyttning av containertrafiken från Värtahamnen till annan hamn i regionen torde däremot inte påverka importen till regionen.

³¹ www.stockholmshamn.se

Samhällsekonomi

Att göra en fullständig samhällsekonomisk analys av Stockholmsregionens hamnar skulle föra alltför långt och ligger utanför ramen för detta projekt. Avsikten är istället att i detta kapitel peka på att hamnarna i länet har en ekonomisk betydelse utöver vad som redovisats under de tidigare rubrikerna: hamnens ekonomi, kommunens ekonomi och regionens ekonomi.

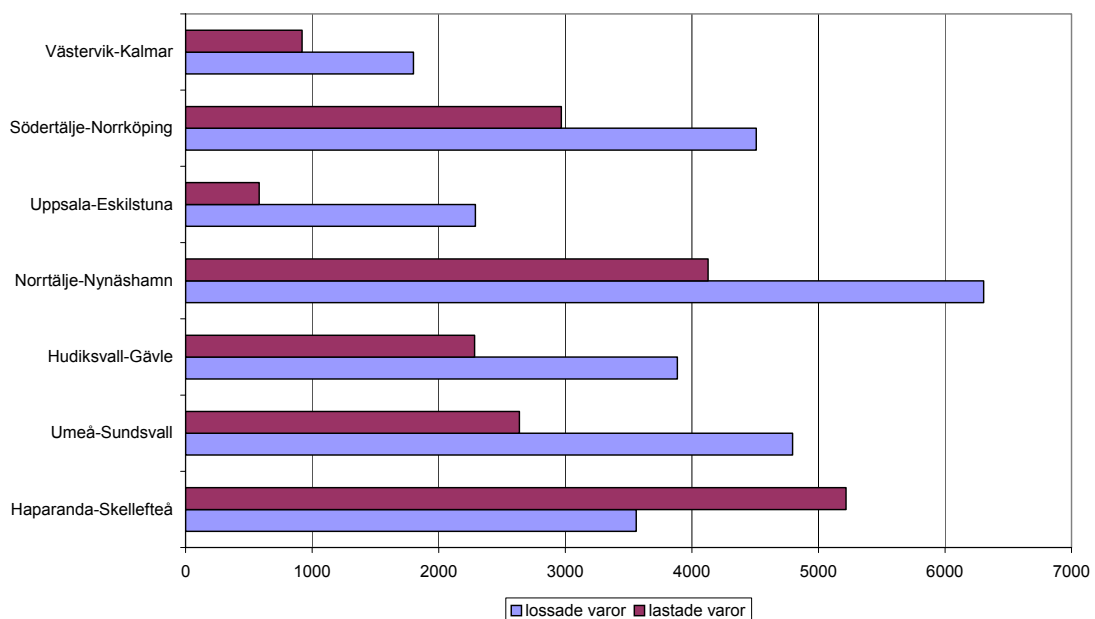
Två aspekter kommer att belysas. Den ena avser storleksordningen på länets hamnar i relation till riket. Eller annorlunda uttryckt hamnarnas andel av rikets utrikeshandel och passagerartrafik som de återspeglas i officiell statistik.

Den andra aspekten utgörs av ett principiellt resonemang om hamnarna ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Här diskuteras investeringar, utnyttjandet av infrastrukturen och fördelningsfrågor. Av naturliga skäl rör det sig här mera om att peka på viktiga frågeställningar än om att försöka besvara dem.

Hamnarnas betydelse för Sveriges utrikeshandel och internationella passagerartrafik?

Länets hamnars betydelse för utrikeshandeln med sjöfart kan illustreras av en enkel sammanställning av transportstatistiken. I följande figur redovisas lastade och lossade varukvantiteter (inkl olja) i de olika områdena på Östersjökusten från Haparanda till Kalmar. Hamnarna i dessa områden svarade för 30-35 procent av den totala utrikeshandeln med fartyg år 2003. Av den del av handeln som passerade ”ostkusthamnarna” gick en fjärdedel via länets hamnar.

