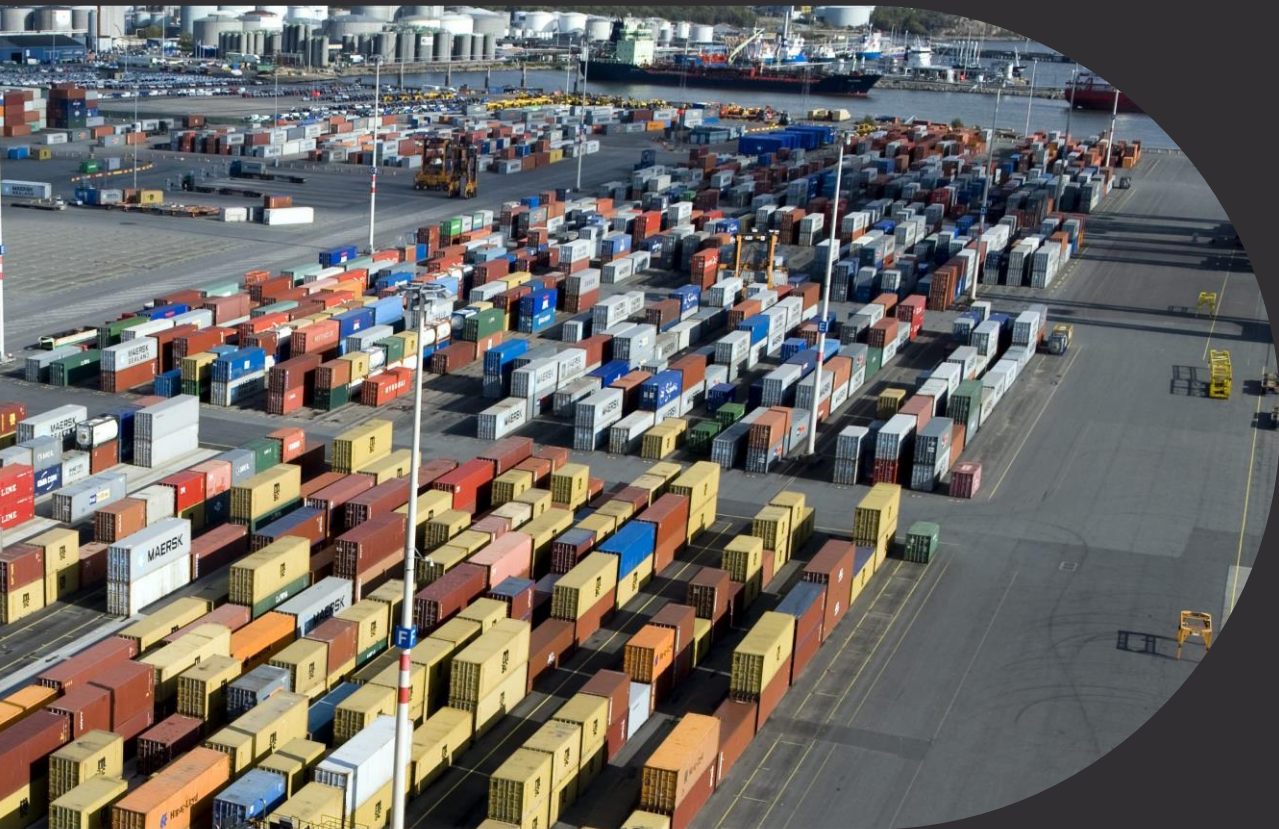




Hamnkonflikten i Göteborg

- Vilka kostnader har konflikten gett upphov till?



Copyright 2018, Damvad Analytics

For information on obtaining additional copies,
permission to reprint or translate this work, and all other
correspondence, please contact:

DAMVAD Analytics
Engelbrektskatan 5
114 32 Stockholm

Havnegade 39
DK-1058 Copenhagen K

info@damvad.com
damvad.com

Omslagsfoto: TT

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
1 Inledning	3
1.1 Bakgrund och syfte	3
1.2 Studiens utgångspunkter	4
1.3 Avgränsningar	6
1.4 Dataunderlag	6
1.5 Disposition	7
2 Göteborgs hamns betydelse för svensk utrikeshandel	8
2.1 Sjöfart är det vanligaste transportsättet vid utrikeshandel	8
2.2 Göteborgs hamn – ett viktigt logistiknav för svensk utrikeshandel	10
2.3 Göteborgs hamn möter hård konkurrens från europeiska hamnar	11
2.4 Minskad containerhantering i hamnen	13
3 Hur har import- och exportflöden påverkats?	15
3.1 Göteborgs hamns marknadsandelar har sjunkit	16
3.2 Omdirigeringarna har lett till stora förändringar i logistikflöden	18
3.3 Transportsträckor och -tider har ökat	23
3.4 Import och export för stora värden har omdirigerats	25
3.5 Företag i hela landet har drabbats av konflikten	26
3.6 Konflikten har i störst utsträckning drabbat importerande företag	27
4 Vilka kostnader har uppstått för svenska företag?	29
4.1 Omdirigeringar har medfört högre logistikkostnader	30
4.2 Längre transporttider och förseningar kostsamma för företag	35
5 Hur har enskilda aktörer drabbats?	39
5.1 Handel	40
5.2 Industrisektorn	42
5.3 Transportföretag	44
5.4 Rederier	46
6 Hur drabbas övriga delar av samhället?	47
6.1 Godstransporter via sjöfart är samhällsekonomiskt effektiva	47
6.2 Kostnader uppstår främst från ökad sjötrafik och koldioxidutsläpp	48
7 Sammanfattande diskussion	51
Referenser	53
Appendix	54

Sammanfattning

Göteborgs hamn är en viktig nod för godstransporter till och från Sverige. Flödena genom hamnen har dock minskat till följd av arbetsmarknadskonflikten mellan Svenska Hamnarbetarförbundets avdelning 4 och containerhamnoperatören APM Terminals. Logistikaktörer efterfrågar lösningar som präglas av förutsägbarhet, flexibilitet och tillgänglighet. Konflikten i hamnen – både i termer av aktiva stridsåtgärder och latent hot om sådana åtgärder – påverkar samtliga dessa faktorer i negativ riktning vilket minskar incitamenten att utnyttja hamnen som logistiknav. Mot bakgrund av ovanstående har Damvad Analytics på uppdrag av Svenskt Näringsliv kartlagt konsekvenserna av arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn för näringsliv och andra aktörer i samhället under 2017.

Hamnkonflikten har inneburit stora förändringar för godsflöden till och från Sverige. Containerar har omdirigerats via olika noder och flöden såsom andra svenska hamnar eller landvägen genom Europa till en europeisk hamn. I rutan till höger beskrivs exempel på hur flöden omdirigerats. I rapporten beskrivs att ungefär 240 000 containerar (mätt i TEU) omdirigerades under 2017 till följd av hamnkonflikten. Detta motsvarar import och export till ett värde av totalt 64 miljarder kronor.

Företag och andra delar av samhället har på olika vis påverkats negativt av konflikten i Göteborgs hamn. Kostnader har uppstått för näringslivet till följd av omdirigeringar av godsflöden samt försenade transporter. Även andra delar av samhället har påverkats negativt av ökade utsläpp och slitage på infrastruktur. Vi har genomgående utgått från konservativa antaganden vid beräkningar av de kostnader hamnkonflikten gett upphov till.



Rapporten visar att näringslivets kostnader för hamnkonflikten uppgått till 4,5 miljarder kronor under år 2017. En tredjedel av dessa kostnader, motsvarande 1,5 miljarder kronor, består av ökade logistikkostnader till följd av omdirigerade godsflöden. Den största kostnaden för omdirigeringar har uppstått på grund av ökade transporter landvägen till och från europeiska hamnar. Övriga två tredjedelar av näringslivets samlade kostnader, motsvarande tre miljarder kronor, innefattar kostnader som uppstått till följd av försenade transporter. Förutom förseningskostnader har längre transportsträckor och därav längre transporttider inneburit kostnader för näringslivet motsvarande 60 miljoner kronor.

Hamnkonflikten har förutom ökade kostnader för näringslivet gett upphov till samhällsekonomiska kostnader som drabbat övriga delar av samhället. För containerar som omdirigerats under 2017 uppgår dessa kostnader till ett värde av totalt 190 miljoner kronor. Den största andelen kostnader uppstår till följd av ökade inrikes transporter, motsvarande 70 miljoner kronor. Koldioxidutsläppen har ökat med 70 000 ton vilket motsvarar samhällsekonomiska kostnader på 80 miljoner kronor.

I tabellen nedan sammanfattas de konsekvenser hamnkonflikten haft för näringsliv och andra aktörer i samhället under 2017.

SAMMANFATTNING AV HAMNKONFLIKTENS KONSEKVENSER 2017

Hur stora flöden har påverkats?	Omdirigerade containrar (antal TEU)	240 000
	Värde på omdirigerad handel	64 miljarder kronor
Vilka kostnader har uppstått för svenska företag?	Ökade logistikkostnader till följd av omdirigerade godsflöden	1,5 miljarder kronor
	Kostnader till följd av försenade godstransporter	3 miljarder kronor
	Kostnader för längre transporttider till följd av längre transportsträckor	60 miljoner kronor
	Totala kostnader för svenska företag	4,5 miljarder kronor
Hur har konflikten påverkat övriga samhället?	Övriga samhällsekonomiska kostnader	190 miljoner kronor
	Koldioxidutsläpp	70 000 ton

Utan pålitliga lösningar för transporter till och från Sverige riskeras Sveriges långsiktiga konkurrenskraft. Transoceanas sjötransporter är effektiva ur både kostnads- och miljösynpunkt. Då Göteborgs hamn idag är den enda hamnen i Sverige som kan hantera de största transoceanas fartygen riskerar en fortsatt konflikt att minska andelen transoceanas transporter till Sverige. Om rederier på grund av osäkra förhållanden i svenska hamnar väljer att lägga om direktrutter för transoceanas transporter till andra hamnar i Europa kommer feedertrafiken till och från svenska hamnar att öka vilket kommer att öka svenska företags transportkostnader och försämra landets närhet till den europeiska kontinenten samt övriga världen.

Konflikten bör även sättas i en kontext där en enskild hamn påverkats av en arbetsmarknadskonflikt. Den minskade kapaciteten i Göteborgs hamn har endast inneburit marginellt minskade nivåer av import och export till och från Sverige. Om liknande konflikter uppstår i flera svenska hamnar samtidigt – vilket inte bör betraktas som ett omöjligt framtida scenario – riskerar konsekvenserna inte enbart medföra ökade logistikkostnader för svenska företag utan även minskade import- och exportnivåer. Då handel med omvärlden har mycket stor betydelse för det svenska näringslivet kan en sådan situation få betydande konsekvenser för Sveriges internationella konkurrenskraft.

1 Inledning

Göteborgs hamn är ett viktigt logistiknav för handel till och från Sverige. Flödena genom hamnen har dock minskat till följd av arbetsmarknadskonflikten mellan Svenska Hamnarbetarförbundets avdelning 4 och containerhamnoperatören APM Terminals. Då hamnen har stor betydelse för Sveriges utrikeshandel har konflikten betydande inverkan på svensk ekonomi.

Damvad Analytics har på uppdrag av Svenskt Näringsliv kartlagt vilka konsekvenser arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn fått för näringsliv och andra aktörer i samhället. Rapporten har författats av Jonas Öhlin och Jesper Johanneson. Kjell Frykhammar har varit uppdragsansvarig hos Svenskt Näringsliv.

Detta kapitel inleds med en beskrivning av studiens bakgrund och syfte. Därefter redogörs för studiens utgångspunkter samt metoder för datainsamling. Avslutningsvis beskrivs rapportens disposition.

1.1 Bakgrund och syfte

Hamnarbetarna i Göteborgs hamn organiseras av två olika fackförbund, Svenska Hamnarbetarförbundets avdelning 4 (Hamn4an) samt Svenska Transportarbetareförbundet (Transport). Hamnarbetarförbundet är ett fristående fackförbund medan Transport ingår i den fackliga centralorganisationen LO. Transport har branschens rikstäckande kollektivavtal, Hamn- och Stuveriavtalet, med arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar.

Göteborgs hamn utgörs av tre hamndelar där olika typer av fartyg och gods hanteras. Sedan 2012 ansvarar APM Terminals för containerhanteringen i Skandiahamnen som är en av de tre hamndelarna i Göteborgs hamn. APM Terminals är medlem i Sveriges Hamnar och omfattas därför av Hamn- och Stuveriavtalet. Det tillämpas för alla hamnarbetare oavsett organisationstillhörighet. Eftersom Hamn4an inte har ett eget kollektivavtal – Hamn4an har tackat nej till ett hängavtal på det gällande avtalet – är avdelningen inte bunden av fredsplikt och kan således när som helst vidta stridsåtgärder. Konflikten mellan Hamn4an och APM Terminals har resulterat i strejker, fackliga blockader samt under 2017 även en spegel- och konsekvenslockout från arbetsgivarparten.

Logistikaktörer efterfrågar lösningar som präglas av förutsägbarhet, flexibilitet och tillgänglighet. Konflikten i hamnen – både i termer av aktiva stridsåtgärder och latent hot om sådana åtgärder – påverkar samtliga dessa faktorer i negativ riktning vilket minskar incitamenten att utnyttja hamnen som logistiknav. Detta har medfört att logistikflöden omdirigerats eller att handel helt och hållet uteblivit. Flera större företag har valt andra logistikkedjor för import samt export av varor. Rederier har lämnat Göteborgs hamn till förmån för andra europeiska hamnar med alternativa logistiklösningar såsom feedertrafik¹ och frakt per lastbil eller tåg genom Europa som följd. År 2017 minskade containerhanteringen i hamnen med en femtedel jämfört med föregående år.

¹ Feedertrafik, eller matartrafik, innebär en förlängning av transoceaniska sjötransporter via fartyg av mindre storlek.

Syftet med denna studie är att belysa de kostnader för näringsliv och samhälle arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn gett upphov till. Vi beskriver hur konflikten påverkat handel till och från Sverige, vilka logistikmässiga effektivitetsförluster som uppkommit samt på vilket sätt det svenska näringslivet påverkats. Vi fokuserar primärt på konsekvenserna av stridsåtgärder som skett under 2017. Sammanfattningsvis belyser vi i denna analys följande övergripande perspektiv:

- På vilket sätt har hamnkonflikten påverkat godsflöden till och från Sverige?
- Vilken typ av logistikmässig ineffektivitet har uppstått till följd av konflikten?
- Vilka konsekvenser har konflikten haft för det svenska näringslivet?
- Hur har andra delar av samhället påverkats av konflikten?

1.2 Studiens utgångspunkter

Konflikten i Göteborgs hamn har gett upphov till olika typer av samhällsekonomiska kostnader.² För att på ett strukturerat vis belysa kedjan mellan konflikt och samhällsekonomisk kostnad har vi genomfört denna studie utifrån tre olika utgångspunkter. Dessa utgångspunkter sammanfattas av modellen i Figur 1.1. Modellen kan betraktas som ett teoretiskt ramverk i form av en förenklad version av förändringsteori med tre förväntade konsekvenser av konflikten, som även kan betraktas som studiens arbetshypoteser:

Utgångspunkt 1: Enskilda aktörers export- och importflöden påverkas

Osäkerhet kring leveranser och förseningar innebär att företag inte kan importera eller exportera varor som önskat. Detta leder även till att företag på marginalen får lägre incitament att importera samt exportera varor. Ett typexempel är företag med säsongsbetonad verksamhet, som blir lidande på grund av osäkerhet kring huruvida leveranser sker i tid. Detta kan medföra att företag till följd av strategiska beslut väljer att minska sin öppenhet mot den internationella marknaden, eller att företag som vill bedriva handel inte har möjlighet till detta på grund av sämre logistiklösningar. Sämre möjligheter till handel leder till att företagens affärsverksamhet blir lidande.

Utgångspunkt 2: Aktörer väljer andra logistiklösningar inom övriga Sverige

Då Göteborgs hamn tappar i kapacitet kan andra hamnar i Sverige överta ansvaret för delar av logistikflöden som annars skulle gå via Göteborg. Denna lösning är dock av flera skäl inte optimal. Göteborgs hamn har kapacitet att ta emot fartyg med större kapacitet än andra hamnar i Sverige vilket medför stordriftsfördelar. Dessutom är infrastrukturen till och från hamnen väl utbyggd med exempelvis direktlinjer via godståg till och från många knutpunkter i landet. Västra Götaland är i dag det län i Sverige med störst andel inrikes varusändningar – både mätt som startlän och mottagarlän.³ Användandet av andra logistiklösningar till och från olika delar av landet kan därför förväntas vara mer kostsamma, ineffektiva samt medföra negativa konsekvenser för miljön.

² Notera att många av de kostnader vi belyser i denna rapport kan beskrivas som företagsekonomiska snarare än definitionsmässigt samhällsekonomiska kostnader. För enkelhetens skull väljer vi dock i denna rapport att använda begreppet "samhällsekonomiska kostnader" för samtliga typer av kostnader som uppstått till följd av konflikten i Göteborgs hamn.

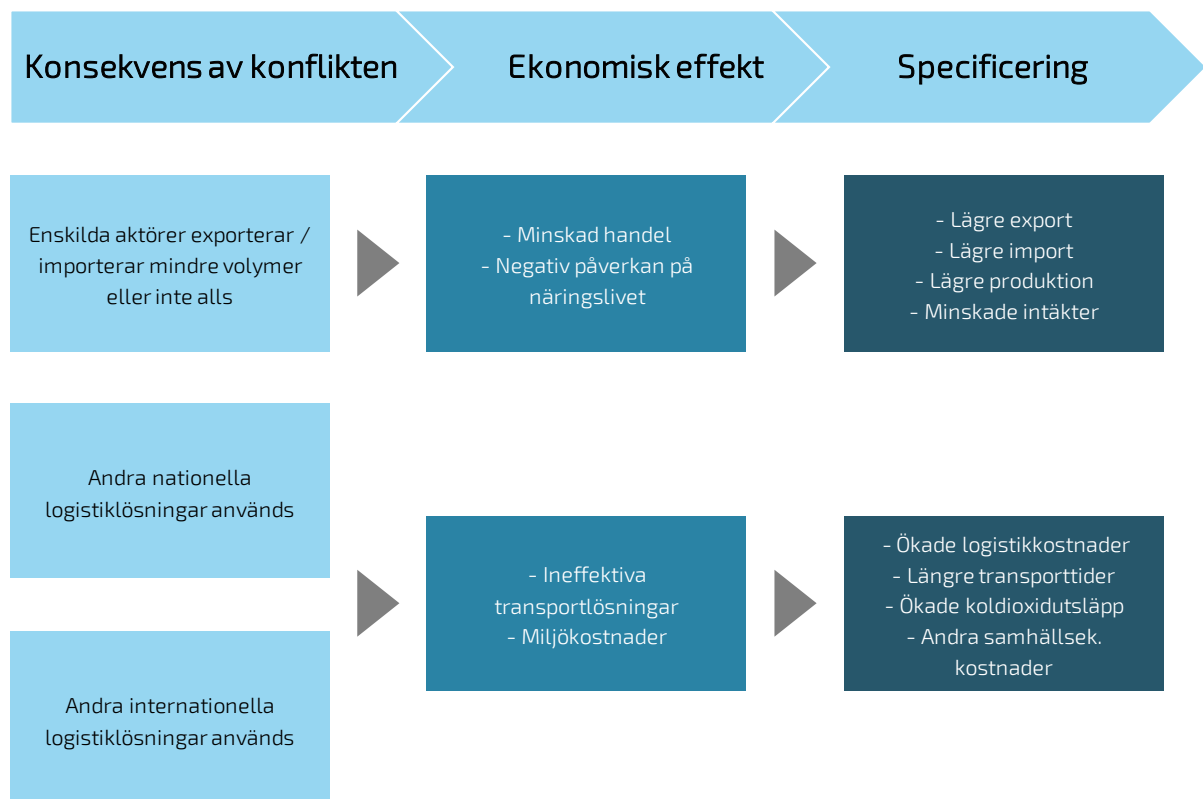
³ Trafikanalys (2017)

Utgångspunkt 3: Aktörer väljer andra internationella logistiklösningar

Om transoceaniska sjötransporter från andra kontinenter vars last har Sverige som slutmål omdirigeras från Göteborgs hamn till andra större hamnar i Europa uppstår i praktiken två alternativa konsekvenser: (i) transport från den europeiska hamnen sker per feedertrafik till Göteborg eller annan svensk hamn, eller (ii) transport landvägen per lastbil eller tåg från den europeiska hamnen till mottagare i Sverige. Detsamma gäller för transoceaniska sjötransporter vars last har Sverige som startdestination. Dessutom finns möjlighet för aktörer att välja helt andra transportlösningar såsom flygtrafik.

