



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstenssligan 11B, 115 42 STOCKHOLM  
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

## Sjöfartsnäringen av största betydelse för hela samhället

Lite drastiskt kan man säga att utan sjöfarten stannar Sverige. Industrins råvaror, energiprodukter för uppvärmning, mat och andra livsuppehållande konsumtionsvaror kommer ständigt med fartyg till de svenska hamnarna. Cirka 85 procent av Sveriges totala export och import transporteras till och från landet sjövägen.

Sjöfartsnäringen i Sverige är omfattande och sjöfarten genererar cirka 3 procent av Sveriges exportvärde (att jämföras med järn och stål fem procent och papper och massa åtta procent). Det är viktigt att skilja mellan "svensk sjöfart" och "sjöfart på Sverige". Sjöfarten på Sverige är inte speciellt svensk. Fler utländska rederier än svenska anlöper våra hamnar och har verksamhet i Sverige. Svensk sjöfart är svenskägda rederier och deras svenskflaggade fartygs verksamhet. Den utgör ungefär 25 procent av den totala sjöfartsverksamheten i och på Sverige.



*Stena-koncernen med Stena AB, Stena Sessan AB och Stena Metall är en av Sveriges största familjeägda företagsgrupper med verksamhet över hela världen. (Foto: Stena)*

### **Drygt 220 000 arbetar med sjöfart**

Sjöfartsklustret i Sverige, dvs företag och organisationer som på olika sätt arbetar med sjöfartsnäringen (rederier, hamnföretag, mäklare, banker, försäkringsbolag, speditörer, m fl) består av cirka 220 000 personer.

Inom klustret finns den s k klusterkärnan med 17 000 ombord- och landanställda på rederikontoren och 4 000 personer inom hamnföretagen. Omgivningsföretagen (anställda på myndigheter, mäklare, försäkringsbolag mm) har 70 000 anställda och därtill kommer den indirekta omgivningen med cirka 130 000 personer (reparatörer, underleverantörer, resebyråanställda m fl som arbetar med



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstenssligan 11B, 115 42 STOCKHOLM  
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

sjöfarten). Det går bra för näringen och tvärt emot vad många kanske tror har antalet sjöfartsföretag ökat sedan slutet av 1990-talet.

### **Containertransporterna ökar**

Det finns olika typer av sjöfart där hanteringen är anpassad efter olika godsslag. Malm, spannmål och skogsprodukter transporteras oftast i bulkfartyg, oljeprodukter i tankfartyg och last som kan rulla av och på i färje- och RoRo-fartyg.

Containertrafiken är ett starkt växande segment. Allt mer gods containeriseras, dvs lastas i containers – slutna enheter eller lastbärare på 20, 40 eller 45 fot. Även bulkprodukter containeriseras. Fördelen är att containern är internationell, standardiserad och lätt att hantera. Containertransporterna är också relativt billiga. Containern kan lastas direkt vid fabrik, säkerhetskontrolleras och plomberas. Runt containerhanteringen har effektiva logistiksystem skapats som når över hela världen. Containertransporten har för många industrier och företag blivit inträdesbiljetten ut på världsmarknaden.



Allt mer gods transporteras i containrar. (Foto: Anna Risfelt Hammargren)

### **Del i produktions- och distributionskedjor**

Förr i tiden var trampsjöfarten vanligast. Då gick fartygen dit lasten fanns. Idag gäller linjetrafik. Fartygen går i fasta slingor efter strikta tidtabeller. Det är just-in-time som gäller eftersom fartygstransporten i allt ökad utsträckning utgör en integrerad del i industriernas produktions- och distributionskedjor. Fartygen är dessutom inte längre bara att betraktas som transportörer utan utgör i många fall också industrins och handelns lager.

Sjötransporterna både i Sverige och utomlands ökar i takt med att välståndet och ländernas bruttonationalprodukter stiger. Teknikutvecklingen påverkar konsumtionsmönstren och varor och komponenter tillverkas inte längre i samma land som de konsumeras. Globaliseringen, standardiseringen och containeriseringen ger allt fler transporter.