Figur Lastade och lossade kvantiteter i utrikes varutrafik efter geografiska områden 2003. 1 000 ton.



Källa: SIKa, Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2003. SSM 021:0404

Figuren visar att länets hamnar har en stor betydelse för den del av utrikeshandeln som går över Östersjön. Omkring 7-8 procent av rikets utrikeshandel med fartyg transporterades via länets hamnar.

Statistiken över passagerare är inte uppställd på samma sätt men en grov kalkyl visar att Stockholmsregionen spelar en ännu större roll när det gäller utrikes persontransporter med fartyg. Det totala antalet passagerare i utrikes trafik uppgick till omkring 15 miljoner (i en riktning) år 2003. Omkring 5 miljoner av dessa eller närmare en tredjedel av det totala antalet för riket passerade någon hamn i länet.

Slutsatsen blir med andra ord att länets hamnar svarar för en betydande del av Östersjöhandeln. För passagerartrafiken över Östersjön är länet helt dominerande och svarar därigenom för en mycket stor andel av de turister som besöker Sverige sjövägen.

Att en viss del av den svenska utrikeshandeln och passagerartrafiken går via hamnarna i Stockholms län betyder inte att denna del av gods- och persontransporterna skulle falla bort om hamnarna i länet lades ned. Det går dock inte att utan närmare analyser avgöra i vilken utsträckning trafiken på hamnarna i länet skulle kunna föras över till andra hamnar på ostkusten. Eftersom en del av transporterna har start eller målpunkt i regionen bör hamnarna inte ligga på alltför långt avstånd. Det gäller godstransporter, och, förmodligen i ännu högre grad, passagerartrafiken.

Samtidigt bör påpekas att närmare en fjärdedel av den passagerartrafiken till Finland går från hamnar på betydande avstånd från Stockholms city. Från Grisslehamn reste år 2003 450 tusen passagerare, från Kapellskär drygt 600 tusen.

Även en betydande del av godstransporterna går perifert (Kapellskär). År 2003 var hanteringen av färjegods av ungefär samma omfattning som i hamnarna i Stockholms stad. Det kan hänga samman med att sjötransporterna går fortare.

Ett annat sätt att belysa hamnarnas betydelse är att se dem ur ett krisberedskapsperspektiv. Annorlunda uttryckt: Vad skulle inträffa om någon hamn slås ut tillfälligt eller för en längre period? Frågeställningen kan illustreras med en rapport som togs fram av ÖCB år 2000.³² De två frågor som studien skulle besvara löd:

1. Vad finns det för handlingsberedskap hos myndigheter och relevanta aktörer för ett plötsligt och halvårslångt avbrott i den fasta förbindelsen över Öresund?
2. Vilka alternativa transportlösningar är tänkbara vid ett avbrott i den fasta förbindelsen och vilka problem kan tänkas uppstå med dessa?

Det finns ingen liknande studie av hamninfrastrukturen. Det kan dock nämnas att det när det gäller oljehanteringen i Stockholm har oljebolagen tagit på sig ett ansvar för att ta fram en beredskapsplan. Planen innehåller alternativ till den nuvarande terminallösningen. Här finns också regler om vissa förebyggande verksamheter och direktiv om speciella skyddsåtgärder. Att liknande planer inte finns för övrig hamnverksamhet kan bero på att anläggningarna inte är lika sårbara och att olja i beredskapsplaneringen betraktas som viktigare än andra varor.

³² *Avbrott i den fasta Öresundsförbindelsen*. ÖCB, 2000.