Samtliga dessa logistiklösningar är uppenbart ineffektiva eftersom de innebär högre logistikkostnader och vid transport via andra europeiska hamnar även längre transporttider. Förutom ineffektiva, kostsamma lösningar medför alternativen även negativ miljöpåverkan.

Figur 1.1 - Effektkedja mellan konflikten och samhällsekonomisk kostnad



Observera att de förväntade effekterna i flera fall samvarierar med varandra. Exempelvis innebär längre transporttider (och -sträckor) även ökade koldioxidutsläpp. Ökade logistikkostnader och längre transporttider innebär även sämre förutsättningar för företag vilket i längden innebär lägre produktionsnivåer och minskade intäkter.

1.3 Avgränsningar

I denna studie fokuserar vi på konsekvenserna av, och inte orsaken till, arbetsmarknads konflikten i Göteborgs hamn. Vi behandlar inte varför konflikten uppstått mellan arbetsgivar- och arbetstagarparterna på annat vis än att redogöra för bakgrunden till den minskade aktiviteten i hamnen.

Konfliktens konsekvenser är mycket komplexa och har påverkat många olika aktörer. Sannolikt uppkommer fler kostnader för samhället än de som behandlas i denna studie. Konsekvenser som är svåra att kvantifiera, såsom minskat intresse för rederier att investera långsiktigt mot den svenska marknaden, behandlas exempelvis inte. Vi behandlar heller inte värdet av det minskade antalet arbetade timmar i Göteborgs hamn till följd av konflikten. De samhällsekonomiska kostnader som behandlas i denna studie bör därför betraktas som en lägstanivå av kostnader som uppstått på kort sikt till följd av konflikten.

En central utgångspunkt i denna studie är den studerade tidsperioden. Konflikten i Göteborgs hamn har med varierande intensitet pågått under ett stort antal år. Under 2017 har konflikten dock eskalerat, varför vi i denna rapport fokuserar på konfliktens samhällsekonomiska konsekvenser för företag och samhälle under år 2017.

1.4 Dataunderlag

För att skapa en bred bild av hamnkonfliktens samhällsekonomiska konsekvenser har vi samlat in dataunderlag från flera typer av källor. Analysen baseras på en kombination av kvantitativa och kvalitativa underlag.

En stor del av dataunderlaget som används i denna studie består av offentlig statistik från myndigheten Trafikanalys över transportflöden till och från Sverige samt egenskaper hos dessa flöden. Vi har även använt oss av underlag som tillhandahållits av aktörer såsom bransch- och arbetsgivarorganisationen Sveriges Hamnar, Göteborgs Hamn AB samt APM Terminals.

För att kartlägga näringslivets perspektiv på hamnkonflikten har vi även distribuerat en enkät till företag i hela Sverige, där de enskilda företagen har givits möjlighet att bedöma konsekvenserna av konflikten för den egna verksamheten. Enkäten har skickats till Svenskt Näringslivs företagarpanel under februari-mars 2018. Vi har dessutom genomfört intervjuer med företag som påverkats av konflikten, aktörer i Göteborgs hamn samt branschorganisationer. Se Appendix för en sammanställning av intervjuade företag samt metodbeskrivning av enkäten till företagarpanelen.

1.5 Disposition

I Kapitel 2 beskrivs Göteborgs hamns betydelse för näringslivet i Sverige. Vi beskriver hur hamnen är organiserad, dess betydelse som logistiknav samt vilka delar av hamnverksamheten som påverkats av konflikten.

Kapitel 3 innefattar en fördjupande beskrivning av konfliktens påverkan på logistikflöden till och från Sverige. Vi beskriver vilka flöden vi studerar inom ramen för denna studie, hur omdirigeringarna påverkat transporttider samt vilka värden som omdirigerats.

I Kapitel 4 beskrivs de kostnader svenska företag drabbats av till följd av konflikten. Vi beskriver dels kostnader för att dirigera om logistikflöden men även kostnader i termer av längre leveranstider och förseningar.

Kapitel 5 innefattar beskrivningar av hur enskilda aktörer drabbats av konflikten.

Kapitel 6 innefattar en redogörelse för hur konflikten påverkat andra delar av samhället såsom utsläpp av koldioxid och andra emissioner.

I Kapitel 7 sammanfattas och diskuteras resultaten.

2 Göteborgs hamns betydelse för svensk utrikeshandel

I detta kapitel beskriver vi Göteborgs hamns betydelse för svensk utrikeshandel. Inledningsvis beskrivs sjöfartens roll för handel till och från Sverige ur ett generellt perspektiv. Vidare tillhandahålls en inblick i hur Göteborgs hamn är organiserad, dess betydelse som logistiknav i Sverige och roll i Europa samt vilka delar av hamnverksamheten som påverkats av arbetsmarknadskonflikten.

Sammanfattning

Sjöfart är ett effektivt och viktigt transportsätt vid utrikeshandel, särskilt för ett litet handelsberoende land som Sverige. Sju av tio ton gods som fraktas till och från Sverige går via sjöfart. En stor andel av detta gods går via hamnen i Göteborg.

Göteborgs hamn är mycket viktig ur ett svenskt perspektiv. Hamnen har ett gynnsamt geografiskt läge i förhållande till sjöfartstrafik till destinationer i Europa och andra kontinenter. Hamnen möter dock hård konkurrens från andra europeiska hamnar.

Arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn har inneburit minskad kapacitet i hamnen under 2017. Antalet hanterade containrar minskade med 19 procent mellan 2016 och 2017.

Då Göteborgs hamn har en viktig roll för sjöfartstransporter till och från Sverige har den minskade kapaciteten i hamnen under 2017 haft betydande påverkan på godsflöden till och från svenska företag.

2.1 Sjöfart är det vanligaste transportsättet vid utrikeshandel

Sverige är internationellt sett en liten, handelsberoende ekonomi. 2017 exporterades varor till ett värde av 1 313 miljarder kronor. Under samma år uppgick värdet av importerade varor till 1 306 miljarder kronor. Både den samlade exporten respektive importen motsvarar ungefär 29 procent av landets BNP.⁴

Välfungerande transportlösningar vid handel med varor till och från Sverige är således avgörande för Sveriges samhällsekonomiska utveckling. Denna handel med varor sker i ett omfattande nätverk av transportsystem baserat på fyra interagerande trafikslag: transport via väg, sjöfart, järnväg samt flyg.⁵ Logistikflöden utformas ofta utifrån intermodala lösningar där flera transportsätt kombineras

⁴ Nationalräkenskaperna, SCB. Inklusive tjänster uppgick den totala exporten till 2 046 miljarder kronor medan importen uppgick till 1 891 miljarder kronor.

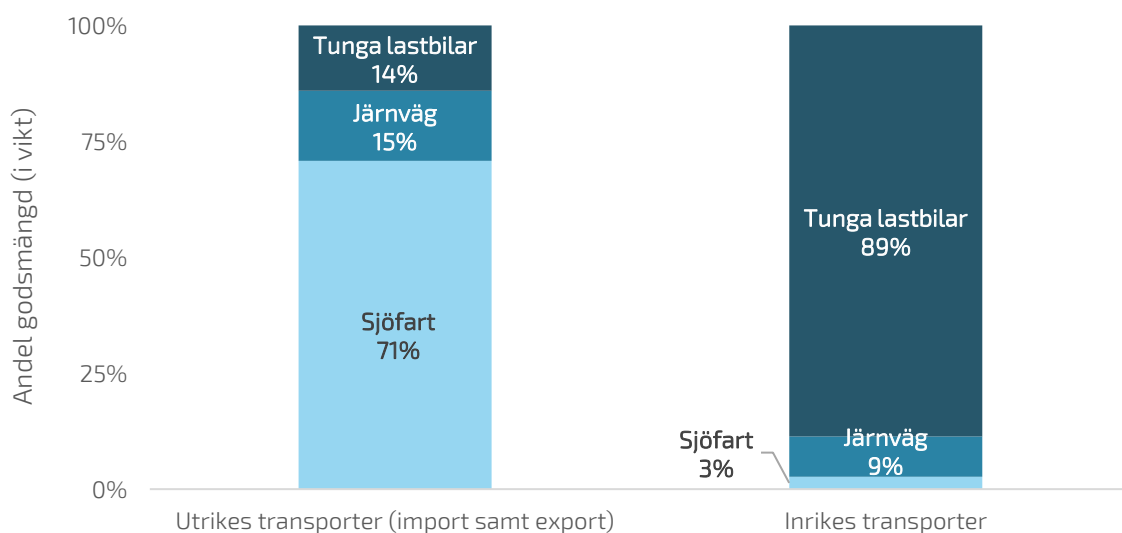
⁵ En ytterligare transportmetod är pipelines som används för frakt av flytande bulk såsom olja.

för att frakta en vara från start- till slutdestination. Exempelvis kan en exportvara fraktas via järnväg till en svensk hamn för att skeppas vidare till en annan kontinent, där varan sedan fraktas till slutdestination via lastbil.

Val av transportsätt för frakt av gods sker utifrån en process som involverar många aktörer med olika beteendemönster och kriterier vid val av transportlösning. Samtliga transportslag har sina för- och nackdelar. Frakt via lastbil präglas av hög flexibilitet och låga krav på investeringar. Av praktiska skäl är dock denna typ av fraktmetod inte lämplig för långväga transporter. Effektiva transporter via tåg, sjöfart samt flyg kräver i regel relativt stora samhällsliga investeringar i form av järnvägsinfrastruktur, hamnar samt flygplatser. Frakt via flyg är dock relativt dyrt och ineffektivt då kapaciteten i flygplan är begränsad. Sjöfart används ofta vid långväga frakt eftersom detta fraktsätt är kostnadseffektivt till följd av att stora mängder gods kan fraktas samtidigt.⁶

I Figur 2.1 nedan ges en överblick av fördelningen mellan olika transportmedel vid utrikes- respektive inrikeshandel. Vid godstransporter till och från Sverige domineras trafiken av sjöfart. Sju av tio ton gods till och från Sverige via sjöfart. Ungefär lika stora andelar av det resterande godset fraktas via järnväg respektive lastbil. Godstransport inom riket domineras dock av tunga lastbilar. Nästan 90 procent av all godstransport inrikes sker via lastbil. Järnvägstransporter står för nio procent av transportererna medan sjöfarten står för ungefär tre procent av de inrikes transportererna av gods.

Figur 2.1 – Andel godsmängd per transportslag i inrikes- och utrikestrafik



Källa: Trafikanalys 2016

Not: Andel godsmängd med luftfart är mindre än en procent och har exkluderats i denna figur. På grund av avrundningar summerar inte trafiklagen till 100 procent för inrikes transporter.

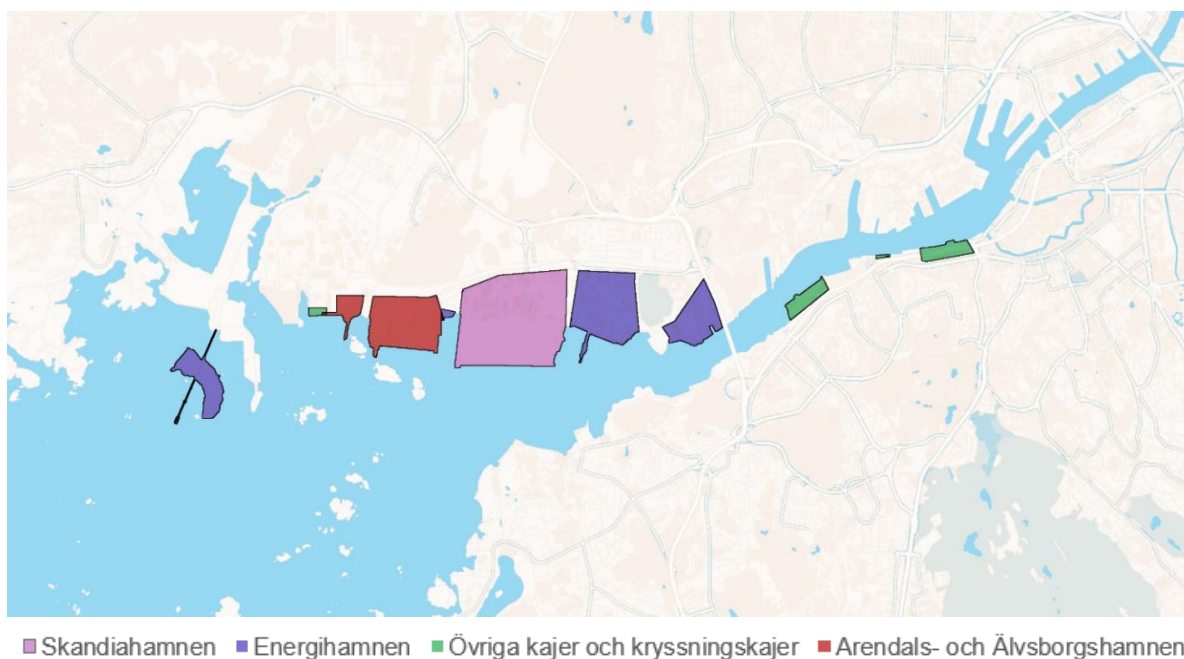
⁶ Se Transportstyrelsen (2017) för en litteraturoversikt över forskning kring de överväganden som ligger till grund för val av transportsätt.

2.2 Göteborgs hamn – ett viktigt logistiknav för svensk utrikeshandel

Till följd av sin storlek, geografiska placering, samt utbyggda infrastruktur är Göteborgs hamn av stor betydelse för godstransporter via sjöfart till och från Sverige. Ungefär 70 procent av Skandinavien industri och befolkning rymms inom ett avstånd av 50 mil från Göteborgs hamn. Detta inkluderar bland annat de tre skandinaviska huvudstäderna Köpenhamn, Oslo och Stockholm. Mätt i antal hanterade TEU⁷ är Göteborgs hamn Skandinavien största hamn. Dessutom har hamnen Sveriges i särklass största depåverksamhet.

Göteborgs hamn består av tre större hamndelar för hantering av gods – Skandiahamnen, Energihamnen samt Arendals- och Älvsborgshamnen. De tre hamndelarna hanterar olika typer av trafik såsom containrar, ro/ro,⁸ bilar, passagerare samt olja och andra energiprodukter. Kartan nedan ger en översikt över Göteborgs hamn.

Karta 2.1 – Översikt över Göteborgs hamn



Källa: Damvad Analytics baserad på openstreetmap.org, 2018

⁷ Twenty-foot Equivalent Unit (tjugofotsekvivalenter). Detta är ett standardmått för att beskriva storlek på containrar. En container är ofta 40 fot vilket motsvarar 2 TEU.

⁸ Roll-on, roll-off. Detta innebär att godset rullas på samt av ett fartyg i exempelvis trailers.

Hamnen i Göteborg ägs av det kommunala bolaget Göteborgs Hamn AB. Verksamheten i Arendals- och Älvsborgshamnen drivs av två företag: Logent Ports & Terminals AB och Gothenburg Ro/Ro Terminal AB. Företagen är så kallade ro/ro-operatörsbolag som främst hanterar enhetsberett rullande gods men även containrar och last på kassetter. Energihamnen är utspridd över 24 kajlängder som är anpassade för olje- och energiprodukter genom tankfartyg där ett flertal företag opererar.

Skandiahamnen är den största av hamndelarna sett till mängden hanterat gods. Denna hamn är inriktad mot containertrafik och har de senaste åren hanterat ungefär hälften av Sveriges containerhandel, vilket gör den till Sveriges största containertrafikhamn. Containerhanteringen i Skandiahamnen opereras sedan 2012 av APM Terminals.

En hamns logistikmässiga förutsättningar innefattar inte enbart transporter via sjöfart och effektiv hantering av gods i hamnen. Av stor vikt är även att infrastruktur till och från hamnen via landvägen är väl utbyggd. I Göteborg möts Europavägarna E6, E20 och E45 som flätar samman Göteborg med övrig infrastruktur i Skandinavien och Europa. E6 länkar samman Göteborg med Köpenhamn och Oslo, E20 går mot Stockholm och E45 binder via Karlstad samman Göteborg med de nordligaste delarna av Sverige.

Dessutom är Göteborgs hamn via ett tåglinjesystem sammanbunden med cirka 25 tågterminaler över hela landet samt Oslo. Inom ramen för denna infrastruktur möjliggörs tullhantering, lagring och dokumentation vid respektive järnvägsterminal i Sverige och Norge. Godset kan transporteras direkt från tågterminalerna till Göteborgs hamn där det lastas ombord på fartyg för export. På motsvarande vis kan gods som lastas av i Göteborgs hamn lastas om till tåg för vidare transporter direkt till respektive terminal i Sverige och Norge. Idag går cirka hälften av alla containrar till och från hamnen med järnväg, vilket både nationellt och internationellt innebär en jämförelsevis hög andel järnvägstransporterade containrar.⁹

2.3 Göteborgs hamn möter hård konkurrens från europeiska hamnar

Göteborgs hamn har, som beskrivits ovan, en attraktiv geografisk placering sett ur ett svenskt perspektiv. Dock har hamnen inte samma goda förutsättningar ur ett europeiskt perspektiv. Jämfört med andra större hamnar i Europa är hamnen i Göteborg placerad relativt långt från kontinenten och förknippad med omvägar för transporter till och från destinationer på andra kontinenter.

Utöver en relativt ogynnsam geografisk placering i Europa är Göteborgs hamn även liten i förhållande till de största europeiska hamnarna. Hamnen i Rotterdam hanterade mer än 15 gånger fler containrar än Göteborgs hamn år 2015. Hamnarna i Antwerpen och Hamburg hanterade ungefär 11-12 gånger fler containrar än Göteborg. Hamnen i Århus är på grund av sin närhet till Sverige en annan konkurrent till Göteborgs hamn. I denna hamn hanteras nästan lika många TEU som i Göteborg. Samtliga dessa hamnar har välutbyggd infrastruktur för frakt av gods till och från Sverige landvägen.

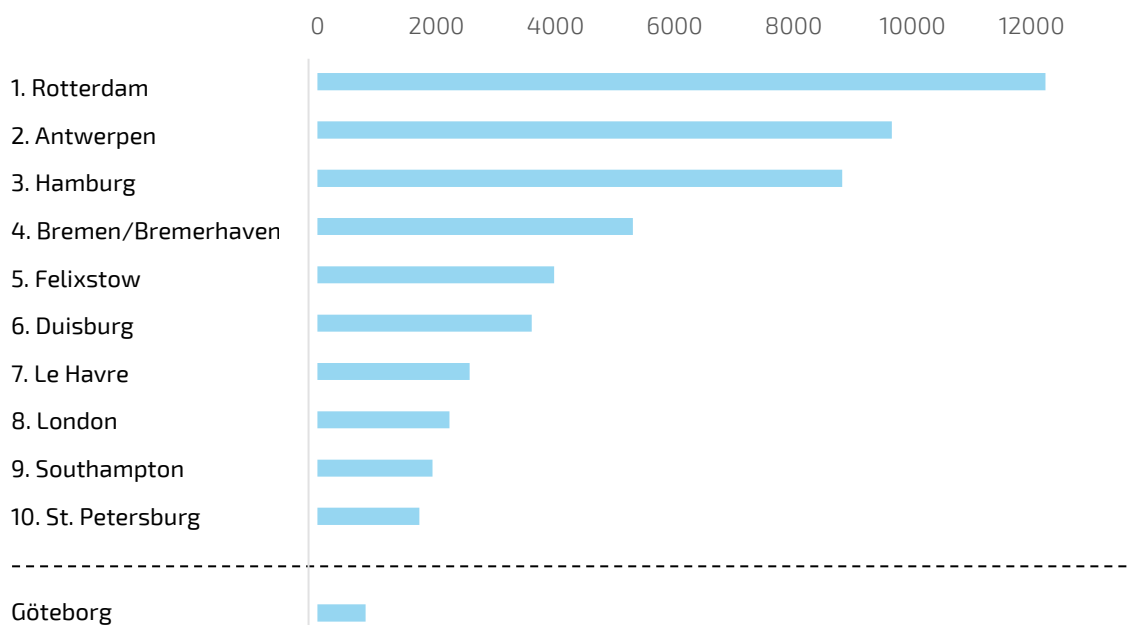
⁹ Se Directorate-General for Internal Policies (2015)

I Figur 2.2 beskrivs antalet hanterade TEU i norra Europas tio största hamnar år 2015. Längst ned i figuren visas hanterade TEU i Göteborgs hamn samma år. Göteborgs hamn hanterade mindre än hälften av antalet TEU som hanterades i den tionde största hamnen i norra Europa 2015, St. Petersburg.