### **Oceantrafik och kortsjötrafik**

Trafiken mellan världsdelen sker i den oceangående trafiken. Fartygen ökar i storlek och kan ta mer last. De största fartygen går bara till de riktigt stora hamnarna, ofta kallade hubbar, där omlastning sker till mindre fartyg. I Europa är de största omlastningshamnar Rotterdam och Hamburg. Inom



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstensslingan 11B, 115 42 STOCKHOLM  
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

regioner sker sedan vidare transporter med mindre feederfartyg som går i s k kortsjötrafik (short sea shipping). Även interregionala transporter mellan länder i en region, t ex i Östersjöområdet, ökar.

### **Hamnarna är moderna logistikcentra**

I Sverige finns ett 50-tal hamnföretag och drygt 30 hamnar som har regelbunden trafik med utlandet. En del är specialiserade på vissa godsområden, andra är fullservicehamnar. Sveriges och Nordens största hamn är Göteborgs Hamn AB, som framför allt är inriktad på container-, olje- och biltransporter. Vår näst största hamn, räknat i transporterade ton, är oljehamnen Brofjorden vid det stora raffinaderiet utanför Lysekil. Därefter kommer färjehamnen Trelleborgs Hamn AB, Copenhagen Malmö Port AB som bl a specialiserat sig på biltransporter och bulkhamnen Luleå Hamn, som domineras av malm och ståltransporter.

Hamnföretagen är idag moderna logistikcentra, som även lagerhåller, ompackar och förädlar godset. I hamnen sker också omlastning mellan fartyg, tåg och lastbil.

År 2007 anlöpte 120 000 fartyg (last- och passagerarfartyg samt järnvägsfärjor) svenska hamnar. Godsomsättningen domineras av energiråvaror på importsidan och mineraler, stålprodukter och skogsråvaror på exportsidan. År 2007 hanterades totalt 185 miljoner ton gods i de svenska hamnarna, 160 miljoner ton utgjordes av exportgods. 12 miljoner ton var gods mellan svenska hamnar. Antalet fartygsanlöp minskar, men samtidigt ökar storleken på de fartyg som anlöper hamnarna. Fartygen blir alltså större, men färre. Cirka 25 procent av den totala svenska sjöburna utrikeshandeln sker med färjor.



Göteborgs Hamn, störst i Norden, hanterade 841.000 TEU (containerenheter) 2007. (Foto: Anna Risfelt Hammargren)



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstenssligan 11B, 115 42 STOCKHOLM  
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

### **Omfattande passagerartrafik**

Inrikes persontransporter med fartyg är lika stora som flygets och tågets tillsammans. Runt 30 miljoner människor reser till och från Sverige med fartyg. Via de många kryssningsfartygen som årligen anlöper Sverige kommer ytterligare runt 400 000 resenärer. En del går på och av i en svensk hamn, andra är turister med fartyget som bas. För turistindustrin är sjöfarten av central betydelse och färjeresenärernas konsumtion står för stora delar av våra turistintäkter.

Inom landet reser 35 miljoner människor varje med vägfärjor, skärgårdsbåtar och mindre färjor. 12 miljoner bilar eller tyngre fordon åker årligen med Vägverkets gula vägfärjor.



Passagerare i kollektivtrafiken. (Foto: Gunnar Söderberg)

### **Hälften av svenska rederiers fartyg har svensk flagg**

Svenska rederier hade vid halvårsskiftet 2008 235 frakt- och passagerarfartyg registrerade under svensk flagg. Dessa går företrädesvis i trafik på svenska hamnar. Men de svenska rederiernas flottor är större än så. Sjöfarten är en utpräglad internationell näring och ytterligare 354 svenskägda fartyg seglar under utländsk flagg i olika typer av internationell trafik.

Det går bra för de svenska rederierna och det råder ett slags "byggboom". Vid utgången av 2007 hade rederierna 59 större fartyg i beställning. Vart och ett uppskattas ha ett genomsnittligt värde på 750 miljoner kronor. Utvecklingen har även stor påverkan på underleverantörer, både små och stora.

### **Miljövänligast, men kan bli bättre**

Sjöfarten är det energieffektivaste transportsättet och i förhållande till transporterad mängd gods det miljövänligaste. Trots detta finns en betydande negativ miljöpåverkan. Sjöfarten är den största enskilda källan i Sverige till nedfall av kväveoxider och den näst största för svaveldioxid. Sjöfartens andel av de totala koldioxidutsläppen är också betydande.