Samhällsekonomiska bedömningar för en framtida hamnstrategi

Eftersom hamnarna sedan länge varit i kommunal och privat ägo har det tidigare inte ansetts vara en statlig angelägenhet att försöka styra hamnsektorns utveckling. Godstransportdelegationens betänkande kan sägas utgöra ett avsteg från denna princip, eller om man så vill ett nytänkande. Delegationen har identifierat tre strategiska hamnregioner med särskild betydelse för godstransporter. En av dessa – Mellersta ostkusten – består av hamnarna från Gävle i norr till Norrköping i söder, inklusive Mälarhamnarna. Enligt delegationen bör regeringen ta initiativ till överläggningar mellan parterna inom var och en av regionerna. Regeringen bör medverka i dessa överläggningar, som bland annat ska mynna ut i beslut om vilka roller de olika hamnarna inom respektive område bör ha. Staten ska därefter ta ett utökat ansvar för väg- och järnvägsanslutningarna till hamnarna.³³

Detta skulle vara ett sätt att uppnå en hamnstruktur i riket som mer än den nuvarande präglas av specialisering och stordrift och därigenom ger en infrastruktur som ur samhällsekonomisk synvinkel är bättre lämpad att möta de förväntade framtida godsflödena. Statens medel att uppnå en sådan struktur skulle sålunda vara att i förhandlingarna med övriga aktörer kunna utlova följdinvesteringar i de landförbindelser som krävs för de hamnar som ska expandera.

Vilka de ekonomiska konsekvenserna för Stockholmsregionen skulle bli är idag omöjligt att avgöra, eftersom den föreslagna processen till stor del består av förhandlingar med många aktörer involverade.

Hamnverksamhetens marginalkostnader och prissättning

Det övergripande målet för transportpolitiken är att transportförsörjningen blir långsiktigt hållbar och samhällsekonomiskt effektiv. För att uppnå ett effektivt utnyttjande av transportinfrastrukturen ska skatter och avgifter utformas så att de motsvarar de samhällsekonomiska marginalkostnader som trafiken ger upphov till. De viktigaste s.k. negativa externa effekter som ingår i de samhällsekonomiska marginalkostnaderna är kostnader för slitage på infrastrukturen (vägar, banor mm), miljö, buller, olyckor och trängsel. När det gäller trafik till lands har ett betydande arbete lagts ned på att beräkna dessa kostnader och ge förslag på hur de genom olika typer av skatter och avgifter ska belasta trafikanterna.³⁴

För hamnar och sjöfart ser bilden annorlunda ut. Kunskaperna om hamnverksamhetens samhällsekonomiska kostnader är begränsade. Det gäller de tjänster som levereras av hamnföretagen, det gäller trängselkostnader i form av väntetid, det gäller skadekostnader för olika miljöeffekter. De få studier som utförts tyder på att de samhällsekonomiska marginalkostnaderna är väsentligt högre för hamnar i relativt centrala stadslägen än i perifert belägna hamnar för hamnar med stort markutrymme. I dessa kalkyler har dock ingen hänsyn tagits till negativa externa miljöeffekter.

³³ *Godstransporter – noder och länkar i samspel*. Slutbetänkande av Godstransportdelegationen. SOU 2004:76

³⁴ Se t.ex. SIKA, *Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2003*. Rapport 2004:4

Det har också gjorts beräkningar över skadekostnaderna för utsläpp till luft från fartyg i hamn. Kostnaderna varierar mellan olika typer av fartyg men framför allt beroende på valet av värderingsmetod. De stora differenser som uppstår gör att det inte går att dra några rimliga slutsatser om kostnadsnivån.

Prissättningen i hamnarna sker enligt företagsekonomiska grunder. En förutsättning för ett optimalt utnyttjande av hamnkapaciteten i landet är därvidlag att det inte förekommer offentliga subventioner. Det finns, enligt Sjöfartsverket, inga belägg för att sådana subventioner skulle förekomma.³⁵ Samtidigt redovisar Sjöfartsverket i annat sammanhang att hamnarna har intäkter även från annat än själva kärnverksamheten. För riket som helhet gäller att hamnbolagens intäkter till 25 procent består av intäkter från avgifter (fartyg och gods), 50 procent kommer från godshantering, medan uthyrning och övriga intäkter svarar för resterande 25 procent.³⁶ En obesvarad fråga är i vilken utsträckning andra aktiviteter subventionerat hamnverksamheten.