Trots Göteborgs hamns stora marknadsandel i Sverige utgör hamnen således en mycket liten andel av den totala hamnkapaciteten i Europa. Utöver konkurrensen gentemot övriga hamnar i Sverige möter Göteborgs hamn således hård konkurrens från de betydligt större hamnarna i det relativa närområdet i Europa. När företag i Sverige avgör vilka transportlösningar som är mest attraktiva begränsas inte valet av hamn av Sveriges gränser. Importörer, exportörer och speditörer föredrar transportlösningar förknippade med minimalt antal störningar varför de större europeiska hamnarna i hög grad konkurrerar med Göteborgs hamn om att erbjuda svenska företag relevanta transportlösningar.

Som vi beskriver i kommande avsnitt är tåg- och lastbilslösningar till och från europeiska hamnar inte ovanliga bland företag i Sverige. I kapitel 5 ges exempel på hur företag i olika branscher resonerat när de omdirigerat sina transporter från Göteborg till andra europeiska hamnar för att säkra leveranser i samband med konflikten i Skandiahavnen.

Figur 2.2 – Antal TEU (tusental) i norra Europas tio största hamnar samt Göteborgs hamn år 2015



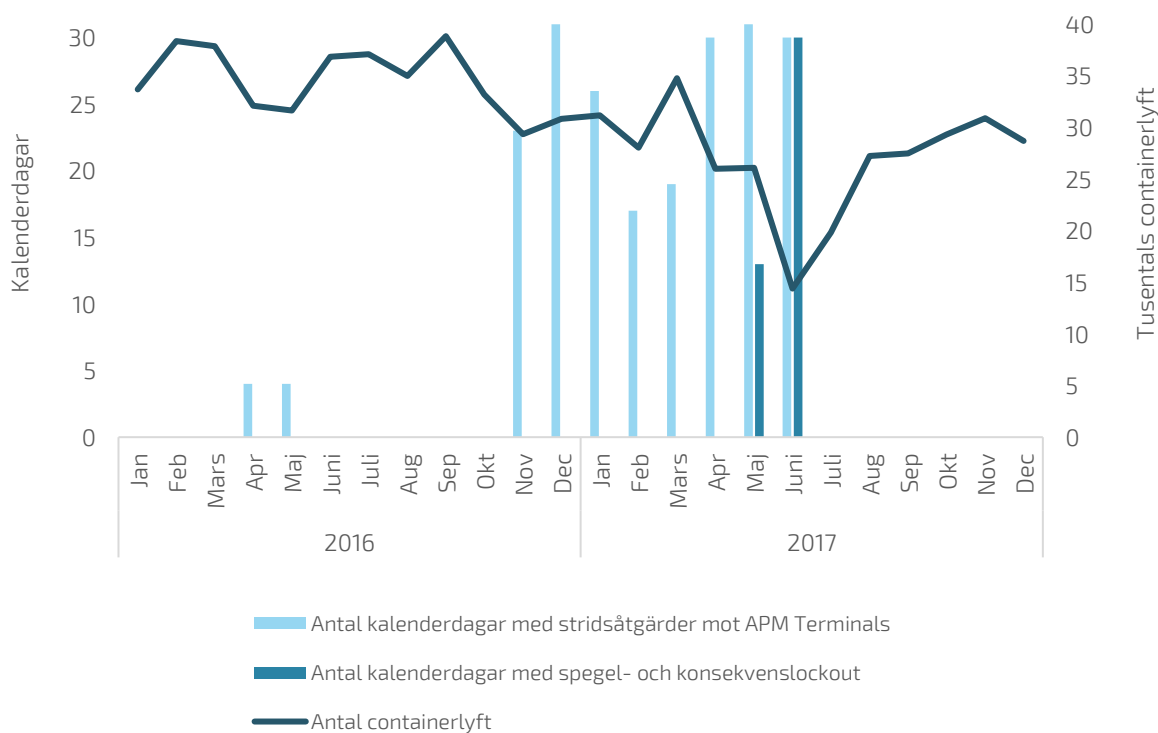
Källa: International Association of Ports and Harbors samt Sverige hamnar.

2.4 Minskad containerhantering i hamnen

Som beskrivits ovan efterfrågar logistikaktörer lösningar som präglas av förutsägbarhet, flexibilitet och tillgänglighet. Konflikten i hamnen – både i termer av aktiva stridsåtgärder och latent hot om sådana åtgärder – påverkar samtliga dessa faktorer i negativ riktning vilket minskar incitamenten att utnyttja Göteborgs hamn som logistiknav. För att kunna säkerställa leveranser har företag tvingats omdirigera logistikflöden och hitta alternativa transportlösningar såsom feedertrafik och frakt per lastbil genom Europa.

I Figur 2.3 nedan framgår utvecklingen för containerhanteringen i Skandiahamnen under 2016-2017. I figuren framgår även antal kalenderdagar med konfliktåtgärder från arbetsgivar- samt arbetstagarhåll. I april och maj 2016 utlyste Hamnarbetarförbundet fyra dygnslånga strejker, vilket medförde en minskning av antalet hanterade containrar. I november 2016 inledde Hamnarbetarförbundet en serie blockader och strejker. Vid denna tidpunkt inleddes en trendmässig minskning av antalet hanterade containrar som eskalerade sommaren 2017 med stridsåtgärder från båda parter. Under hösten 2017 har nivåerna långsamt börjat återhämtas.¹⁰

Figur 2.3 – Konfliktåtgärder samt containerlyft i Göteborgs hamn 2016-2017



Källa: APM Terminals

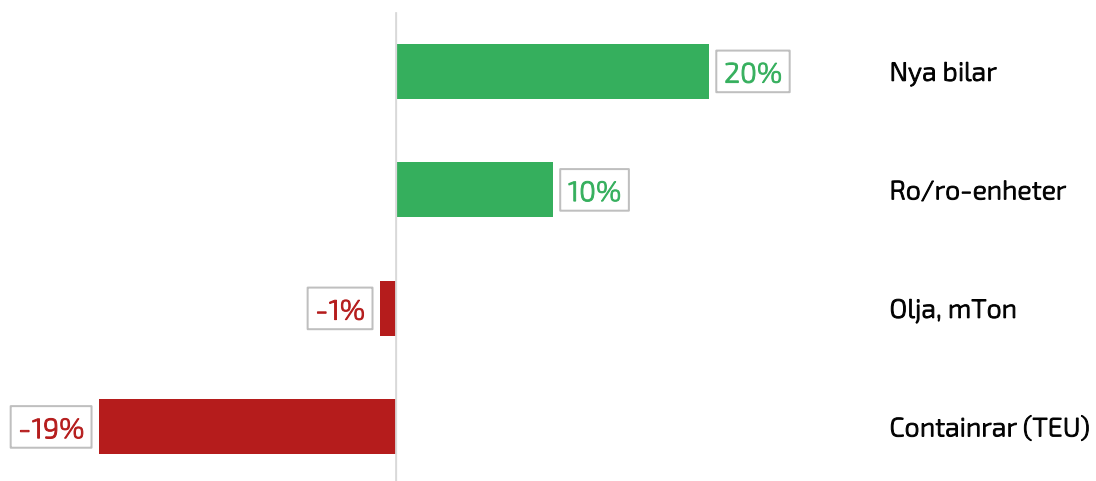
Not: Stridsåtgärder mot APM Terminals innefattar blockader och strejker.

¹⁰ Värt att nämna är att APM Terminals under juni 2017 även utsattes för en it-attack som innebar att vissa delar av verksamheten under en period fick hanteras manuellt.

Den negativa utvecklingen för containerhanteringen i Göteborgs hamn speglar inte utvecklingen för övriga typer av transport via hamnen. I Figur 2.4 sammanfattas utvecklingen för hantering av olika typer av gods i hamnen mellan helåren 2016 och 2017. Antalet hanterade nya bilar ökade från 246 000 år 2016 till 295 000 år 2017, motsvarande en ökning på 20 procent. Antalet hanterade ro/ro-enheter ökade från 530 000 till 593 000 vilket motsvarar en ökning på tio procent. Mängden hanterad olja minskade marginellt från 23,7 miljoner ton till 23,5 miljoner ton motsvarande ungefär en procent. Den minskade hanteringen av olja beror dock i stor utsträckning på ett planerat underhållsstopp i ett av hamnens raffinaderier. Containerhanteringen (i TEU) uppvisar dock en stor minskning från 798 000 under 2016 till 644 000 under 2017 motsvarande 19 procent.¹¹

Den ökade aktiviteten i hamnens övriga delar indikerar att den minskade verksamheten i containerhantering inte beror på strukturella faktorer såsom ökad kapacitet i andra hamnar i Sverige eller att företag av strategiska skäl väljer bort Göteborgs hamn. Att minskningen är koncentrerad till just containerhanteringen är ett tydligt tecken på att den minskade aktiviteten beror på arbetsmarknadskonflikten i Skandiahamnen. Gods som transporteras via containrar har heller inte, annat än i undantagsfall, dirigerats om till andra typer av enheter såsom ro/ro-enheter. Detta bekräftas i intervjuer både med företag och aktörer i Göteborgs hamn.

Figur 2.4 – Hantering av olika godstyper i Göteborgs hamn 2016-2017



Källa: Göteborgs hamn

¹¹ Förutom ökad mängd godstransporter ökade även antalet passagerare samt kryssningsanlöp till Göteborgs hamn mellan 2016-2017.

3 Hur har import- och exportflöden påverkats?

Då stora delar av godsflöden till och från Sverige går via Göteborgs hamn har arbetsmarknadskonflikten i hamnen påverkat förutsättningarna för svenska företag att bedriva handel. I detta kapitel beskriver vi hur import- och exportflöden till och från Sverige påverkats av hamnkonflikten.

Sammanfattning

Göteborgs hamn har till följd av arbetsmarknadskonflikten tappat marknadsandelar till andra svenska hamnar. År 2015 uppgick hamnens marknadsandelar avseende hanterade containrar i Sverige till 56 procent. År 2017 hade denna marknadsandel sjunkit till 41 procent. Under sommarmånaderna 2017, när konflikten var som mest intensiv, var denna marknadsandel ännu lägre.

Containrar har omdirigerats via olika flöden såsom exempelvis till andra svenska hamnar eller landvägen genom Europa till en europeisk hamn. Omdirigeringarna har inneburit stora förändringar i logistikflöden till och från Sverige. Vi estimerar att ungefär 240 000 containrar omdirigerades under 2017 till följd av hamnkonflikten, där hamnarna i Gävle, Helsingborg och Norrköping vardera hanterat ungefär en fjärdedel av de containrar som omdirigerats till andra svenska hamnar.

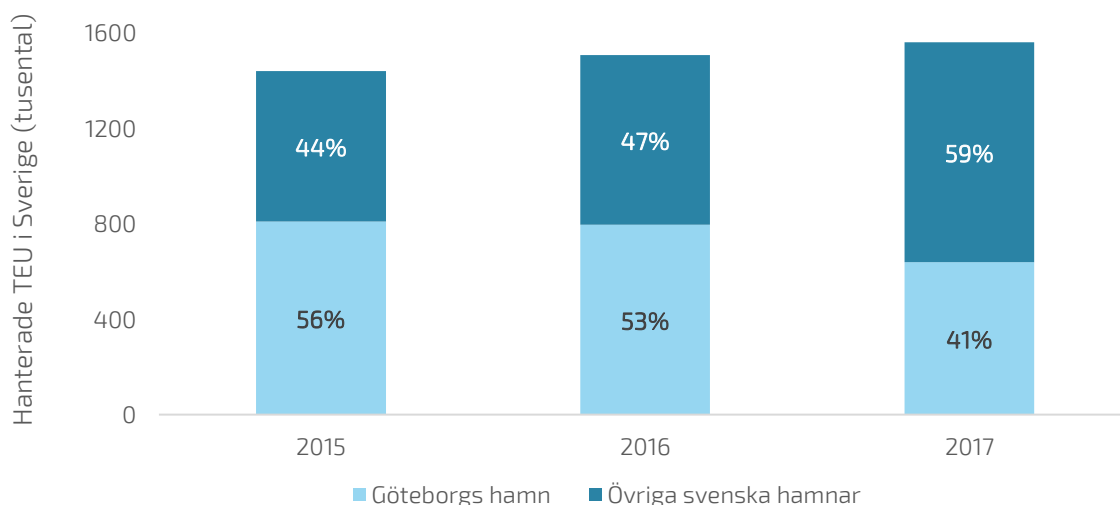
Förändringarna i godsflöden till och från Sverige har även medfört längre transportsträckor och transporttider. Vi beräknar att omdirigerade containrar i genomsnitt färdades 180 kilometer längre landvägen inom riket och 590 kilometer längre sjövägen till andra svenska hamnar under 2017. Förutom längre transportsträckor har kapacitetsbrist i hamnar och i vägnätet samt tid för administration av omdirigeringar inneburit betydande förseningar.

Vi estimerar vidare att import och export till ett värde av ungefär 64 miljarder kronor omdirigerats under 2017. Även om hamnkonflikten påverkat både import- och exportflöden ser vi tendenser till att konsekvenserna varit störst för importerande företag.

3.1 Göteborgs hamns marknadsandelar har sjunkit

Som beskrivits i Kapitel 2 har containerhanteringen i Göteborgs hamn sjunkit till följd av arbetsmarknadskonflikten i Skandiahamnen. Konflikten har inneburit att containerflöden dirigerats om från Göteborg till andra hamnar. Relationen mellan Göteborgs hamn och andra hamnar i Sverige avseende antalet hanterade containrar har till följd av detta förändrats markant under perioden. År 2015 uppgick Göteborgs hamns marknadsandelar till 56 procent. Trots fler hanterade containrar i Sverige under 2017 minskade hanteringen i Göteborg och marknadsandelen sjönk till 41 procent, se Figur 3.1 nedan.

Figur 3.1 – Minskande marknadsandelar för Göteborgs hamn för hanterade containrar 2015-2017



Källa: Damvad Analytics baserat på Sveriges Hamnar.

Not: Statistiken inkluderar hanterade TEU hos Sveriges Hamnars medlemshamnar. Procentsatserna avser marknadsandelar respektive år.

I Figur 3.2 framgår en mer detaljerad utveckling av antalet kvartalsvis hanterade TEU under perioden 2015-2017 i (i) samtliga svenska hamnar, (ii) Göteborgs hamn och (iii) samtliga svenska hamnar exklusive Göteborgs hamn. Under 2015 hade Göteborgs hamn en stabil marknadsandel av hanterade containrar medan hamnens marknadsandel 2016 påverkades av stridsåtgärderna under andra och fjärde kvartalet (jmf Figur 2.3).

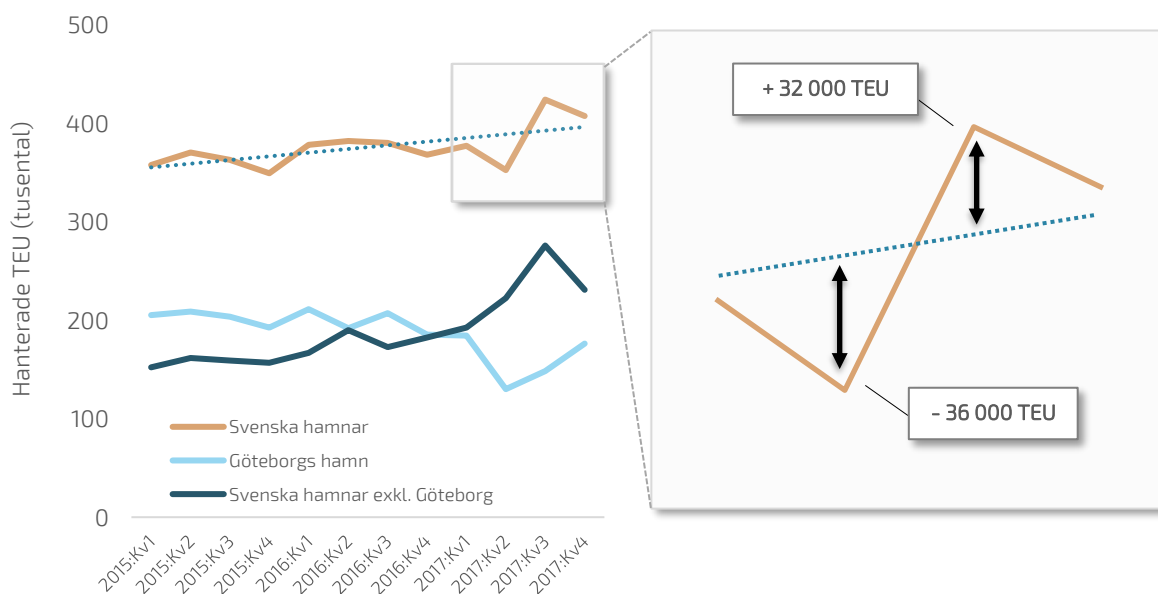
Under 2017 skedde betydande omdirigeringar av godsflöden från Göteborgs hamn till andra svenska hamnar. Antalet hanterade TEU sjönk från 184 400 till 130 000 i Göteborgs hamn mellan det första och andra kvartalet 2017. Samtidigt ökade antalet hanterade TEU i resterande svenska hamnar från 192 600 till 222 200. Under det tredje kvartalet fortsatte antalet hanterade TEU öka kraftigt i övriga svenska hamnar samtidigt som hanteringen i Göteborgs hamn återhämtade sig något, vilket förklarar ökningen i totalt antal hanterade TEU i Sverige under det tredje kvartalet 2017. Noterbart är återgången mot mer normala nivåer i både Göteborgs hamn och övriga svenska hamnar under det fjärde kvartalet 2017. Inga aktiva stridsåtgärder har utförts av parterna sedan juli 2017 vilket har inneburit en långsam återgång till läget innan konflikten eskalering under sommaren.

I rutan till höger i Figur 3.2 zoomar vi in på utvecklingen på nationell nivå under 2017 tillsammans med en trendlinje för hela perioden 2015–2017. Under andra kvartalet – då konflikten i Göteborgs hamn var som mest intensiv – uppgick antalet hanterade TEU till 36 000 färre än det förväntade antalet utifrån trenden. Under det tredje kvartalet uppgick antalet hanterade containrar istället till 32 000 fler än det trendmässiga antalet. Vi ser således en förskjutning på knappt tio procent av det hanterade antalet containrar på nationell nivå från andra till tredje kvartalet 2017.

Minskningen av hanterade containrar var som störst i juni månad då konflikten i Göteborgs hamn även var som mest intensiv. Under denna månad drabbades logistikaktörer av stora omställningsproblem för att lägga om sina godsflöden då kapaciteten i Göteborgs hamn minskade. Även om konflikten pågått under en period innan dess och till viss del minskat kapaciteten i Göteborgs hamn innebar eskaleringen av konflikten under sommaren 2017 en chock för handeln till och från Sverige då stora mängder gods omdirigerades och andra svenska hamnar mötte betydande utmaningar att hantera den ökade mängden containrar. Antalet hanterade TEU var 60 procent högre i övriga svenska hamnar under det tredje kvartalet 2017 jämfört med tredje kvartalet 2016.

Omdirigeringarna har inneburit stora förseningar av godsflöden till och från Sverige. Förseningar har till viss del uppstått till följd av att hamnkonflikten medfört längre transportsträckor för omdirigerade containrar. Dock har förseningar främst uppstått på grund av administrativt arbete med att ställa om godsflöden via andra transportvägar, bristande kapacitet i andra svenska hamnar samt i vägnätet. På grund av kapacitetsbrist både i andra svenska hamnar och i vägnätet uppstod stora problem för logistikaktörer att hantera de omdirigerade containrarna i utsatt tid.

Figur 3.2 – Utveckling för hantering av TEU 2015-2017



Källa: Damvad Analytics baserat på Sveriges Hamnar.