Miljöfrågan står högt på agendan för den svenska sjöfartsnäringen. Svenska rederier och svenska sjöfartsföretag ligger långt framme och driver på en utveckling mot en minskad miljöbelastning med nya och bättre bränslen, katalysatorer och andra energi- och miljöförbättrande åtgärder.



Sjöfartsforum – medlem av European Shortsea Network – Ropstenssligan 11B, 115 42 STOCKHOLM  
Tel 08-410 540 46, Fax:08- 662 78 25, info@maritimeforum.se, www.maritimeforum.se

Hamnföretagen och flera rederier satsar på land-el, som kan reducera fartygens utsläpp av kväve, svavel och partiklar i hamn med mer än 90 procent.

### **Internationella regelverk**

Sjöfarten är en internationell näring som framför allt styrs av globala regelverk där IMO (International Maritime Organisation) är en av de viktigaste instanserna. Nyligen beslöt IMO att skärpa kraven på fartygens utsläpp av kväve och svavel.

### **Intermodalitet ger effektivitet och miljövinster**

Sjöfarten, järnvägen och lastbilen delar på det allra mesta av godstransportarbetet. Flygets andel är mycket låg. Dagens effektiva transportkedjor blir i ökad utsträckning intermodala, dvs består av minst två olika transportslag. Ökad intermodalitet är ett sätt att göra transportkedjorna mer miljöeffektiva. Intermodalitet ger också möjlighet att lyfta gods från vägarna och bättre komplettera det överbelastade järnvägsnätet, minska miljöbelastningen och bullret samt förbättra boendemiljön i tätbebyggda områden. Ökad intermodalitet är dessutom ett sätt att använda transportslagen där de är mest lämpade. Sjöfarten lämpar sig t ex bäst på längre sträckor, medan lastbilen ofta är oöverträffad på korta.

### **Ökad inrikes sjöfart en möjlighet**

Inom EU ökar de inrikes sjötransporterna stort. Europas vattenvägar utnyttjas i allt ökad utsträckning för transporter. Wiens hamns containerterminal är t ex större än Göteborgs Hamns. I Sverige svarar inrikes sjöfart för åtta procent av det inrikes godstransportarbetet (trafik mellan svenska orter), i Tyskland är motsvarande siffra 20 procent, och i England 25 procent.

Trots de låga siffrorna för inrikes sjöfart har sjöfarten mycket att erbjuda. Infrastrukturen finns på plats, är så gott som gratis, outslitlig och färdig att användas. Vattenvägen har potential och kan flytta gods- och passagerartrafik från vägarna. Det gäller både lokalt i våra kuststäder, på våra inrikes vattenvägar i Mälaren och Vänern samt längs kusterna. Det gynnar miljön, samhället, näringslivet och den för alla människor viktiga livskvaliteten.

### **Avgiftsfinansiering**

I Sverige har sjöfarten den lägsta infrastrukturkostnaden av alla transportslag, men till skillnad mot lastbilen och järnvägen finansierar sjöfarten sin egen infrastruktur och det statliga Sjöfartsverket. (Övriga verk är skattefinansierade.) Lotsavgifter tas ut för fartygstransporter och sk farledsavgifter debiteras fartyg och gods. Tillsammans med infrastrukturavgifter i hamnarna, som enbart sjöfarten betalar, har ett avgiftssystem i obalans skapats. En ökad kostnadsneutralitet mellan transportslagen skulle öka sjöfartens konkurrensmöjligheter.

### **Brist på utbildat sjöfolk**

Vid sidan om miljöfrågan är rekryteringsfrågan en av branschens allra största utmaningar. Samtidigt som transportererna globalt ökar och varvens orderböcker är fulltecknade flera år framöver råder det svensk och internationell brist på utbildat sjöbefäl. Den som utbildar sig till sjöbefäl idag har inga problem att få bra jobb. Även landorganisationerna och sjöfartsklustret i övrigt kan erbjuda stimulerande och spännande jobb i en dynamisk internationell miljö.