Ett exempel på subventionering är när hamnbolagen arrenderat marken från kommunen och sedan hyr ut den med vinst. I kapitel 4 berördes denna fråga något med exempel från Stockholmsregionen. Slutsatsen var där att det inte utan mera ingående analys går att avgöra om sådana subventioner har förekommit och om de i så fall varit av en omfattning som påverkat verksamhetens omfattning.

Även Godstransportdelegationen har framhållit att det råder en stor osäkerhet om storleken på marginalkostnaderna för sjöfarten.³⁷ De beräkningar som gjorts ger vitt skilda resultat. Dessutom finns vissa typer av kostnader överhuvudtaget inte med i kalkylen. Det gäller t.ex. utsläpp till vatten, det gäller erosion och det gäller alla typer av externa effekter som uppstår utanför svenskt territorialvatten. Så länge kostnaderna för sjöfarten är ofullständigt kartlagda och så länge det saknas reella möjligheter att tillämpa avgifter för all internationell sjöfart blir samhälls-ekonomiska bedömningar av hamnarnas verksamheter ofullständiga och möjligheterna att vidta åtgärder begränsade.

Rumsliga fördelningseffekter

I kapitel 2 berördes det ömsesidiga sambanden mellan transporter och ekonomi. Där framgick några olika vägar på vilka transporterna kunde påverka ekonomin. Transporterna ökar välfärden både i producerande och i konsumerande regioner. Produktionen av transporter skapar jobb och genererar vinster åt företagen. Transportinfrastrukturen kan också under vissa förutsättningar ge upphov till tillväxt. Kapitel 3-5 har gett exempel från Stockholmsregionen på hur dessa positiva effekter av transporter kan se ut på olika nivåer: hamnföretaget, kommunen och regionen.

Däremot har de negativa effekter som transporter ger upphov till inte berörts närmare. Det gäller framför allt miljökonsekvenserna. Problemen med att värdera dessa effekter berördes helt kort i föregående avsnitt. Både transporternas positiva och negativa effekter kan i princip fördelas på olika (geografiska) nivåer.

³⁵ *Sjöfartens avgiftsrelevanta marginalkostnader 2003*. Sjöfartsverket 2004.

³⁶ Sjöfartssektorns betydelse för transportpolitiken. Sektorrapport. Sjöfartsverket, 2003.

³⁷ Se även SIKA, *Internaliseringen av godstrafikens externa effekter*. Rapport 2003:6

En fråga blir då hur nettot av de positiva och negativa effekterna av en ökad sjöfarts- och hamnverksamhet fördelas geografiskt. Eller för att uttrycka det i populära termer:

Var finns vinnarna och förlorarna?

Det går givetvis inte att utan ett omfattande analysarbete ge något tydligt svar på frågan. Men, det finns ändå möjlighet att diskutera fram några möjliga svar. Antag att verksamheten i länets hamnar ökar kraftigt. Vilka positiva och negativa effekter går att fördela rumsligt?

- Hamnbolagen får ökade vinster.
- Hamnkommunerna får högre bolagsintäkter vilket (marginellt) påverkar kommunernas budgetar.
- Regionens sysselsättning ökar marginellt som följd av den ökade verksamheten i hamnarna och därmed sammanhängande indirekta effekter.
- Hamnkommunerna/regionen får ökade kostnader för hamnens landförbindelser.
- Trafikökningen – till sjöss och till lands – ger negativa effekter på miljön och ökade kostnader för olycksfall och trängsel främst i hamnkommunerna, men också i regionen och andra delar av riket.
- Positiva effekter uppkommer i de regioner där producenter och konsumenter av de transporterade varorna är lokaliserade.