Not: Statistiken inkluderar hanterade TEU hos Sveriges Hamnars medlemshamnar.

3.2 Omdirigeringarna har lett till stora förändringar i logistikflöden

Containrar till och från Sverige har dirigerats om från Göteborgs hamn genom komplexa flöden som involverar andra hamnar samt andra typer av transportslag än sjöfart. I enkäten vi distribuerat till Svenskt Näringslivs företagarpanel har företagen fått ange vilka åtgärder som vidtagits för att minska de negativa effekterna av hamnkonflikten.

Många företag beskriver att de styrt om sina godsflöden via andra svenska hamnar än Göteborgs hamn, se Figur 3.3 nedan. Bas i figuren är företag som angett att de påverkats negativt av hamnkonflikten. Notera att företagen kunnat ange att de vidtagit flera olika typer av åtgärder.

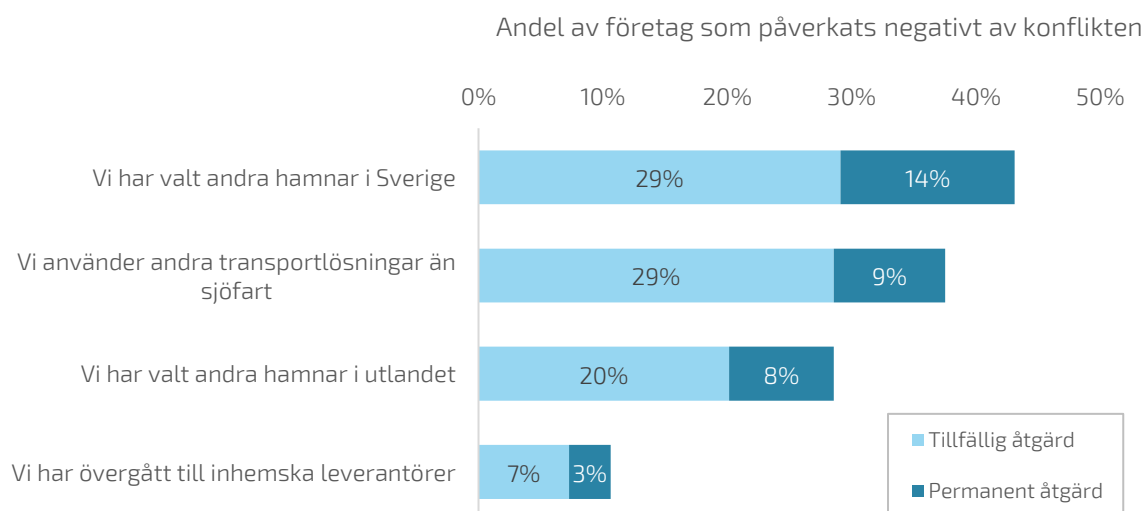
Tre av tio företag har valt andra hamnar i Sverige som tillfällig åtgärd under 2017 – ytterligare 14 procent av de drabbade företagen har angett att dessa omdirigeringar är permanenta. 28 procent av företagen som påverkats negativt av konflikten har styrt om sina flöden till andra hamnar i utlandet, varav åtta procentenheter på permanent basis. Som beskrivits i föregående kapitel konkurrerar Göteborgs hamn inte bara med svenska utan även europeiska hamnar.

Nästan fyra av tio företag har antingen tillfälligt eller permanent använt sig av andra transportlösningar än sjöfart. Detta innefattar primärt lastbil samt tåg. Var tionde företag har istället för att importera varor valt att vända sig till inhemska leverantörer.

Notera att figuren nedan återspeglar hur företag som valt att lägga om sina logistikflöden agerat. Alla drabbade företag har dock inte haft möjlighet att styra om sina logistikflöden. Bland förklaringar till varför de inte valt att vidta åtgärder återfinns i enkäten bland annat beskrivningar av att omställningskostnaderna är för stora, att de varit bundna av ingångna avtal samt att de planerar att vidta åtgärder i framtiden.

Figur 3.3 – Företag använder primärt andra svenska hamnar vid omdirigeringar

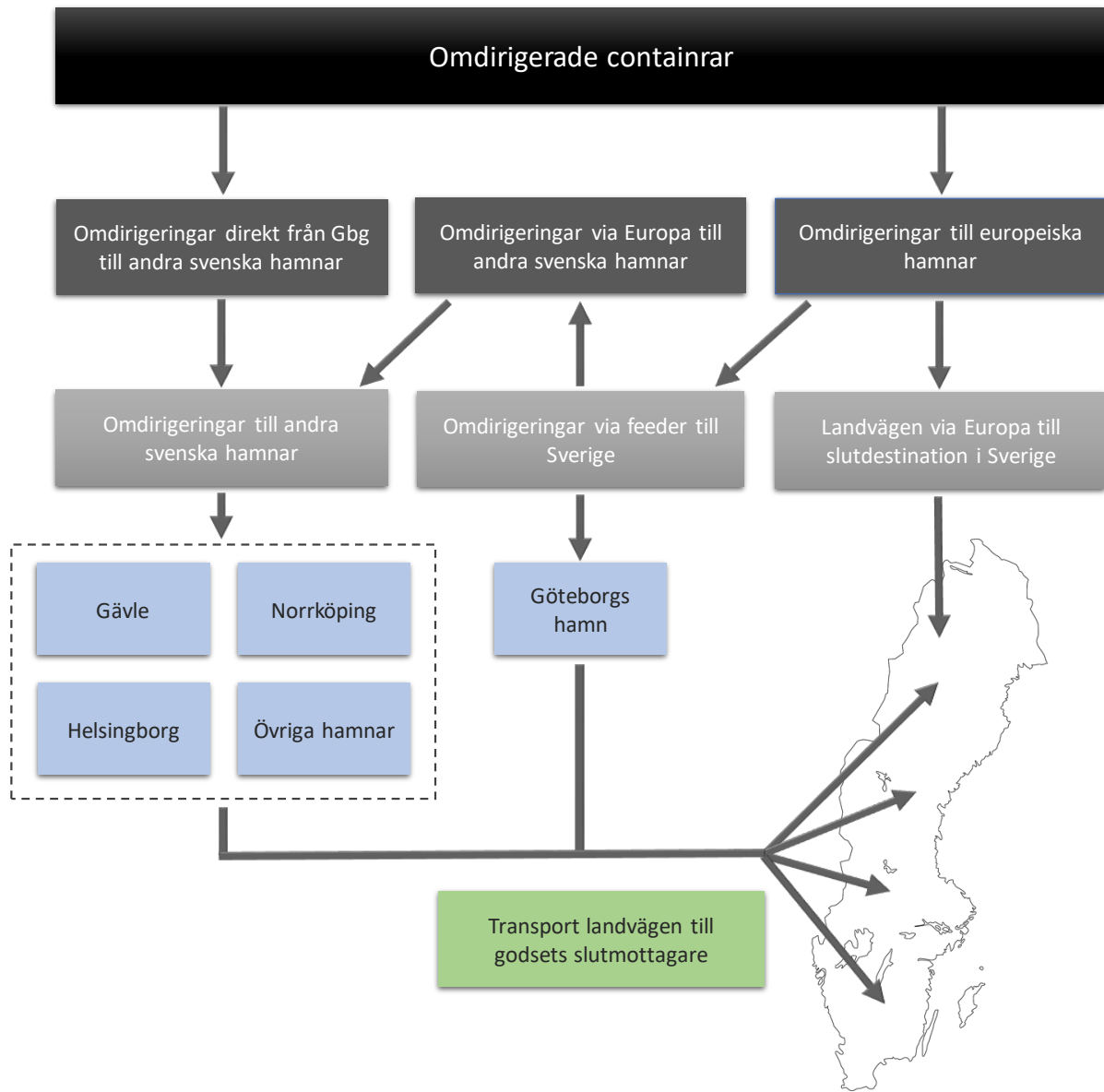
Vilka åtgärder har ditt företag vidtagit för att minska de negativa effekterna av hamnkonflikten?



Källa: Enkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel. Bas är företag som anser sig påverkats negativt av hamnkonflikten. Notera att flera svarsalternativ varit möjliga att ange. N=301.

Figuren ovan ger endast en generell bild av hur företag agerat för att styra om sina logistikflöden. För att identifiera i vilken utsträckning containrar omdirigerats från Göteborgs hamn och vilka alternativa transportlösningar som använts har vi skapat en modell som baseras på flöden mellan noder i Sverige och Europa. I Figur 3.4 framgår modellens struktur samt de flöden av omdirigeringar vi fokuserar på inom ramen för denna rapport.¹² I avsnitten nedan beskriver vi närmare hur vi identifierar de omdirigerade flödena.

Figur 3.4 – Omdirigerade containerflöden



¹² Observera att pilarnas riktning beskriver förändringar i logistikflöden för importvaror. Samma principer (fast åt andra hållet) gäller för export av varor. Notera att företag kan ha använt sig av andra typer av fraktlösningar än de som beskrivs i modellen såsom exempelvis flygtransporter. Sådana alternativa transportlösningar har dock endast använts i undantagsfall varför vi fokuserar på de lösningar som innefattas av modellen.

240 000

TEU omdirigerades från Göteborgs hamn 2017...

...motsvarande 15 procent av samtliga TEU som hanterades i svenska hamnar under 2017

Hur många containrar har omdirigerats?

I vår modell estimerar vi det totala antalet omdirigerade containrar utifrån ett kontrafaktiskt scenario där utfallet för Göteborgs hamn under 2017 jämförs med år 2015 då inga aktiva konfliktåtgärder vidtogs av någon av parterna. Vi utgår från ett scenario där vi beräknar antalet containrar som skulle hanterats i Göteborgs hamn om hamnens marknadsandel var lika stor under 2017 som under 2015. Vi jämför sedan denna kontrafaktiska nivå med hamnens faktiska containerhantering under 2017. Baserat på dessa antaganden beräknar vi att ungefär 240 000 containrar omdirigerats från Göteborgs hamn

under 2017 till följd av arbetsmarknadskonflikten och den minskade kapaciteten i hamnen. Detta motsvarar 15 procent av samtliga hanterade containrar i svenska hamnar under 2017.

Omdirigeringar via Europa

Sjövägen kan containrar omdirigeras antingen direkt från Göteborg till andra svenska hamnar eller till andra hamnar i Europa för vidare transport mot Sverige. Om omdirigeringar sker till en europeisk hamn kan vidare transport till Sverige ske antingen sjövägen via feedertrafik eller landvägen via lastbil samt tåg (dessa två alternativ korresponderar till utgångspunkt 2 och 3 i Figur 1.1).

I Box 3.1 beskrivs ett exempel på hur containrar kan styras om till en europeisk hamn. I exemplet framgår konsekvenserna till följd av att en transocean transport från USA omdirigeras från (1) Göteborg till (2) Antwerpen. I Antwerpen lastas containern om från det transocean fartyget till antingen (3) ett feederfartyg eller (4) transport landvägen med lastbil eller tåg. Omlastningarna innebär förutom längre hanteringstid av containern även omlastningskostnader. Om containern fraktas via lastbil väntar en ungefär 100 mil lång transport till Sverige (Malmö) och därifrån vidare till slutdestinationen inom riket.¹³

I vår modell för att estimerar hur många containrar som omdirigerats till europeiska hamnar jämför vi mängden transocean transport till Skandiahavnen i Göteborgs hamn år 2015 med år 2017, och utgår från antagandet att skillnaden mellan åren motsvarat omdirigeringar till europeiska hamnar.

Box 3.1

Exempel på omdirigering till en europeisk hamn (Antwerpen)



1. Direktlinje USA - Göteborg
2. Direktlinje USA - Antwerpen
3. Feedertrafik till en svensk hamn
4. Transport landvägen till Sverige

¹³ Ett konkret exempel på detta scenario är rederiet ACL som valt att omdirigera sina transocean fartyg från Göteborg till Antwerpen för vidare transport av gods till Sverige via feeder.

Vi utgår vidare från att antalet containrar som omdirigerats från transocean sjötransport som istället fraktas via feedertrafik till Göteborg motsvarar Göteborgs hamns marknadsandel av containerhantering under 2017. Resterande containrar som omdirigerats till feedertrafik antas fraktas till övriga svenska hamnar.



Omdirigeringar till andra svenska hamnar

För att estimera vilka svenska hamnar containrar omdirigerats till har vi utgått från ökningen av antalet hanterade containrar per hamn under perioden 2015-2017. Estimeringen av antalet omdirigerade containrar har sedan fördelats ut proportionerligt utifrån respektive hamns ökning av hanterade containrar under perioden.

Den totala containertrafiken som omdirigeras till andra svenska hamnar innefattar dels trafik som omdirigeras direkt från Göteborgs hamn men även containrar som omdirigeras från Göteborgs hamn till en europeisk hamn för vidare transport till Sverige via feedertrafik.

I Box 3.2 framgår våra beräkningar av hur stora andelar av den minskade containerhanteringen i Göteborgs hamn som flyttats till olika hamnar i Sverige till följd av hamnkonflikten. Vi beräknar att hamnarna i Gävle, Helsingborg samt Norrköping,

har mottagit relativt stora andelar av de containrar som annars skulle hanterats i Göteborg. Gävle har uppskattningsvis hanterat 26 procent av containrarna, Helsingborg 23 procent och Norrköping 23 procent av containrarna som Göteborgs hamn gått miste om. Övriga hamnar i Sverige har hanterat en dryg fjärdedel av de omdirigerade containrarna.

Påverkan på transporter landvägen inom riket

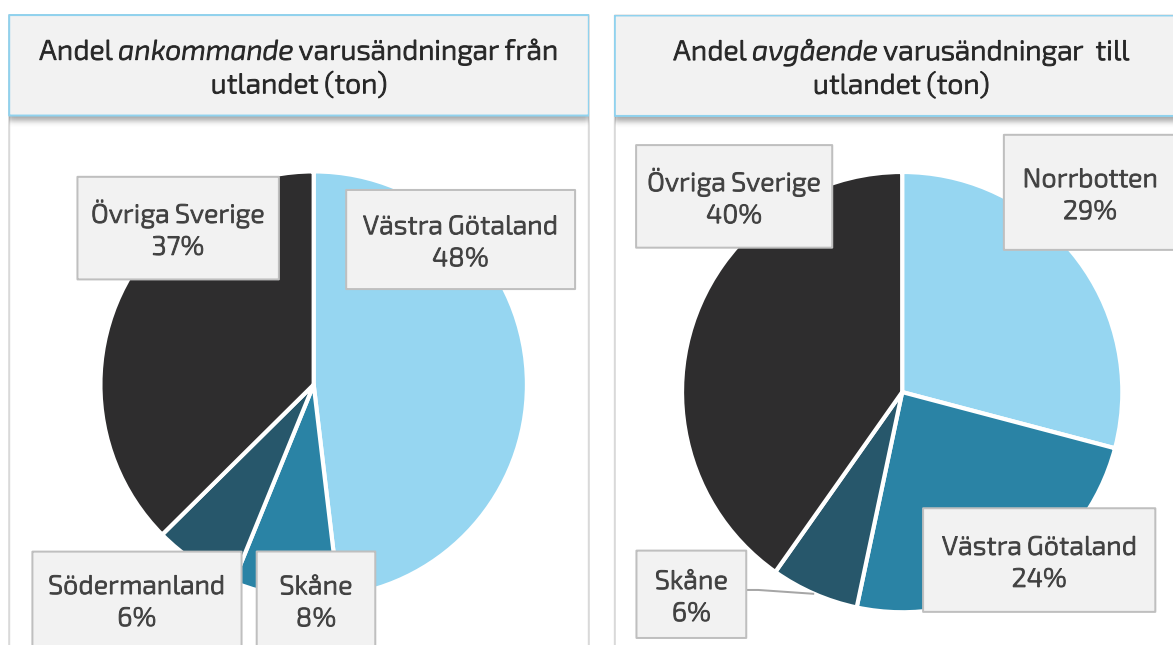
Omdirigerade transportflöden till andra svenska eller europeiska hamnar innebär förändrade transportflöden landvägen inom riket till och från respektive start- och slutdestination. För att modellera godsets start- och slutdestination inom landet har vi använt statistik från Varuflödesundersökningen som sammanställs av Trafikanalys. I Varuflödesundersökningen kartläggs flöden för internationella varusändningar till och från slut- och startlän i Sverige.¹⁴ Utifrån denna undersökning har vi identifierat var i landet internationellt gods transporterats till och från, samt kartlagt avståndet landvägen mellan svenska hamnar och respektive län. Utifrån en fördelningsnyckel har vi beräknat färdvägen för omdirigerade containrar via respektive hamn till

¹⁴ Flöden till och från län identifieras i Varuflödesundersökningen på arbetsställenivå. Efter att en vara anlänt till sin slutdestination i respektive län kan den sedan skickas vidare till slutkund. Ett konkret exempel är klädindustrin som ofta har centrallager i Västra Götaland dit plagg skickas innan vidare transport sker till butiker runt om i Sverige.

start- och slutdestination i Sverige. Avståndet mellan svenska hamnar och varje län har schablonmässigt beräknats utifrån avståndet mellan länets centralort och respektive hamn.

Göteborgs hamn är strategiskt belägen för både importerande och exporterande företag. I Figur 3.5 sammanfattas fördelningen av inkommande samt avgående varusändningar för de tre största slut- och startlänen samt övriga Sverige. Baserat på Varuflödesundersökningen estimerar vi att ungefär hälften av ankommande varusändningar till Sverige har Västra Götaland som slutlän mätt utifrån vikt på godset. Till Skåne och Södermanland anländer åtta respektive sex procent av varusändningarna. Övriga län i Sverige står för 37 procent av mottagandet av varusändningar.

Figur 3.5 – Västra Götaland största länet för inkommande varusändningar



Källa: Damvad Analytics baserat på Trafikanalys (Varuflödesundersökningen 2016)

Ungefär en fjärdedel av samtliga varusändningar till utlandet skickas från arbetsställen i Västra Götaland. Endast Norrbotten står för en större andel avsändningar. Notera dock att detta avser export baserat på varornas vikt – en mycket stor andel av exporten från Norrbotten utgörs av material såsom järnmalm. Mätt i monetära termer är Västra Götaland även det största länet sett till avsänt gods till utlandet.

Omdirigeringarna från Göteborgs hamn till andra hamnar runt om i Sverige har i praktiken inneburit att stora mängder gods transporterats långa omvägar för att transporteras till eller från Västra Götaland landvägen via lastbil eller tåg från andra hamnar.¹⁵

¹⁵ Som beskrivs i Kapitel 5 har vissa företag till och med fraktat importerat gods som gått via andra svenska hamnar till Göteborgs hamn då infrastrukturlösningar från just Göteborgs hamn varit mer välutvecklade.

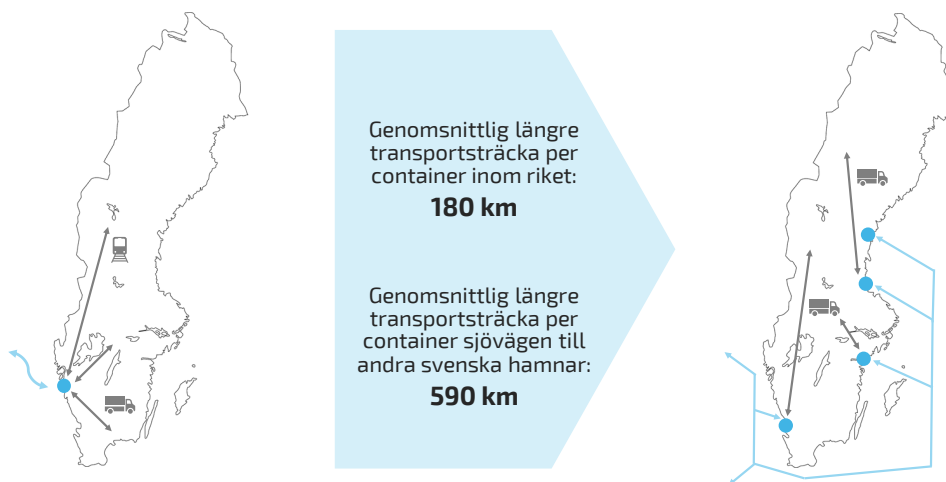
3.3 Transportsträckor och -tider har ökat

Till följd av att containerhantering flyttats från Göteborgs hamn till olika hamnar runt om i Sverige har logistikaktörer varit tvungna att lägga om sina rutter och i viss utsträckning använda sig av andra transportslag vid transporter av gods. Detta har medfört längre transportsträckor och transporttider – både via sjövägen till och från Sverige och via inhemska transporter landvägen.

Transporter till Sverige sjövägen från den europeiska kontinenten eller andra världsdelar passerar antingen via Skagerrak och vidare genom Kattegatt mot Östersjön eller genom Kielkanalen i Schleswig-Holstein som förbinder Nordsjön med Södra Östersjön.¹⁶ Sjötransporter via hamnar på den svenska ostkusten innebär förutom längre transportsträckor och -tider även högre fraktpriser jämfört med frakter via Göteborg. Vi estimerar att de containrar som omdirigerats till en annan svensk hamn i genomsnitt färdats 590 kilometer längre jämfört med en sjötransport via Göteborgs hamn.

Förutom längre transportsträckor sjövägen innebär omdirigerade flöden till andra hamnar än Göteborg även längre transporter landvägen inom riket. Som beskrivits i avsnitt 3.2 har Göteborgs hamn ett gynnsamt läge i förhållande till start- och slutdestination för export respektive import i jämförelse med andra svenska hamnar. Många aktörer har valt att lokalisera sig i närheten av hamnen på grund av regionens gynnsamma logistikläge. Vi estimerar att en omdirigerad container i genomsnitt färdas 180 kilometer extra landvägen inom Sverige på grund av omdirigeringen till andra svenska hamnar jämfört med om den dirigerats via Göteborgs hamn. Detta motsvarar 327 miljoner tonkilometer¹⁷ ökade transporter via tåg och lastbil.

Figur 3.6 – Omdirigeringar har inneburit längre transportsträckor



Källa: Damvad Analytics baserat på Sveriges Hamnar, APM Terminals samt Trafikanalys. Kartan till höger visar endast exempel på hamnar som mottagit omdirigerade containrar.

¹⁶ I vår modell utgår vi från antagandet att samtliga omdirigerade containrar till hamnar på den svenska ostkusten går via Kielkanalen.

¹⁷ Tonkilometer är en enhet som används för att beskriva ett ton som transporteras en kilometer. Exempelvis motsvarar 20 ton som transporteras 100 kilometer således 2 000 tonkilometer.

En omdirigering från en direkt transocean transport till feedertrafik och omlastning mellan fartyg i en europeisk hamn innebär marginellt längre transportsträckor – dock ökar transporttiderna till följd av omlastningen. Baserat på expertintervjuer estimerar vi att tidsåtgången för omlastning av containrar som omdirigeras till en europeisk hamn uppgår till ungefär två dygn.

Vi estimerar att de längre färdvägarna inneburit drygt 3,4 miljoner fler containertimmar sjövägen och ytterligare 200 000 containertimmar landvägen inom riket.¹⁹ Total tid för omlastning av omdirigerade containrar i Europa uppgår till ungefär 2,1 miljoner containertimmar. Sammantaget motsvarar de ökade transportsträckorna och omlastningstiden till att det totala antalet containertimmar ökat med ungefär 5,7 miljoner. Detta motsvarar en situation där en enskild container färdas 650 år extra från start- till slutdestination.

Dessa tidsangivelser avser dock *effektiv transporttid* via de omdirigerade transportsträckorna och bör inte tolkas som den faktiska ökningen av transporttid för containrar under 2017. De förseningar som uppstått till följd av ökad administration och kapacitetsbrister både inom vägnät och sjövägen har medfört betydligt längre transporttider för både omdirigerade containrar samt containrar som hanterats i Göteborgs hamn. När konflikten var som mest intensiv uppstod förseningar som i vissa fall kunde vara över en månad vilket ledde till betydande kostnader för företag. I Box 3.3 beskrivs exempel på hur företag drabbats av förseningar till följd av konflikten.

Ökade transportsträckor och förseningar medför betydande förluster för svenska företag. I avsnitt 4.2 beskriver vi de kostnader som uppstått till följd av längre transportsträckor samt förseningar. I kapitel 5 redogörs för ytterligare beskrivningar av förseningar som uppstått till följd av hamnkonflikten.

Box 3.3

Exempel på hur företag drabbas av förseningar¹⁸

Elvine

Elvine är ett modevarumärke baserat i Göteborg. Under sommaren 2017 försenades en beställning på höstjackor från Kina en hel månad.

Detta innebar missade möjligheter till försäljning under motsvarande period i butik.

Hobbex

På grund av hamnkonflikten försenades varor antingen på grund av omdirigeringar eller då containrar blivit stående i Göteborgs hamn.

Företaget uppskattar att leveranstiden ökade med 4 veckor när konflikten var som mest intensiv.

Schenker

På grund av osäkerhet kring vilken hamn i Sverige eller Europa omdirigerade containrar lossas i tog hanteringen av en container uppskattningsvis fyra gånger så lång tid som normalt under hamnkonflikten mest intensiva period.

¹⁸ Se Business Region Göteborg (20 september 2017), Dagens Handel (27 september 2017) samt avsnitt 5.3.

¹⁹ En containertimme motsvarar en transport av en TEU under en timme.

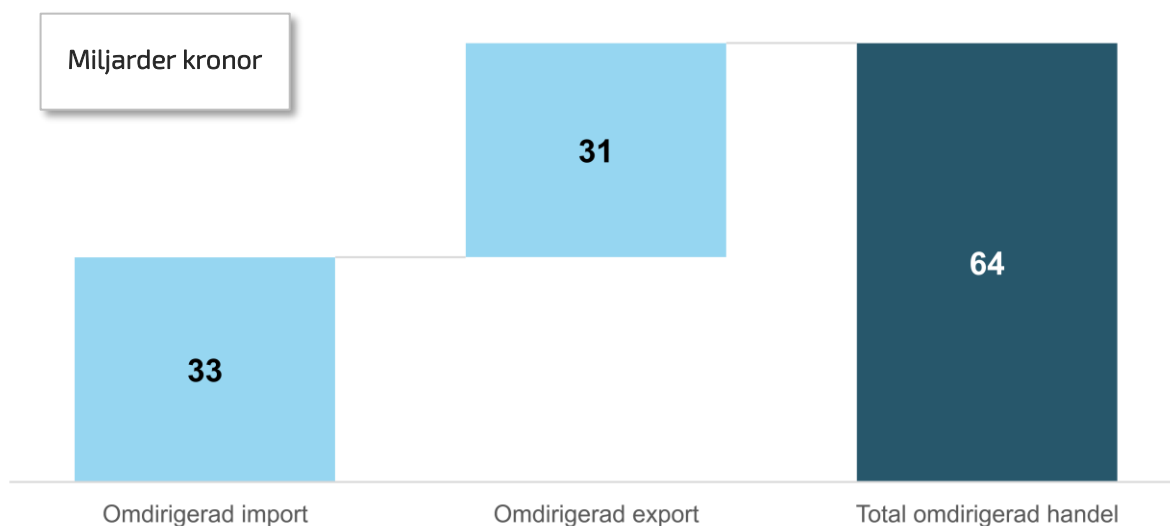
3.4 Import och export för stora värden har omdirigerats

De omdirigerade containrarna innehåller gods vars värden sammantaget uppgår till mycket stora belopp. Det transporterade godset har innefattat både insatsvaror som använts inom en produktionskedja samt varor med syfte att levereras till slutkund. För att identifiera värdet på de omdirigerade flödena har vi utgått från SCB:s sammanställning över import och export enligt kategoriseringen Kombinerade Nomenklaturen. Utifrån denna sammanställning beräknas både värdet på samt antalet transporterade ton av import- och exportvaror fördelat på olika godstyper.

Under 2017 uppgick det genomsnittliga värdet på både importerat och exporterat gods till knappt 15 000 kronor per ton. Godsets värde per viktenhet varierar dock mycket beroende på typ av vara. Råvaror och annat obearbetat gods har ofta ett relativt lågt värde i relation till sin vikt medan varor som på olika vis har förädlats kan ha ett betydligt högre värde per viktenhet. För att estimeras värdet av gods som transporteras i containrar har vi utgått från det genomsnittliga värdet på import- respektive exportvaror per viktenhet exklusive varor som inte fraktas per container såsom exempelvis olja och andra mineraliska bränslen. Vi utgår från antagandet att varje TEU i genomsnitt innehåller tio ton gods.²⁰

Utifrån dessa antaganden uppgår det estimerade värdet på godset i de omdirigerade containrarna under 2017 till drygt 64 miljarder kr. Både mätt i värde och vikt motsvarar det omdirigerade godset ungefär 3 procent av all varuhandel till och från Sverige under 2017 - således har handel för betydande värden omdirigerats från Göteborgs hamn. I Figur 3.7 sammanfattas de omdirigerade godsvärdena under 2017.

Figur 3.7 – Import- och exportvaror för 64 miljarder kronor har omdirigerats



Källa: Damvad Analytics baserat på Sveriges Hamnar och SCB

²⁰ Se exempelvis TransportForsk (2012).

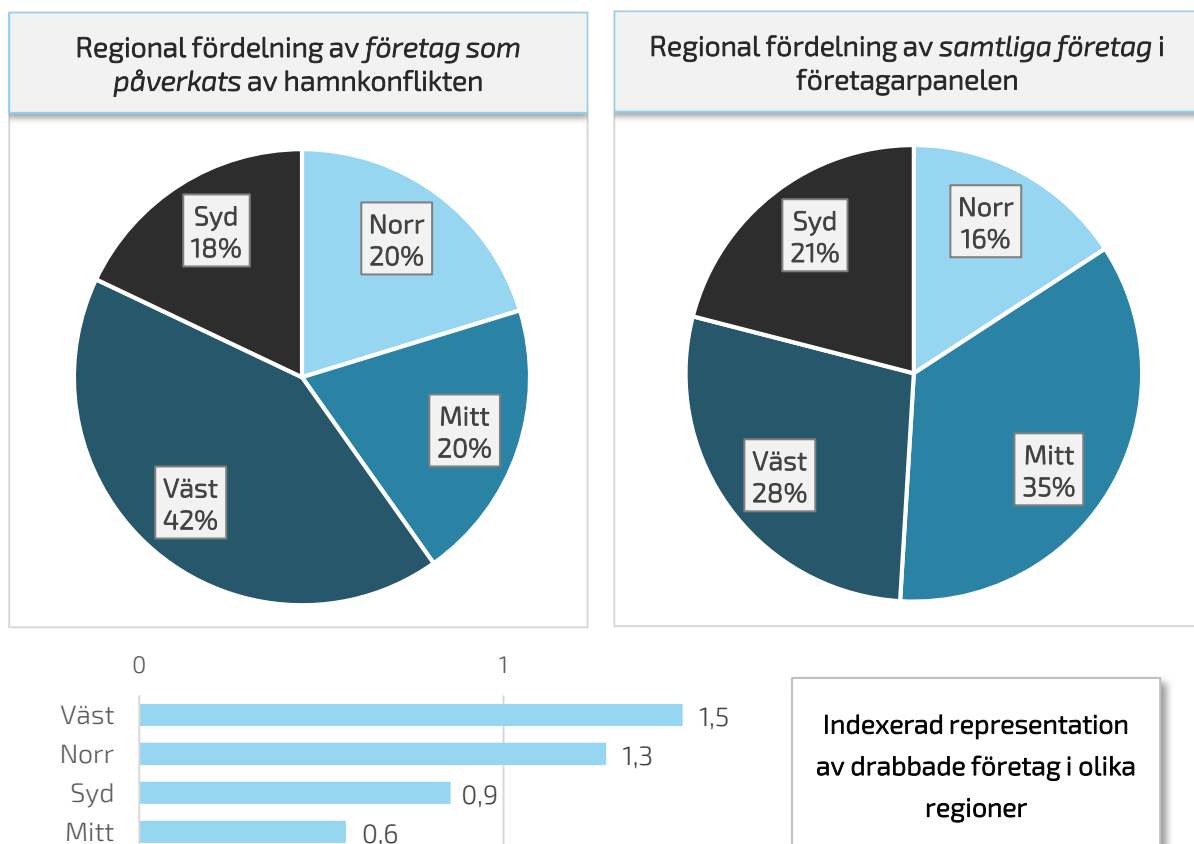
3.5 Företag i hela landet har drabbats av konflikten

Företag i hela landet har påverkats negativt av hamnkonflikten - dock är en viss övervikt av drabbade företag belägna i Västsverige.

I Figur 3.8 nedan beskrivs den regionala fördelningen av företag som i vår enkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel ansett sig påverkats negativt av hamnkonflikten, samt samtliga företag i företagarpanelen.²¹ I figuren framgår även ett index som beräknats genom att dividera andelen påverkade företag i respektive region med den totala andelen företag i respektive region. Indexet kan således tolkas som ett mått på över- respektive underrepresentation av drabbade företag inom respektive region.

Företag i region Väst är överrepresenterade bland de drabbade företagen. Bland företag som anser sig påverkade återfinns 42 procent i region Väst, jämfört med 28 procent i hela företagarpanelen. Noterbart är även att företag i region Norr är överrepresenterade bland drabbade företag. Även om företag i region Väst, där Göteborgs hamn är belägen, drabbats hårdast har hamnkonflikten inte enbart skapat problem för företag i Västsverige. Även andra delar av landet har påverkats av konflikten.

Figur 3.8 – Företag i hela landet har drabbats av hamnkonflikten



Enkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel. N=301. Totalt antal företag i företagarpanelen: 7 806.

²¹ Se Tabell A.4 i Appendix för länsfördelning inom respektive region.

3.6 Konflikten har i störst utsträckning drabbat importerande företag

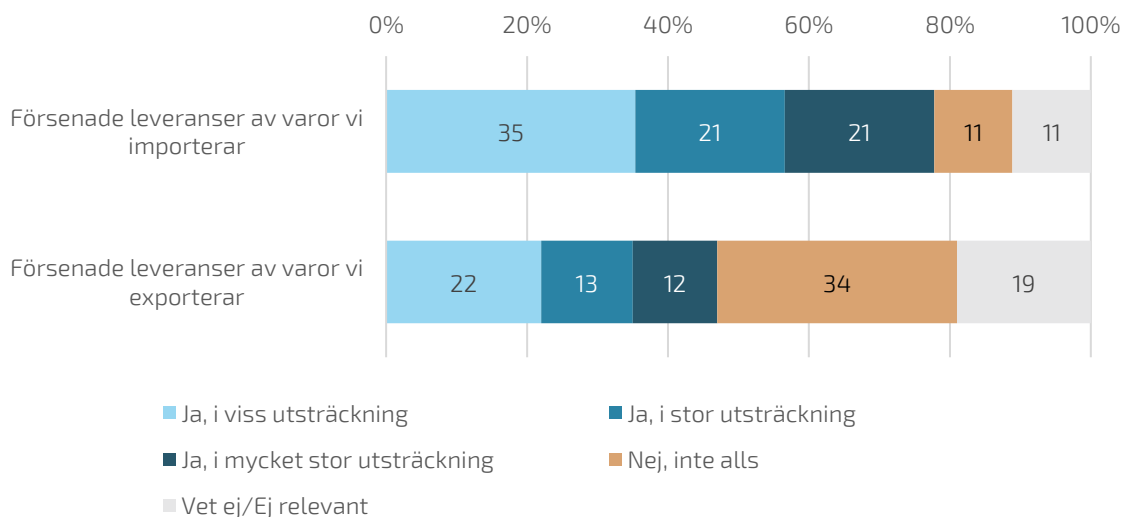
Arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn påverkar både import- och exportflöden till och från Sverige. Dock ser vi tendenser till att konsekvenserna av konflikten varit störst för företag som importerar varor till Sverige.

I enkäten som skickats till Svenskt Näringslivs företagarpanel har vi frågat huruvida företaget påverkats negativt av försenade leveranser av import- respektive exportvaror. I Figur 3.9 beskrivs fördelningen av företags uppfattning om hur de påverkats av konflikten. Basen är företag som anser att de drabbats av konflikten. Drygt tre av fyra respondenter anser att företaget åtminstone "i viss utsträckning" påverkats negativt av försenade leveranser av importvaror. 47 procent av respondenterna anser att företaget påverkats negativt av förseningar vid export av varor.

Förseningar av importflöden har stor påverkan på företag då importerade varor ofta består av insatsvaror som är nödvändiga för företagets produktion. Logistikflöden till och från företag inom tillverkningssektorn men även andra sektorer baseras ofta på just-in-time-principer, där insatsvaror levereras vid tidpunkter som minimerar och lagerkostnader där logistikflöden och leveranser betraktas som en integrerad del av en produktionsprocess. Förseningar av sådana insatsvaror kan således ha stor inverkan på företags tillverkningsprocesser.²²

Figur 3.9 – Konsekvenserna av konflikten störst för importerande företag

Frågeställning: Har hamnkonflikten påverkat ditt företag negativt på något av följande sätt?



Källa: Enkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel. Bas är företag som anser att konflikten inneburit negativa effekter för det egna företaget. Företagen kan ha angett att man drabbats av förseningar av både import- och exportvaror. N=282.

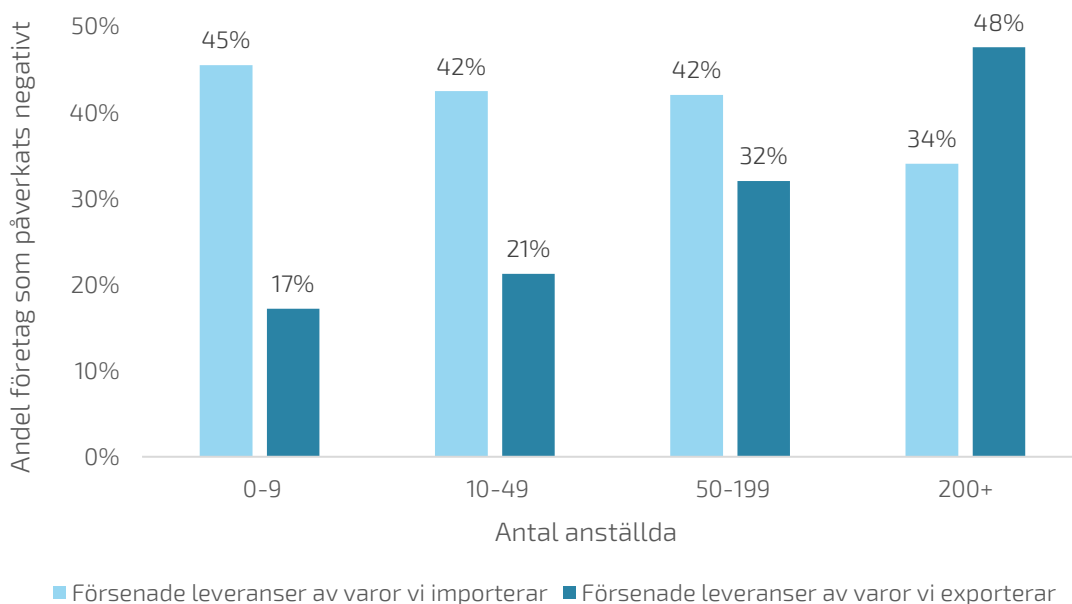
²² Se vidare diskussion i avsnitt 4.2 kring vilka kostnader som uppstår när just-in-time-flöden påverkas.

Mindre företag upplever i större utsträckning att försenade importflöden påverkat det egna företaget negativt medan större företag anser att exportverksamheten blivit mest lidande till följd av konflikten. Se Figur 3.10 nedan. Nästan hälften av företag med högst nio anställda som anser sig drabbade av konflikten har angett att de påverkats negativt av försenade importvaror medan ungefär 17 procent angett att de påverkats negativt av försenade leveranser av exportvaror. Av företag med minst 200 anställda anser en tredjedel att de drabbats negativt av försenade importvaror medan nästan hälften angett att förseningar av exportvaror drabbat företaget negativt.

En naturlig förklaring till detta mönster är att större företag i större utsträckning bedriver exportverksamhet jämfört med mindre företag, varför mindre företag inte påverkats av försenade exportflöden i samma utsträckning. En annan förklaring är att mindre företag oftare är känsliga för störningar och har mindre möjlighet att styra om sina flöden av importvaror jämfört med större företag.

Figur 3.10 – Försenade leveranser av importvaror drabbar främst mindre företag

Andel företag som angett att man påverkats negativt i stor eller mycket stor utsträckning av försenade import- respektive exportleveranser



Källa: Enkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel. Bas är företag inom respektive storleksklass som anser att konflikten inneburit negativa effekter för det egna företaget. N=282.