Nettoeffekten av de positiva och negativa konsekvenserna bestäms sannolikt i hög grad av var de transporterade varorna produceras respektive konsumeras. Det är inte givet att det är länets producenter och konsumenter som kommer att dra nytta av merparten av den framtida ökningen av godshanteringen i regionens hamnar. Sannolikt kommer en stor del av transporterarna att enbart passera länet. Det är också troligt att en del av godset är transittrafik ur nationell synvinkel, d.v.s. att varorna både produceras och konsumeras utanför Sveriges gränser. En rimlig hypotes förefaller vara att de negativa effekterna kommer att överväga både på regional och nationell nivå för transittrafiken. Det är först på EU-nivå som denna trafik kan ge ett positivt netto.

Sammanfattning och slutsatser

Hamnarnas ekonomiska roll har analyserats från tre utgångspunkter:

- hamnbolagen
- hamnkommunerna
- regionen

Dessutom har några samhällsekonomiska aspekter tillfogats.

De observationer och slutsatser som kommit fram kan mycket kort sammanfattas på följande sätt:

Hamnbolagen

- Hamnverksamheten varierar från år till år men har för länet som helhet haft en långsiktigt uppåtgående trend.
- Antalet sysselsatta i hamnverksamheten har däremot minskat. Personalbehovet varierar både med konjunkturerna och säsongmässigt.
- Hamnarna kräver stora markytor för sin verksamhet. Delar av Stockholms hamn ligger på centralt belägen mark med högt värde i alternativ användning och med inga eller små expansionsmöjligheter.

Hamnkommunerna

- Kommunens ekonomi påverkas, men endast marginellt, av hamnens verksamhet. Resultatet – vinst eller förlust – från hamnverksamheten utgör en mycket liten andel av kommunens budget.
- Kommunerna kan på olika sätt subventionera hamnens verksamhet. Utan närmare analyser går det inte att avgöra vilken omfattning eventuella subventioner haft. Den avgörande frågan är om subventionerna varit så stora att de påverkat aktiviteten i hamnarna.
- Hamnar har tidigare spelat en stor roll för näringsliv och ekonomisk tillväxt i hamnstäderna. I dagens näringsliv, som är dominerat av tjänster och kunskapsintensiv industri, kommer hamnarnas betydelse för tillväxten i flertalet kommuner att spela en underordnad roll.
- Det finns flera exempel på intressekonflikter, som gäller markens användning inom hamnkommunerna. Särskilt påtaglig blir denna konflikt i Stockholms stad där hamnen upptar mark som bedöms som attraktiv för bostäder och arbetsplatser.

Regionen

- Hamnar skapar sysselsättning dels i själva noden (hamnen), dels i de transportnäringsar som utnyttjar noden. Produktionen av transporttjänster ger i sin tur upphov till indirekta effekter i andra näringar som levererar varor och tjänster till transportverksamheterna. Även om det inte går att belägga fullständigt med hjälp av statistik blir slutsatsen att hamnarnas direkta och indirekta sysselsättningseffekter är mycket blygsamma jämfört med den totala sysselsättningen i Stockholmsregionen. Till detta kommer

att det ofta är svårt att fördela transportföretagens sysselsättning efter ”arbetsplatskommun”.

- Regionens hamnar spelar idag en viktig roll både för import och export till/från regionen och kringliggande län. Detta är sannolikt den ekonomiska effekt som är mest betydelsefull när det gäller hamnarna. Tyvärr finns inte officiell statistik som gör det möjligt att kvantifiera och närmare analysera dessa samband.
- Hamnarna i länet har också en viktig roll för passagerartrafiken. Ett stort antal färjeturister besöker länet och ger genom sin konsumtion ett bidrag till besöksnäringen. Inte heller här går det att kvantifiera denna roll. I detta sammanhang bör även den expansiva kryssningstrafiken nämnas.