4 Vilka kostnader har uppstått för svenska företag?

Arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn har inneburit att godsflöden omdirigerats från Göteborg till andra logistiknoder såsom andra hamnar i Sverige eller Europa. I samband med detta har olika typer av ineffektivitet och kostnader för svenska företag uppstått. I detta avsnitt beskrivs våra beräkningar av hur hamnkonflikten påverkat näringslivets kostnader för att importera och exportera gods till och från Sverige.

Vi beskriver två olika typer av kostnader som uppstått för svenska företag: (i) kostnader för att dirigera om godstransporterna samt (ii) kostnader för förändrade transporttider. Kostnader för omdirigeringar innefattar utgifter för transportlösningar samt tillhörande administration och lagerkostnader, medan kostnader för längre transporttid samt förseningar beskrivs i termer av godstidsvärden.

Sammanfattning

Omdirigeringar av godsflöden har inneburit att näringslivets logistikkostnader ökat. Vi estimerar att logistikkostnaderna ökat med knappt 1,5 miljarder kronor. Dessa kostnader beräknas utifrån ökad sjötrafik, ökade transporter landvägen från europeiska hamnar och inom riket, samt omlastningskostnader för containrar i europeiska hamnar. Kostnaderna innefattar direkta transportkostnader samt administrations-, lager- samt lagerhushållningskostnader. Beräkningarna har baserats på konservativa antaganden vilket innebär att våra estimeringar av svenska företags kostnader för omdirigeringar av containrar bör betraktas som en lägstanivå för kostnaderna som uppstått för det svenska näringslivet.

Vi estimerar att kostnaderna för de längre transporttiderna som uppstått på grund av hamnkonflikten värderas till 60 miljoner kronor. Samtidigt värderas kostnader till följd av de förseningar som uppstått till 3 miljarder kronor. De stora kostnaderna för förseningar understryker företagens behov av trygga och stabila logistikflöden som anpassas till processer baserade på just-in-time-principer.

Dock bör beaktas att många olika typer av kostnader uppstått för företag till följd av konflikten. De ovanstående posterna innefattar kostnader med direkt koppling till varornas flöden. Andra exempel på kostnader som kan uppstå för företagen är minskad försäljning samt att ingångna avtal inte kunnat hållas.

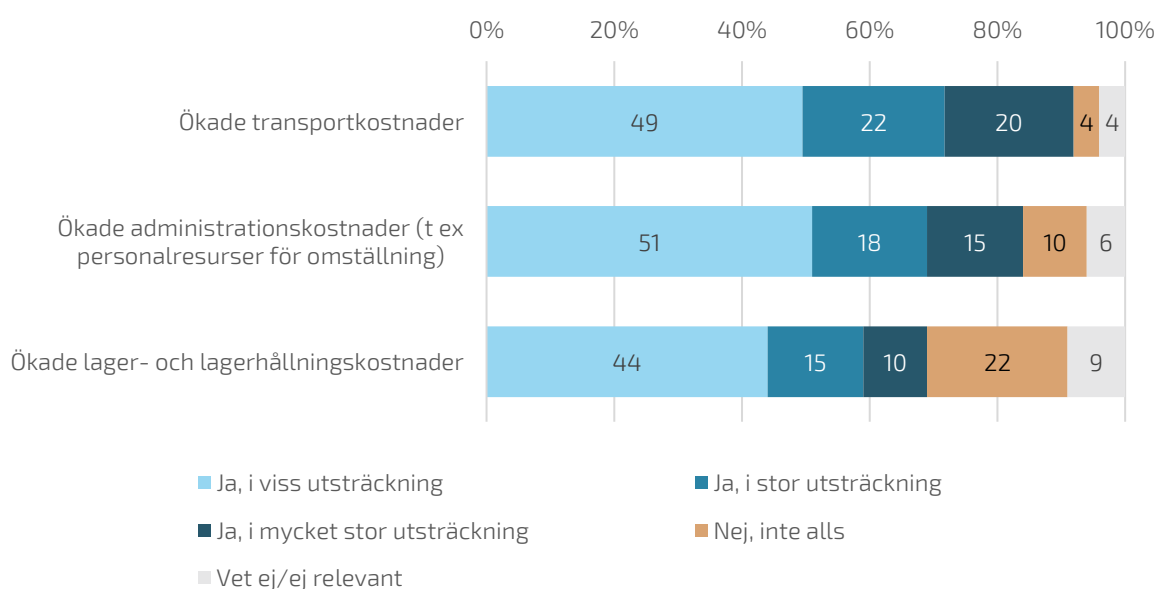
4.1 Omdirigeringar har medfört högre logistikkostnader

Godstransporter som dirigerats om från Göteborgs hamn har gett upphov till ökade logistikkostnader för svenska företag. Omdirigeringarna har inneburit ökade kostnader för att transportera gods till och från respektive slut- och startdestination i Sverige. Dessa logistikkostnader innefattar dock inte enbart direkta kostnader för transport via andra noder än Göteborgs hamn utan även andra typer av kostnader såsom resurser för administration och ökade lagerkostnader.

I vår enkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel har vi efterfrågat vilka typer av kostnader som uppstått för företagen till följd av hamnkonflikten. Nio av tio företag beskriver att de ökade logistikkostnaderna i minst "viss utsträckning" innefattar ökade transportkostnader såsom exempelvis ökade kostnader för lastbilstransporter. 84 procent av företagen anser dessutom att administrationskostnader såsom personalresurser för omställning av godstransporter ökat. Ungefär sju av tio företag som anser sig drabbade av hamnkonflikten anser att konsekvenserna även innefattar ökade kostnader för lager- och lagerhushållning vilket primärt uppstått till följd av att gods som inte kunnat transporteras som planerat blivit stående i tillfälliga lagerlösningar.

Figur 4.1 – Logistikkostnader innefattar olika komponenter

Frågeställning: Har hamnkonflikten påverkat ditt företags logistikkostnader negativt på något av följande sätt?



Källa: Enkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel. Bas är företag som anser att konflikten inneburit ökade logistikkostnader i minst "viss utsträckning". N=211.

..

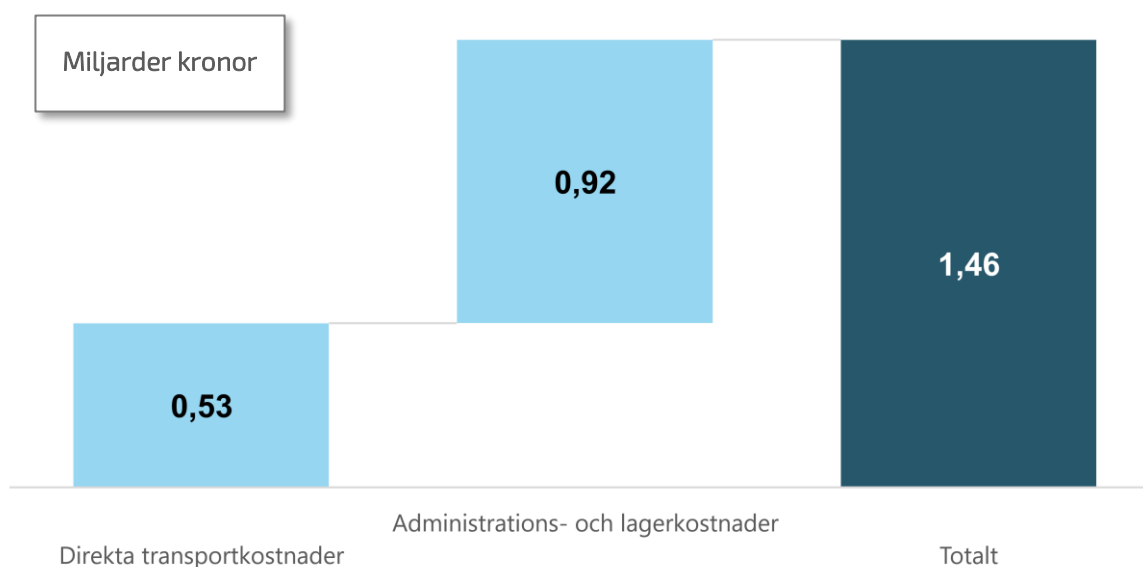
I intervjuer med företag som drabbats av hamnkonflikten bekräftas att de direkta transportkostnaderna utgjort en relativt liten del av företagets ökade kostnader för att dirigera om transporter. En stor andel av kostnaderna för företagen har uppstått för att hantera administrativa åtaganden kring transporter. På aggregerad nivå visar tidigare forskning att direkta transportkostnader historiskt motsvarat mellan en tredjedel och en fjärdedel av företags totala logistikkostnader.²³ Vi tar i våra beräkningar av näringslivets kostnader för omdirigeringar hänsyn till samtliga dessa aspekter och utgår från ett försiktigt antagande om att de ökade transportkostnaderna utgör ungefär en tredjedel av företagets samlade logistikkostnader. Baserat på intervjuer med företag som påverkats av konflikten kan detta betraktas som ett försiktigt antagande om de administrativa merkostnader som tillkommit i samband med omdirigeringarna.

Hur har företagets totala logistikkostnader påverkats?

Utifrån våra beräkningar av omdirigerade containerflöden som beskrivits i Kapitel 3 estimerar vi att företagets samlade logistikkostnader ökat med knappt 1,5 miljarder kronor under 2017, se Figur 4.2 nedan. Dessa logistikkostnader innefattar 0,53 miljarder kronor i direkta transportkostnader samt 0,92 miljarder kronor i administrations- och lagerkostnader.²⁴ De ökade logistikkostnaderna motsvarar en genomsnittlig kostnadsökning per omdirigerad TEU på drygt 6 000 kronor, vilket lågt räknat motsvarar kostnaden för en direkttransport av en TEU sjövägen från Asien till Göteborg.

Utgångspunkterna för våra modellberäkningar av svenska företags ökade logistikkostnader beskrivs i detalj i avsnitten nedan.

Figur 4.2 – Logistikkostnader ökade med 1,46 miljarder kronor under 2017



Källa: Damvad Analytics baserat på underlag från Sveriges Hamnar, Trafikanalys, APT Terminals samt ASEK.

²³ Se exempelvis VINNOVA (2008), samt Transportøkonomisk institutt (2008) för en internationell sammanställning av estimeringar av komponenter i logistikkostnader.

²⁴ Jämförelsevis uppgick näringslivets kostnader för transportmedel, frakter och transporter år 2015 till 127 miljarder kronor (SCB).

Kostnaderna som beskrivs i Figur 4.2 har beräknats utifrån förändringar i fyra olika typer av godsflöden: (i) ökad sjötrafik till andra svenska hamnar, (ii) ökade transportsträckor inom Sverige via lastbil och tåg, (iii) omlastningskostnader för containrar i europeiska hamnar, samt (iv) transporter landvägen från europeiska hamnar.

Dessa utgångspunkter sammanfattas i kartan i Box 4.1. I nedanstående avsnitt sammanfattas de utgångspunkter vi haft för att beräkna respektive kostnadspost. Vi har genomgående utgått från konservativa antaganden vid beräkningar av de kostnader hamnkonflikten gett upphov till. Kostnaderna är nettokostnader som uppstått till följd av omdirigeringarna jämfört med att skeppa containrarna direkt till eller från Göteborg.

1. Ökad sjötrafik till andra svenska hamnar

Som beskrivits i avsnitt 3.3 har transporttider och -sträckor ökat till följd av att containrar dirigerats om sjövägen från Göteborg till

andra svenska hamnar. I vår modell har vi beräknat flöden till och från respektive svensk hamn och identifierat hur mycket längre färdväg varje omdirigerad container i genomsnitt fått till följd av omdirigeringarna, samt hur mycket längre tid varje container i färdas. Som nämnts i avsnitt 3.3 beräknar vi att varje container som dirigerats till en annan svensk hamn i genomsnitt färdats 590 kilometer längre sjövägen jämfört med om containern färdats via Göteborgs hamn.

För att beräkna de ökade kostnaderna för dessa sjötransporter utgår vi från estimeringar av operativa trafikeringskostnader för sjöfart som specificeras i ASEK.²⁵ Vi antar således att näringslivets inköp och kostnader för transporter motsvarar de operativa trafikeringskostnaderna, vilket i sammanhanget bör betraktas som en underskattning av de faktiska kostnaderna för företag att köpa in transporter. Sammantaget innebär dessa förutsättningar att företagens kostnader för de längre transportererna sjövägen till och från andra svenska hamnar uppgått till 80 miljoner kronor.²⁶



²⁵ *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn*. ASEK-arbetet leds av Trafikverket och syftar till att beskriva förutsättningar och modellverktyg som används som i samhällsekonomiska analyser av transportsektorn. Analysmetoderna uppdateras regelbundet. Den senaste versionen, 6.1, används sedan 1 april 2018.

²⁶ Vi utgår från antagandet att de ökade sjötransporterna till andra svenska hamnar trafikerades av ett containerfartyg med kapacitet på 16.000 dead-weight tonnage (dwt) där fartyget har 14 dwt per fraktad TEU. Vi inkluderar både distans- och tidsberoende kostnader där de distansberoende kostnaderna baseras på förutsättningar inom svavelkontrollområdet SECA.

2. Ökade transportsträckor inom Sverige via lastbil och tåg

Som beskrivits i avsnitt 3.2 är Göteborg gynnsamt beläget i förhållande till en stor del av mottagare av importvaror samt avsändare av exportvaror inom Sverige. Omdirigeringarna har inneburit en estimerad genomsnittlig ökning av transportsträckan landvägen inom riket via lastbil eller tåg med ungefär 180 kilometer per container.

Transportkostnader för att frakta containrar med lastbil och tåg beror på en mängd faktorer. Vissa kostnader kan betraktas som fasta medan andra kostnader är rörliga. Särskilt tågtransporter kännetecknas av höga fasta kostnader medan de rörliga kostnaderna är relativt låga. För att estimeras den genomsnittliga kostnaden för godsfrakt via lastbil och tåg utgår vi även i detta fall från estimeringar av operativa trafikeringskostnader utifrån antaganden som specificeras i ASEK.²⁷ Som nämnts ovan bör detta betraktas som en underskattning av företags faktiska transportkostnader.

En stor majoritet av omdirigerade containrar har fraktats via lastbil. Det har inte, annat än i undantagsfall, funnits kapacitet att frakta de omdirigerade containrarna via järnväg. Detta beskrivs i intervjuer med både företag och branschorganisationer. Dock skiljer sig kostnadseffektiviteten mellan tåg och järnväg beroende på hur långt godset transporteras. Vi utgår i vår modell från ett antagande att transporter kortare sträckor än 300 kilometer till 80 procent trafikeras av lastbilstrafik medan resterande 20 procent trafikeras av tågtransporter. Transportsträckor över 300 kilometer estimeras utföras till 50 procent av lastbils- och tågtransporter vardera. Jämförelsevis transporteras ungefär tre procent av godsmängden via lastbil längre än 500 kilometer.²⁸ Baserat på ovanstående antaganden om ökade transportsträckor, operativa transportkostnader samt fördelning av lastbils- och tågtransporter estimerar vi kostnaderna för ökade transporter landvägen inom Sverige till 410 miljoner kronor.

3. Omlastningskostnader för containrar i europeiska hamnar

Till följd av hamnkonflikten har godsflöden via transocean fartyg dirigerats om från Göteborg till europeiska hamnar. Vid omlastning från ett transocean fartyg till ett feederfartyg tillkommer en omlastningskostnad. Omdirigeringar av transocean fartyg till europeiska hamnar för vidare transport via feederfartyg har därför medfört ökade kostnader för svenska företag. Varje omlastning innebär en kostnad som undvikits om containern transporterats direkt till en svensk hamn.

Baserat på intervjuer med företag och hamnaktörer har vi uppskattat omlastningskostnaden per container (oavsett storlek) till i genomsnitt 3 500 kronor. Denna kostnad innefattar skillnaden mellan en transocean transport direkt till Sverige och en containertransport som omlastas i en europeisk hamn och fraktas vidare med feederfartyg till en svensk hamn. Vi utgår vidare från antagandet att 50 procent av de containrar som omdirigerats till europeiska hamnar lastats om till feederfartyg medan resterande 50 procent gått landvägen genom Europa via lastbil eller tåg. Sammantaget uppgår våra estimeringar av svenska företags ökade logistikkostnader till följd av omlastningar i europeiska hamnar till 220 miljoner kronor.

²⁷ För lastbilstransporter utgår vi från en kombination av kostnader för tung lastbil utan släp (HGV40) samt tung lastbil med släp (HGV60) och för tågtransporter utgår vi från modellen 201(L) Kombi (KOMBI, 750 m).

²⁸ Trafikanalys (2012)

4. Ökad trafik från europeiska hamnar via lastbil och tåg

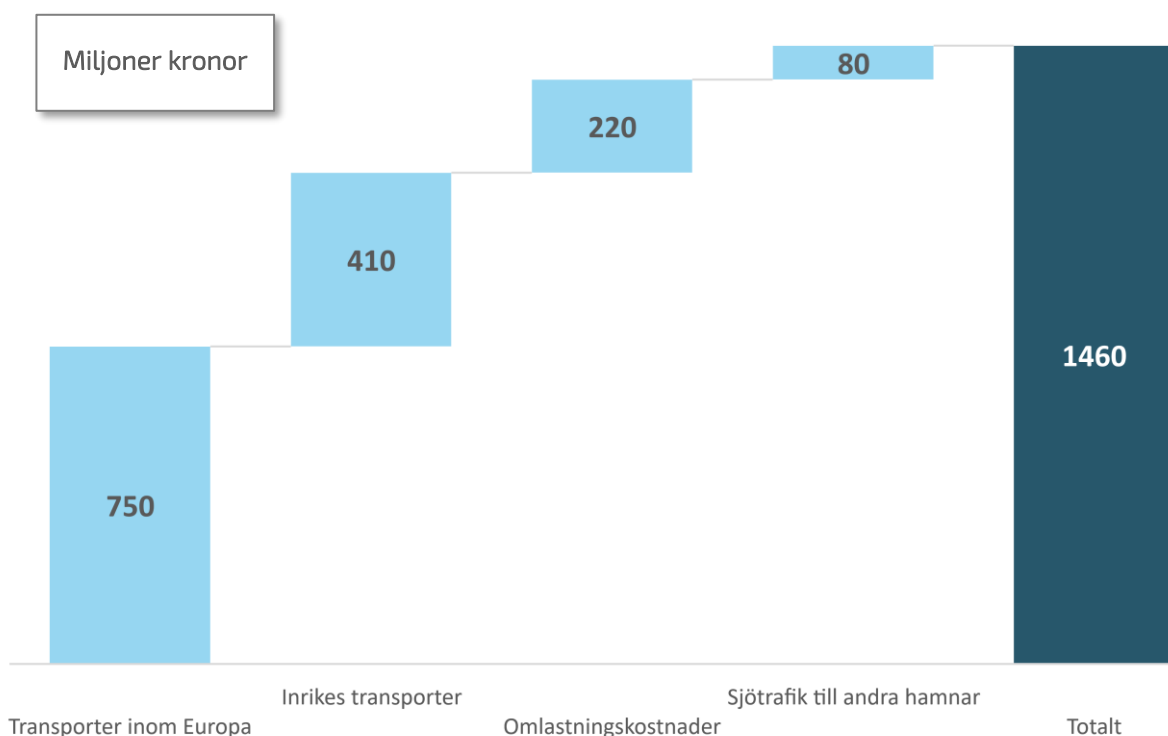
Hamnkonflikten har inneburit att sjötransporter till europeiska hamnar för vidare transport till Sverige landvägen har ökat. Detta har medfört ökade transporter via tåg och lastbil, där framför allt lastbilstransporter inneburit ökade kostnader för företag jämfört med transporter via sjöfart. Vi utgår i beräkningarna av kostnader för ökad trafik via lastbil och tåg från samma antaganden som i beräkningarna av ökade transporter inom riket som beskrivits ovan, där transportkostnaderna utgörs av de operativa transportkostnaderna för lastbil samt tåg som beskrivs i ASEK. Som nämnts ovan antar vi att 50 procent av containrar som omdirigerats till europeiska hamnar går via lastbil eller tåg till Sverige. I modellen utgår vi även från antagandet att en tredjedel av de omdirigerade containrarna vardera dirigerats till de tre största hamnarna i Europa - Rotterdam, Antwerpen samt Hamburg. I intervjuer med företag nämns dessa hamnar återkommande som de mest relevanta alternativen till Göteborgs hamn bland hamnar på kontinenten.

Sammantaget estimerar vi att de ökade transportkostnaderna till följd av ökade flöden via tåg och lastbil till och från europeiska hamnar uppgår till 750 miljoner kronor.

Ökade transporter inom Europa störst kostnadsökning för svenska företag

I Figur 4.3 nedan sammanfattas de totala kostnaderna (inklusive transportkostnader, administration samt lager och lagerhushållningskostnader) för respektive post.

Figur 4.3 – Transporter till europeiska hamnar största kostnadsposten för omdirigeringar



Källa: Damvad Analytics baserat på underlag från Sveriges Hamnar, Trafikanalys, samt ASEK 6.0.

Not: Kostnaderna ovan innefattar transportkostnader, administrationskostnader samt lager- och lagerhushållningskostnader.

4.2 Längre transporttider och förseningar kostsamma för företag

I avsnittet ovan har vi beskrivit beräkningar av svenska företags kostnader för att dirigera om godsflöden. De ovan beskrivna kostnaderna innefattar dock inte kostnader för företag som uppstår till följd av längre leveranstider samt förseningar. I detta avsnitt fokuserar vi istället på de kostnader som uppstår för företag till följd av längre transporttider och förseningar av gods.

Som beskrivits i avsnitt 3.6 är just-in-time-principer en integrerad del av processflöden i framför allt tillverkningssektorn. För att minska onödiga lagerkostnader och maximera flexibiliteten inom produktionen är import av insatsvaror och välfungerande logistikflöden nära knutna till hela tillverkningsprocessen. Exempel på detta är återförsäljare av kläder som beställer kollektioner från tillverkare till lansering av kollektionen, eller importörer av råvaror som förädlas innan leverans till slutkund. Det är därför av stor vikt för svenska företag att gods levereras i utsatt tid. Även mindre störningar i logistikflöden kan ge stora återverkningar för företagets löpande verksamhet. På motsvarande vis är exporterande företag beroende av att leveranser på ett pålitligt vis skickas iväg i tid – om så inte är möjligt riskeras att kunden i ett annat land vänder sig till en annan leverantör.

Transporttiden har ett värde både för avsändare och mottagare av godset eftersom den totala produktionstiden beror på transporttiden. Beroende på godsets varuvärde och placering i produktionskedjan skiljer sig värdet av förändrad transporttid mellan olika varugrupper.

Hur estimeras kostnader för längre transporttid och förseningar?

För att estimeras näringslivets värderingar av kostnader som uppstår till följd av längre transporttider och (oplanerade) förseningar av gods utgår vi från antaganden om godstidsvärden som beskrivs i ASEK. Godstidsvärden används i samhällsekonomiska modeller för att estimeras näringslivets värderingar av transporttiden för gods. I ASEK baseras värderingar av förändrad transporttid på kapitalkostnaden för godset under transporttiden. Något förenklat kan dessa värderingar betraktas som transportköparens alternativkostnad för att ha kapital bundet i form av gods under transportperioden.

Inom ASEK finns godstidsvärden angivna för olika varugrupper fördelat på värderingar av kortare transporttid samt värderingar av förseningstid. Det genomsnittliga värdet av kortare transporttid uppgår till 1 krona per tontimme²⁹ medan det genomsnittliga förseningstidsvärdet per tontimme värderas till 3,5 kronor. I våra beräkningar utgår vi från dessa två genomsnittliga värderingar.

En försenad leverans av en insatsvara i en just-in-time-kedja resulterar i att hela produktionskedjan påverkas vilket i slutändan innebär ökade kostnader och försenad försäljning av slutprodukten. Att det genomsnittliga förseningstidsvärdet av en tontimme är värderad 3,5 gånger högre jämfört med en planerad kortare tontimme understryker företagets behov av tillförlitliga transportlösningar för att kunna planera enligt just-in-time-principer.

²⁹ En tontimme motsvarar en transport av ett ton gods under en timme.

Vi baserar estimeringarna av längre transporttider för containrar utifrån samma faktorer som beskrivs i avsnitt 3.3. Längre transporttider till följd av ökade transporter till andra svenska hamnar, ökad trafik inom riket samt omlastning i europeiska hamnar har inneburit en ökning på totalt 5 700 000 timmars transporttid för de omdirigerade containrarna. I tabellen nedan sammanfattas dessa faktorer.

TABELL 4.1 – ORSAKER TILL LÄNGRE TRANSPORTTID

Parameter	Ökade containertimmar
1. Längre transporttid sjövägen till andra svenska hamnar	3 400 000
2. Längre transporter landvägen inom riket	200 000
3. Tid för omlastning i europeiska hamnar	2 100 000
Totalt	5 700 000

Källa: Damvad Analytics baserat på Sveriges Hamnar, APM Terminals samt Trafikanalys.

De ovan angivna estimeringarna av ökade containertimmar bör betraktas utifrån ett jämviktsperspektiv där transportsystemet anpassats till de omdirigerade flödena utan att andra störningar såsom kapacitetsbrist, och därmed ytterligare förseningar och längre transporttider, uppstått i olika delar av transportkedjan. Hamnkonflikten har dock haft konsekvenser som chockat transportsystemet vilket medfört förseningar och därmed längre, oförutsedda transporttider för de omdirigerade containrarna.

För att estimerar förseningstider för containrar som uppstått till följd av hamnkonflikten har vi genomfört expertintervjuer med företrädare för logistikföretag. Baserat på dessa intervjuer estimerar vi att containrar som dirigerats om från Göteborg till andra transportnoder försenats i genomsnitt tio dygn. Dessa förseningar har primärt uppstått på grund av oförutsedda omdirigeringar, kapacitetsbrist i andra svenska hamnar (jmf Figur 3.2), kapacitetsbrist i väg- och järnvägsnätet samt tid för administration av omdirigeringar.

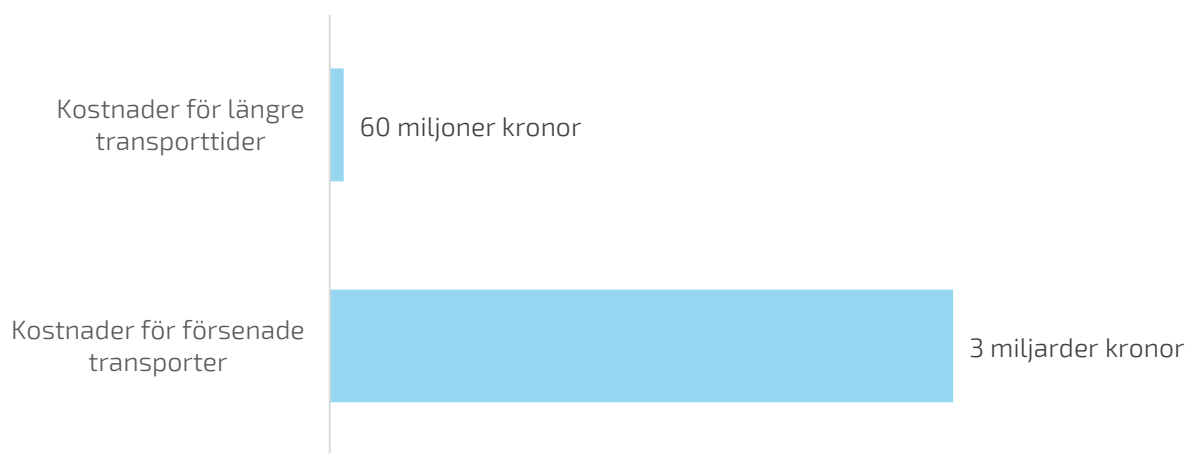
Dock har inte endast containrar som omdirigerats drabbats av förseningar – även containrar som hanterats i Göteborg hamn har påverkats av konflikten. Baserat på expertintervjuerna utgår vi från ett antagande att gods i containrar som hanterats i Göteborgs hamn under 2017 i genomsnitt försenats två dygn.

Notera dock att förseningstiderna varierat kraftigt under året, både för omdirigerade containrar och de containrar som hanterats i Göteborgs hamn. Som beskrivits i avsnitt 3.3 kunde förseningar under sommarmånaderna 2017, då konflikten var som mest intensiv, uppgå till en månad.

Förseningar ger upphov till stora kostnader för företag

Vi estimerar kostnaderna för längre transporttider till 60 miljoner kronor medan kostnaderna för försenade transporter uppgår till 3 miljarder kronor – se nedanstående figur. Detta kan relateras till svenska företags årliga kostnader för förseningar av gods via tågtrafik som av Trafikverket uppskattas till 1,4 miljarder kronor.³⁰ Skillnaderna mellan kostnader för längre transporttider och försenade transporter understryker näringslivets behov av att logistikflöden fungerar sömlöst.

Figur 4.4 – Försenade transporter en stor kostnadspost för svenska företag



Källa: Damvad Analytics baserat på underlag från Sveriges Hamnar, Trafikanalys, samt ASEK 6.0.

Kapitalvärdesansatsen kan underskatta långsiktiga förseningskostnader

Som beskrivits ovan är de godstidsvärden som rekommenderas i ASEK baserade på kapitalvärdesansatsen som beräknas utifrån kapitalkostnaden för godset under transport- och förseningstiden. Denna ansats har dock kritiserats för att underskatta den faktiska godsnyttan för företag.³¹ Metodiken är primärt anpassad för kortsiktiga förseningar och tar inte hänsyn till faktorer såsom att en viss andel av det försenade godset inte kan säljas till slutkund. Tas hänsyn till sådana faktorer kan den estimerade kostnaden för förseningar bli betydligt större.³²

I Figur 4.5 nedan framgår två exempel på ytterligare typer av kostnader företag drabbats av till följd av förseningar på grund av hamnkonflikten. Figuren beskriver respondenternas erfarenheter av hur hamnkonflikten påverkat företagets försäljning respektive kostnader för att ingångna avtal inte har kunnat hållas. Sammantaget upplever sex av tio företag som drabbats av konflikten att försäljningen minskat till följd av att leveranser inte skett i utsatt tid. Drygt hälften av företagen anser att kostnader uppstått till följd av att ingångna avtal inte kunnat hållas. Exempel på hur dessa företeelser på ett konkret vis drabbar svenska företag beskrivs i Kapitel 5.

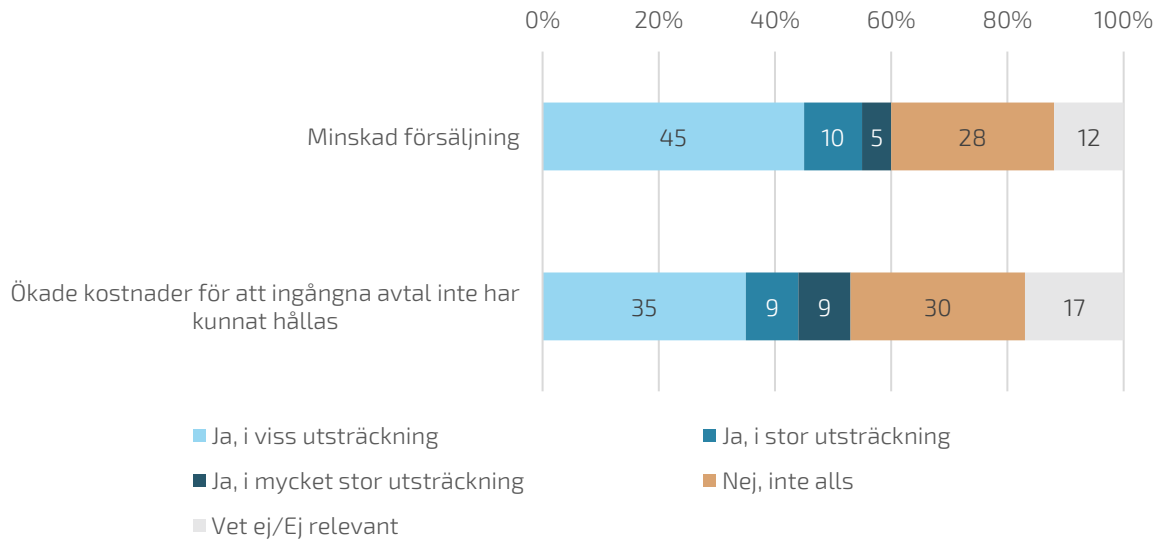
³⁰ Trafikverket (2017)

³¹ Trafikanalys (2017)

³² Se exempelvis Nellman (2014)

Figur 4.5 – Övriga konsekvenser för svenska företag

Frågeställning: Har hamnkonflikten påverkat ditt företag negativt på något av följande sätt?



Källa: Enkät till Svenskt Näringslivs företagarpånel. Bas är företag som anser att konflikten inneburit negativa effekter för det egna företaget. N=282.

Ett alternativ till att utgå från de värderingar av förseningar i ASEK som baseras på en kapitalvärdesansats är att utgå från godsets värdeminskning³³ på grund av förseningarna. I Appendix redogör vi för alternativa beräkningsmodeller som baseras på olika antaganden om värdeminskning av gods som försenats på grund av hamnkonflikten.

³³ Exempelvis andelen gods som inte går att sälja till slutkund.

5 Hur har enskilda aktörer drabbats?

Hamnkonflikten har påverkat ett stort antal aktörer. I detta kapitel beskriver vi hur enskilda företag inom olika sektorer påverkats av hamnkonflikten. Vi beskriver vilka kostnader som uppstått för respektive aktör samt hur de hanterat de ändrade förutsättningarna att utnyttja hamnen som logistiknav. Syftet med kapitlet är att ge en inblick i de konkreta konsekvenser konflikten haft för enskilda företag. I avsnittet redovisar vi hur företag inom handel, industrisektorn, transportföretag samt rederier påverkats av konflikten.

Information om respektive case har primärt samlats in genom intervjuer med respektive aktör. Företagen har fått besvara frågor med fokus på hur de logistikutmaningar som uppstått till följd av hamnkonflikten hanterats, hur företagens flöden ser ut idag samt på vilket sätt man eventuellt planerar att anpassa sina framtida godstransporter.

Sammanfattning

Enskilda aktörer har drabbats av hamnkonflikten på många olika vis. För företag inom handel, såsom Clas Ohlsson och Löfbergs, är pålitliga importflöden avgörande för att kunna garantera åtaganden gentemot slutkunder. Företagen valde därför att dirigera om sina flöden från Göteborgs hamn på grund av konflikten i hamnen.

För exporterande företag, såsom Volvo Lastvagnar och Uddeholm, har hamnkonflikten inneburit utmaningar att få ut varor på exportmarknaden i tid för att inte förlora kunder.

Företagen har inte minskat import- eller exportnivåer utan har på grund av åtaganden gentemot kunder tvingats dirigera om sina flöden med längre leveranstider, förseningar och mer kostsamma transportlösningar som följd.

Hamnkonflikten har även varit kostsam för transportföretag då de förändrade godsflödena skapat mycket merarbete för att hantera transport av omdirigerade containrar. Oförutsedda omdirigeringar har inneburit både längre transportsträckor och ökade kostnader för administration.

Till följd av hamnkonflikten beslutade rederier om bokningsstopp och vissa aktörer, exempelvis MSC, upphörde helt med sina transoceaniska direktanlöp till Göteborgs hamn. Konflikten har varit dyr för rederierna och framtiden i Göteborgs hamn bedöms vara oviss.

5.1 Handel

Längre ledtider och högre transport- och logistikkostnader för Clas Ohlson

Clas Ohlson inledde sin verksamhet för ungefär 100 år sedan. Företaget var fram till slutet av 1980-talet mest känt som postorderföretag, även om företaget hade ett varuhus i Insjön i Dalarna. 1989 öppnades en butik i Stockholm vilket blev startskott för en expansion av butiker. Idag har företaget ungefär 220 butiker i fem olika länder, varav 88 i Sverige. Produktionssortimentet innefattar varor inom bygg, el, multimedia, hem och fritid och består av omkring 15 000 artiklar.

Clas Ohlson äger inga egna fabriker utan produkterna köps in direkt från fabriker eller via agenter i Europa och Asien. Totalt köps produkter in från mer än 700 leverantörer i Europa och 750 tillverkare i Asien. Nästan 70 procent av alla produkter som köps in tillverkas i Asien, där Kina är den största inköpsmarknaden. För Clas Ohlson har smidiga logistklösningar stått i centrum ända sedan starten som postorderföretag. Då 70 procent av produkterna köps in från Asien är Clas Ohlson beroende av pålitliga importflöden varför konflikten i Göteborgs hamn i hög grad påverkat företaget.

Innan konflikten utnyttjade Clas Ohlson Göteborgs hamn för all import från Asien. Från hamnen i Göteborg transporterades ungefär 95 procent av godset via järnväg till centrallagret i Insjön. Resterande andel transporterades med lastbil. Från centrallagret transporteras produkterna sedan vidare till kunder och Clas Ohlsons egna butiker över hela Sverige.

När hamnkonflikten eskalerade under sommarmånaderna 2017 valde Clas Ohlson att överge Göteborgs hamn och istället importera varor via hamnen i Gävle för att kunna säkerställa att leveranserna kom fram som planerat. På grund av kapacitetsbrist i järnvägsnätet medförde omdirigeringarna en markant ökning av transporter via lastbil. Initialt tvingades Clas Ohlson transportera ungefär 50 procent av godset från Gävle hamn till Insjön med lastbil men lyckades successivt gå över till en större andel tågtransporter. Under hösten flyttade företaget successivt tillbaka sina transporter till Göteborgs hamn. Idag används återigen Göteborgs hamn för all import från Asien.



20%

*...ökade Clas Ohlsons
logistikkostnader i samband med
hamnkonflikten*

Trots att det geografiskt är närmare från Gävle till Insjön jämfört med avståndet mellan Göteborg och Insjön ökade ledtiderna för import då sträckan sjövägen till Gävle är betydligt längre än till Göteborg. Utöver de längre ledtiderna bedömer Clas Ohlson att deras logistikkostnader (omdirigeringar samt nya transporter till Gävle) ökade med ungefär 20 procent under hamnkonfliktens mest intensiva period.

Löfbergs transportkostnader ökade med miljonbelopp

Löfbergs grundades 1906 och är idag ett av Nordens största familjeägda kafferosterier. Företaget producerar dagligen kaffe motsvarande drygt tio miljoner koppar. Utöver Sverige kan Norge, Danmark, Finland, Estland, Lettland, Litauen och Storbritannien sägas utgöra kärnmarknaderna. Löfbergs importerar råkaffe främst från Sydamerika och Östafrika via Göteborgs hamn. Från Göteborgs hamn transporteras råkaffet vidare med tåg direkt till rosteriet i Karlstad. Av stor vikt är sedan distribution av kaffet till butiker och restauranger i rätt tid.

Löfbergs är beroende av import av råkaffe och har byggt upp en produktion baserad på ett jämnt inflöde av råkaffe. Direkttransporten med tåg från Göteborgs hamn till rosteriet i Karlstad utgör en central del av transportkedjan. En normal dag anländer 6-7 containrar råkaffe från Göteborg till rosteriet i Karlstad. När kapaciteten i Göteborgs hamn var som lägst under sommaren 2017 försämrades det jämna inflödet av råkaffe och därmed möjligheten att producera färdigt kaffe för leverans till slutkund. Istället för 6-7 containrar per dag uteblev leveransen vissa dagar för att senare dyka upp i klumpleveranser – en dag anlände 47 containrar samtidigt till rosteriet i Karlstad.

47
containrar på
en dag

Det jämna inflödet av 6-7 containrar råkaffe gick inte att uppehålla under hamnkonflikten. Vissa dagar uteblev leveransen – en dag kom 47 containrar samtidigt.

När sjötransporterna till och från Göteborgs hamn inte fungerade tvingades rederierna lossa containrarna i andra hamnar runtom i Sverige. Många gånger var det osäkert i vilken hamn containrarna skulle lossas vilket innebar att Löfbergs med mycket kort varsel fick veta att transporter ändrats till exempelvis hamnarna i Malmö, Halmstad, Varberg, Helsingborg eller Gävle.

Från Göteborgs hamn har Löfbergs tillgång till tågtransport direkt in i sitt rosteri i Karlstad. När containrarna istället för att lossas i Göteborgs hamn lossades i någon av de andra hamnarna blev Löfbergs många gånger tvungna att transportera dem tillbaka till Göteborgs hamn med lastbil för att därifrån transportera dem med tåg till Karlstad. Under perioden då konflikten störde de planerade transporterna gick uppskattningsvis 10-15 procent av transporterna med lastbil från de andra hamnarna i Sverige tillbaka till Göteborg för att därifrån transporteras via tåg till rosteriet i Karlstad.