Samhällsekonomiska aspekter

- Länets hamnar svarar för omkring en tredjedel av utrikeshandeln på ostkusten. Inom den utrikes passagerartrafiken med båt är länet helt dominerande på ostkusten och svarar för ungefär en tredjedel av rikets internationella fartygspassagerare.
- Beräkningar av sjöfartens och hamnarnas marginalkostnader präglas av mycket stor osäkerhet. Många kostnadskomponenter saknas helt. Det gäller exempelvis sjöfartens utsläpp till vatten, det gäller externa effekter på internationellt vatten, det gäller kostnader i hamn. De försök att mäta och värdera de externa kostnaderna som gjorts har gett starkt divergerande resultat. För närvarande kan därför de samhällsekonomiska kalkylerna enbart ge begränsad vägledning i analyser av den framtida hamnstrukturen och dess utnyttjande.
- I de samhällsekonomiska kalkylerna finns skäl att skilja mellan transittrafik och övriga transporter via hamnarna. Mycket talar för att transittrafiken kan medföra stora samhällsekonomiska kostnader på regional och nationell nivå, medan intäkterna är obetydliga.

Några slutsatser

Vilken betydelse har då länets hamnar för ekonomin?

Med reservation för att det statistiska underlaget för slutsatser i många avseenden är otillräckligt kan slutsatserna kort sammanfattas i följande fem punkter:

- Som intäktskälla för hamnkommunerna är hamnarnas ekonomiska resultat av underordnad betydelse.
- Inte heller är den sysselsättningseffekt som uppstår i hamnkommunerna och i regionen särskilt omfattande.
- Däremot är hamnarna viktiga för regionens importörer och exportörer av vissa typer av varor. Här krävs dock ytterligare kunskaper för att kunna kvantifiera betydelsen. Det är också angeläget att få bättre underlag för att kunna bedöma vilken roll hamnarnas *lokalisering* spelar för importörer och exportörer i länet.
- Liknande slutsatser gäller passagerartrafiken. Hamnarna är viktiga för turismen, men det saknas underlag för att bedöma både hur viktiga de är och

vilken roll hamnarnas läge spelar. (Endast för en liten del av passagerartrafiken – kryssningspassagerarna – finns ekonomiska kalkyler.)

- Slutsatsen blir sålunda att det i första hand är producenter och konsumenter av export- respektive importvaror som har den största nyttan av hamnarna i länet. (Motsvarande gäller för turismen.) Avgörande för hamnarnas betydelse för Stockholms län blir sålunda var dessa producenter och konsumenter är lokaliserade. Därav följer att i de fall både producenter och konsumenter är lokaliserade utanför länets (rikets) gränser blir vinsterna obetydliga på regional (nationell) nivå. Eller annorlunda uttryckt: transittrafik ger vinster för hamnföretagen men inte för länet eller riket.

Källor

- Fridén, L & Gordon I, (1996), *Locational factors and territorial competition*. Uppsats presenterad vid European Regional Science Association, 36th European Congress, Zürich, 1996
- Gatu- och fastighetsnämnden, Tjänsteutlåtande 2000-12-12. *Reglering av förvaltningsansvar för mark och anläggningar mellan Gatu- och fastighetsnämnden och Stockholms Hamn AB*.
- Godstransporter – noder och länkar i samspel*. Slutbetänkande av Godstransportdelegationen. SOU 2004:76
- Johansson, B & Karlsson, C, *Sjöfartens roll i den svenska ekonomin*. Internationella Handelshögskolan i Jönköping. Januari 2002
- Mariterm, SAIR, *Östra Mellansveriges hamnkapacitet. Kartläggning och analys*. 2001
- OECD *Economic Outlook*. No 71 (2002)
- Regionplane- och trafikkontoret, *Stockholmsregionens internationalisering*. Rapport 1998:2,
- Regionplane- och trafikkontoret, *Oljehantering i Stockholmsregionen*, PM 4:2003
- Regionplane- och trafikkontoret och Länsstyrelsen i Stockholms län. *Program – Gemensamma planförutsättningar för regionens hamnstruktur*. PM 2004-04-28,
- SIKA, *Utrikes och inrikes trafik med fartyg 2003*.. Statistiska meddelande SSM 021:0404
- SIKA, *Internaliseringen av godstrafikens externa effekter*. Rapport 2003:6
- SIKA, *Trafikens externa effekter. Uppföljning och utveckling 2003*. Rapport 2004:4
- SIKA; *De svenska godstransportstråken*. SIKA Rapport 2004:6
- Sjöfartsverket, *Baltic Maritime Outlook 2000*. Sjöfartsverket, 1999.
- Sjöfartsverket, *Sjöfartssektorns betydelse för transportpolitiken., Fokus på Östersjön. Sektorrapport om sjöfartens utveckling 2003*
- Sjöfartsverket *Sjöfartens avgiftsrelevanta marginalkostnader 2003*. Sjöfartsverket 2004.
- Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*. Final Report Vienna April 2002, European Commission DG Energy & Transport
- Södertälje Hamn AB. *Södertälje Sydhamn. Underlag för beslut om ny detaljplan för näset väster om sydhamnen*. 2000-03-10
- Södertälje Hamn AB, *Årsredovisning 2003*.
- Transport and the economy*. The standing advisory committee on trunk road assessment (SACTRA) Department of the Environment, Transport and the Regions. London 1999.
- www.stockholmshamn.se

ÖCB, Avbrott i den fasta Öresundsförbindelsen. 2000.

Intervjuer med Björn Neckman, Stockholms Hamn AB och med Ingvar Wirén,
Södertälje Hamn AB

Bilagetabeller

Tabell 1

Sveriges 10 största hamnar rangordnade efter hanterad godsmängd över kaj 2003

	1000 ton
Göteborg	32356
Brofjorden, Scanraff	19440
Trelleborg	10655
Luleå	7605
Malmö	7215
Helsingborg	6913
Oxelösunds hamnar	5126
Stockholm	5025
Karlshamn	4596
Norrköping	4113

Kapellskär kommer på plats 13 med 3273 tusen ton

Södertälje på plats 31 med 900 tusen ton

Nynäshamn på plats 41 med 402 tusen ton

Källa: SIKA och Sveriges hamnar

Tabell 2

Sveriges 10 största hamnar rangordnade efter antal färjepassagerare 2003

	1000-tal
Helsingborg	11693
Stockholm	7294
Göteborg	2750
Trelleborg	2100
Ystad	1472
Kapellskär	1440
Gotlands hamnar	1422
Strömstad	1282
Nynäshamn	1151
Oskarshamn	386

Källa: Sveriges hamnar

Tabell 3

Fartygstrafik till och från Stockholms hamnar, 2004

	därav						
	Totalt	Finland	Estland	Lettland	Polen	Inrikes	Kryssningar
Antal fartygsanlöp	8411	5001	970	441	152	930	917
Passagerare, 1000-tal	10942	7641	732	101	154	1071	1243
Gods, 1000 ton	6024	4790	614	255	90	275	0
varav jvg	482	482	0	0	0	0	0
Antal fordon, 1000-tal:							
lastbilar	284	191	44	19	7	23	0
släpfordon	59	51	7	1	0,1	0	0
bussar	20	16	3	0,2	0,3	0,7	0
p-bilar	890	528	57	9	31	266	0
järnvägsvagnar	13	13	0	0	0	0	0

Källa: Stockholms hamn AB

Tabell 4

Antal arbetsställen i Värtan/Frihamnen-området 2003

	1-9 an- ställda	10- an- ställda	Totalt
Transportföretag o. Stödtjänster	22	16	38
Partihandel	30	34	64
Detaljhandel	16	10	26
Konsulter o andra före- tagstjänster	60	40	100
Film TV & videoproduk- tion	12	24	36
Övrigt	26	30	56
Totalt	166	154	320

Källa: Rtk:s arbetsställeregister

Tabell 5

Antal anställda inom sjöfart mm inom Stockholms län 2003

Färjetrafik	407
Övrig havs- och kustsjö- fart	401
Sjöfart på inre vatten- vägar	616
Övriga stödtjänster till sjöfart	614
Totalt	2037

Källa: Raps-databasen