Utöver kostnader på miljonbelopp för de ökade transportkostnaderna tillkom även ökade personalkostnader då Löfbergs tvingades ägna tid åt att hitta nya transportvägar och parera produktionsstörningarna i samband med det ojämna flödet. Dessutom innebar störningarna i transportkedjorna även att osäkerheter kring leveranser till slutkunder ökade vilket Löfbergs sett som ett stort problem relaterat till hamnkonflikten.

5.2 Industrisektorn

Volvokoncernen tvingades hitta transportlösningar via Belgien

Volvokoncernen är en av världens ledande lastbilstillverkare. Företaget har sitt huvudkontor i Lundby i norra Göteborg men tillverkningen sker över hela världen. I lastbilsfabriken i Tuve utanför Göteborg arbetar 2 100 personer där över hundra lastbilar produceras varje dag. Fabriken förser även andra fabriker runt om i världen med material. För att tillverkningen av lastbilar i fabriken och export av lastbilsdelar till andra delar av världen ska fungera smidigt krävs pålitliga och välfungerande transportlösningar.

Konflikten i Skandiahamnen har haft en omfattande påverkan på de arbets- och kostnadsmässiga aspekterna främst kopplat till exportverksamheten. Den begränsade hamnkapaciteten innebar förseningar på grund av missade lastningar och att containrar tvingades flyttas till senare avgångar. De fabriker som helt eller delvis försörjs med material och delar från lastbilsfabriken i Göteborg, såsom de i Australien och Brasilien, fick sina leveranser försenade med missnöjda kunder som följd.

Utöver missnöjda kunder innebar förseningarna även extrakostnader för övertid när materialet väl kom fram. Att Volvokoncernens fabriker runt om i världen får materialet senare än beräknat innebär i slutändan att företagets kunder också påverkas negativt av förseningarna. För att minska de negativa effekterna har vissa kunder valt att vända sig till konkurrerande aktörer vilket för Volvokoncernen resulterat i tappade marknadsandelar och exportvolymmer.

75

...fågelvägen mellan fabriken i Tuve och hamnen i Antwerpen är 75 gånger längre än mellan Tuve och Skandiahamnen.

För att minimera förseningar och missnöjda kunder har företaget tvingats lägga om transportvägarna. Innan konflikten gick all export från Sverige genom Göteborgs hamn. Under konfliktens mest intensiva period nyttjades alternativa hamnar i Halmstad, Helsingborg, Varberg och Åhus i Sverige, Århus i Danmark samt Antwerpen och Gent i Belgien. Dagliga lastbils- och tågtransporter skedde för att få iväg materialet med minsta möjliga förseningsrisk. Dessutom transporterades material med feeder från Göteborg till hamnarna i Belgien för att där lastas om till transoceanfartyg, istället för att skeppas direkt via transoceanfärdvägar genom Göteborgs hamn.

Tuvefabrikens strategiska placering ett stenkast från Göteborgs hamn minimerar transportvägen från fabriken till hamnen. Att transportvägarna drastiskt tvingades läggas om under konflikten innebar längre transportvägar vilket i slutändan resulterade i att transportkostnaderna ökade betydligt.

Uddeholm tvingades till tågtransporter från Hamburg till Shanghai

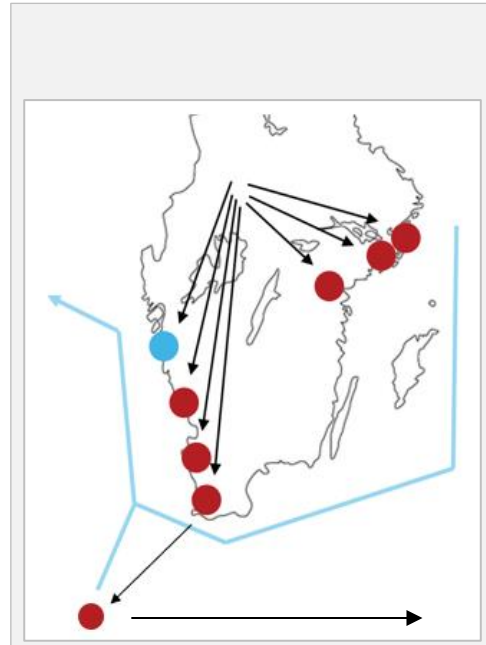
Uddeholm tillverkar verktygsstål för industriella verktyg med huvudkontor i Hagfors. Företaget har 950 anställda i Sverige och är den största privata arbetsgivaren i Värmlands län. Anorna sträcker sig tillbaka ända till 1600-talet då det första järnbruket i Hagfors kommun anlades. Idag finns Uddeholm i över 90 länder.

95 procent av Uddeholms produkter levereras utanför Sverige och 60 procent utanför Europa. Innan konflikten gick allt material med mottagare utanför Europa via lastbil från Hagfors till Karlstad. I Karlstad lastades produkterna om till tåg för att sedan fraktas till Göteborg för vidare transocean transport. Hamnkonflikten innebar en ökad risk för störningar i transportflöden och kapacitetsminskning vilket tvingade Uddeholm att ställa om sina transportkedjor. Från att ha transporterat 100 procent av sin transocean transport via Göteborgs hamn tvingades Uddeholm hitta andra lösningar. 60 procent av den transocean transporten fortsatte att gå via tåg till Göteborg medan 20 procent av exporten transporterades från Hagfors via lastbil till hamnar i Södertälje, Stockholm, Norrköping, Varberg, Helsingborg och Malmö. Ytterligare 20 procent fraktades via lastbil till Hamburg där produkterna lastades om till tåg som fortsatte till Shanghai och Ningbo i Kina.

Hamnkonflikten påverkade också möjligheten att nå andra svenska hamnar och den europeiska kontinenten negativt eftersom mycket gods som normalt sett går via Göteborg skulle hitta andra transportvägar. Kapacitetsbristen som uppstod ledde till att kostnader och transporttider ökade för samtliga transporter.

Tåglösningen Uddeholm använde för att transportera sina produkter till sina lager i Kina kunde inte användas för att även transportera produkterna till sina lager i exempelvis Indien, Singapore och Sydkorea. De uteblivna transportererna resulterade i tomma lager och var påfrestande för Uddeholms kundrelationer. I slutändan påverkade det även Uddeholms försäljning eftersom produkterna helt enkelt inte fanns i lager.

Tågtransporten mellan Hamburg och Kina innebar en kostnadsökning på 300 procent jämfört med när transporten gick sjövägen via hamnen i Göteborg. Uddeholms transportkostnader motsvarar ungefär 3-4 procent av företagets totala försäljning, vilket under 2017 innebar ungefär 90-120 miljoner kronor i transportkostnader. Under perioden då hamnkonflikten drabbade Uddeholm som hårdast ökade transportkostnaderna med uppskattningsvis 60 procent.



Under sommarmånaderna 2017 tvingades Uddeholm använda sex svenska hamnar utöver hamnen i Göteborg för att få iväg sina exportprodukter. Innan dess använde Uddeholm Göteborgs hamn till 100 procent.

Utöver de svenska hamnarna transporterade Uddeholm även sina produkter till Hamburg med lastbil för att där lasta om till tåg som transporterade vidare produkterna till Uddeholms lagerlokaler i Shanghai och Ningbo i Kina.

5.3 Transportföretag

DB Schenkers hanteringstider fyrdubblades

Transport- och logistikföretaget DB Schenker i Sverige är dotterbolag till tyska Deutsche Bahn AG och är verksamt över hela Sverige. Företagets transportnätverk är globalt och innefattar transporter via lastbil, järnväg, sjöfart och flyg.

Under de mest konfliktdrabbade perioderna av 2017 valde rederier att inte anlöpa Göteborg med sina största fartyg. Istället lossades många containrar i hamnar nere på kontinenten och i andra hamnar i Sverige. För Schenker och hela speditörbranschen innebar detta ökade transportkostnader och längre transportsträckor. Osäkerheten kring var containrar skulle lossas gjorde att de rent operationella och administrativa processerna inom organisationen krävde extra resurser. En hantering av en container kunde ta upp till fyra gånger så lång tid som normalt.

Den ökade hanteringstiden hade två huvudsakliga orsaker – dels måste containern lokaliseras, och dels måste Schenker identifiera åkerier som kan hämta upp containern. Fartyg som planerat att lossa containern i Göteborg men inte kunnat göra det på grund av kapacitetsbrist kunde välja att lossa containern i en annan hamn. Om en container omdirigerades från Göteborg till en annan hamn i Sverige var åkerierna tvungna att först ta sig till den nya hamnen för att sedan kunna transportera godset till slutdestinationen.

Innan containern lokaliserats och åkerier identifierats blev containrar ståendes i hamnarnas lagerlokaler vilket medförde extrakostnader för kunderna. Utöver transportkostnader ökade således även hyreskostnaderna i hamnarna. Sjötransporterna till och från hamnarna var infrekventa och det var i många fall oförutsägbart vilka hamnar fartygen anlände vid.

Allt eftersom att rederier valde bort Göteborgs hamn förflyttade åkerier kapaciteten från Göteborg till Skåne och östkusten för att minimera kundernas hyreskostnader. Efter att rederier delvis återgått till att anlöpa Göteborgs hamn med de största fartygen uppstod motsatt problem. Åkerierna var inte längre närvarande i samma utsträckning i Göteborgsområdet vilket resulterade i ytterligare förseningar samt högre hyres- och lagerkostnader för företag som transporterade sina varor via Göteborgs hamn.

Schenker upplever även i början av 2018 att företagets kunder fortfarande inte är trygga i att transportera gods via Göteborg varför vissa valt att fortsätta använda de andra svenska hamnarna.



Under 2017 tog hanteringstiden för en container upp till fyra gånger så lång tid som normalt.

Tomkörningar och halvfyllda tågtransporter för GDL Transport

GDL Transport är Sveriges största containertransportör och har sitt säte i Helsingborg. Företaget erbjuder sina kunder olika typer av transport-, maskin-, och logistiktjänster. Detta innefattar väg-, sjö, samt tågtransporter för inrikes eller utrikes transporter. Förutom direkta transporter tillhandahåller företaget transporter via godsterminaler, lager och deponier.

GDL Transport förvärvade under 2017 företaget SCT Transport som i mars månad 2017 på grund av den rådande arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn valde att lägga ned containertåglinjerna mellan Göteborg och Jönköping samt mellan Göteborg och Gävle.

Hamnkonflikten i Göteborg påverkade GDL Transport på en rad olika sätt. Från Göteborg erbjuder GDL Transport tågtransporter med sju avgångar i veckan till Hallsberg, fem avgångar i veckan till Eskilstuna och fem avgångar i veckan Skillingaryd. Till skillnad från transporter via lastbil är en relativt liten del av kostnaden för att bedriva tågtransporter rörliga. En anledning till detta är att tåglinjer inte kan dirigeras om på samma sätt som flöden via lastbil.

Konflikten i Göteborgs hamn resulterade bland annat i att containrar inte hann lossas i hamnen vilket innebar att GDL:s kunder inte fyllde containerplatserna på GDL:s tåglinjer. När fyllnadsgraden på tågen, och därmed intäkterna, minskade stod GDL Transport kvar med samma fasta kostnader som innan konflikten vilket kostade företaget stora belopp. Transporter via tåg är således beroende av jämna flöden med få störningar för att maximera fyllnadsgraden. Förutom de direkta ekonomiska förlusterna av minskad fyllnadsgrad innebar den minskade fyllnadsgraden även en försämrad energieffektivitet. Att transportera energieffektivt värderas högt av GDL Transport samt företagets kunder varför en försämrad energieffektivitet i slutändan, utöver att drabba miljön, även riskerar att påverka GDL:s kundrelationer negativt.

Containrar som skulle ha lossats i Göteborg lossades under konfliktens mest intensiva period i bland annat Stockholm, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Malmö, Köpenhamn och Åhus. För GDL Transport ledde dessa oförutsägbara omdirigeringar till stor obalans i trafiken eftersom det inte gick att planera var lastbilarna skulle placeras i Sverige för effektivast transport. Utöver att transportledarna i och med ständiga ad hoc-lösningar och omdirigeringar av lastbilarna drabbades av hög administrativ arbetsbörda resulterade obalansen i GDL:s trafik i väldigt många tomkörningar – alltså att företagets lastbilar tvingades köra utan last.



Konflikten i Göteborgs hamn resulterade i att rederier tvingades lossa containrar som var planerade att lossas i Göteborg i andra hamnar. För GDL Transport ledde detta till en markant ökning av tomkörningar.

Containrarna lossades i de hamnar som för tillfället hade tillräcklig kapacitet att hantera dem vilket gjorde det svårt för GDL Transport att förutspå i vilken hamn containrarna skulle lossas i. Därmed tvingades GDL Transport köra sina lastbilar utan last runt om i Sverige på jakt efter containrarna.

5.4 Rederier

Osäkerheten i Skandiahamnen resulterade i att rederier valde att lägga om transoceaniska direktlinjer till och från Göteborg till förmån för större hamnar nere på kontinenten för att säkerställa sina transporter och undvika risken att inte hinna lasta eller lossa godset i Göteborgs hamn. Från de europeiska storhamnarna erbjöds sedan linjer med feedertrafik till hamnar i Sverige. Två av rederierna som agerade till följd av hamnkonflikten i Göteborg är två av världens största rederier: Mediterranean Shipping Company (MSC) och Orient Overseas Container Line (OOCL).

MSC upphörde med transoceaniska direktanlöp

Innan konflikten eskalerade i Göteborgs hamn stod MSC för ungefär 20 procent av den totala volymen i Skandiahamnen. I maj 2017 upphörde MSC med sina transoceaniska direktanlöp till Göteborg för att istället transportera godset till Göteborg med feederfartyg från främst Hamburg. En månad senare gjorde MSC bedömningen att läget inte hade förbättrats och tog därför beslut om fullständigt bokningsstopp för import från Asien till Göteborg. Feedertrafiken från de europeiska hamnarna till Göteborg upphörde och lades om till hamnarna i Gävle, Stockholm och Norrköping. MSC var inte ensamma om att lägga om trafiken till andra svenska hamnar varför det var av stor vikt för rederierna att agera snabbt för att hinna före den stundande trafikstockningen till följd av kapacitetsbristen i de andra hamnarna.

Trafiken till Göteborgs hamn har återupptagits av MSC men de anser att konflikterna under 2017 fortfarande påverkar hamnens operativa verksamhet negativt. Utan en stabil och långsiktig lösning i Göteborgs hamn ser MSC en minskad andel transoceaniska direktanlöp samt ökad andel feedertrafik.

Oviss framtid i Göteborg för OOCL

Det Hong Kong-baserade rederiet OOCL var en av de största kunderna i Skandiahamnen innan konflikten. I maj 2017 beslutade rederiet dock om ett temporärt bokningsstopp till dess att konflikten lösts. Osäkerheten i hamnen orsakad av konflikten resulterade i att servicenivåerna påverkade OOCL:s kundrelationer negativt.



I maj 2017 upphörde MSC helt med sina transoceaniska direktanlöp till Göteborg och OOCL beslutade om ett bokningsstopp till Göteborgs hamn fram till att konflikten i Skandiahamnen lösts.

Utöver minskad produktions- och servicenivå i hamnen innebär avsaknaden av transoceaniska direktanlöp högre omkostnader och längre transittider till följd av fler omlastningar vilket påverkar prissättningen gentemot slutkund. Detta medförde att potentiella kunder valde rederier som fortfarande hade transoceaniska direktanlöp till Göteborg framför OOCL, som istället valde att skifta mycket av importen till de svenska ostkusthamnarna för att skydda kundernas och sina egna intressen.

OOCL bedömer att rederiets framtida verksamhet i Göteborgs hamn är oviss för och beror på en helhetsbedömning avseende långsiktighet, pålitlighet och utökning av lastningskapaciteter i form av den omdiskuterade farledsfördjupningen i hamnen.

6 Hur drabbas övriga delar av samhället?

Effektiva transporter av gods – både inom och mellan länder – är av stor betydelse för näringslivets konkurrenskraft. Godstransporter ger dock upphov till olika typer av samhällsekonomiska kostnader som bör beaktas när logistik- och infrastrukturlösningar värderas ur ett samhällsperspektiv. I detta kapitel beskriver vi de kostnader som belastat andra aktörer än näringslivet till följd av hamnkonflikten i Göteborgs hamn.

Sammanfattning

Hamnkonflikten har gett upphov till samhällsekonomiska kostnader som drabbar hela samhället. Godstransporter via sjöfart är effektivt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, men konflikten har gett upphov till både ökad sjötrafik samt ökade transporter via lastbil och tåg.

För containrar som omdirigerats under 2017 beräknar vi att dessa kostnader uppgår till totalt 190 miljoner kronor. Den största andelen kostnader uppstår till följd av ökade inrikes transporter, motsvarande 70 miljoner kronor. Koldioxidutsläppen har ökat med 70 000 ton vilket motsvarar kostnader på 80 miljoner kronor.

6.1 Godstransporter via sjöfart är samhällsekonomiskt effektiva

Beräkningar av samhällsekonomiska kostnader av godstransporter grundas i stor utsträckning på vilka parametrar som inkluderas i modellerna samt antaganden kring dessa parametrar. En stor osäkerhetsfaktor är de långsiktiga konsekvenserna av utsläpp av växthusgaser. Även antaganden kring diskonteringsvärden³⁴ har stor påverkan på modellernas utfall. Det bör därför noteras att beskrivningar av godstransporters samhällsekonomiska kostnader i monetära termer bör ses som ungefärliga och beroende av specifika förutsättningar och antaganden i de modeller som tillämpas. Med dessa förbehåll kan vi dock konstatera att sjöfart är ett samhällsekonomiskt effektivt transportsätt.

Trafikanalys har ett av regeringen löpande uppdrag att följa upp transportsektorns samhällsekonomiska kostnader. I tabellen nedan beskrivs myndighetens estimeringar av samhällsekonomiska kostnader i ören per tonkilometer för godstransporter via (i) tung lastbil med släp, (ii) godståg samt (iii) sjöfart i ören per tonkilometer.

Transport via lastbil och godståg kräver stora investeringar i bland annat vägar respektive räls och medför därmed höga infrastrukturkostnader. Kostnader för infrastrukturinvesteringar för sjöfart är dock jämförelsevis låga och uppgår till ungefär en tiondel jämfört med de två förstnämnda

³⁴ Diskontering innebär en värdering av framtida inkomster i nutida termer.

transportslagen. Även olycksrisken är relativt låg vid sjöfartstransport. Den samhällsekonomiska kostnaden för olyckor per tonkilometer är fem gånger högre för godstransport via tung lastbil jämfört med transport via sjöfart. Koldioxidutsläpp för transport via sjöfart är hälften så stor som lastbilstransporter. Godståg uppvisar dock lägst utsläpp per tonkilometer.

Även om koldioxidutsläpp står för en stor del av utsläppen av växthusgaser tillkommer även andra typer av emissioner vid transporter. Den samhällsekonomiska kostnaden för andra emissioner är låg för godståg – ungefär motsvarande en tiondel av transporter som sker per lastbil och sjöfart. För både lastbil och godståg tillkommer även samhällsekonomiska kostnader för buller. Inga sådana kostnader uppstår för transporter via sjöfart då dessa transporter inte sker i befolkade miljöer.

Sammantaget är den samhällsekonomiska kostnaden av en tonkilometer som fraktas per lastbil ungefär 3-5 gånger högre än en tonkilometer gods som fraktas per sjöfart. Motsvarande är den samhällsekonomiska kostnaden för frakt per godståg ungefär 70 procent högre än sjöfartstransporter.

Tabell 6.1 – Samhällsekonomiska kostnader vid godstransport (öre/tonkilometer)

Typ av transport	Infrastruktur	Olyckor	CO2	Övriga emissioner	Buller	Totalt
Tung lastbil med släp	6	1	6	1	2	17
Godståg	7	0,2	0,2	0,1	0,8	8,6
Sjöfart	0,6	0,2	3	1	0	5,0

Källa: Trafikanalys (2018)

Not: På grund av avrundningar summerar inte delsummorna till totalkostnaderna för respektive trafikslag.

6.2 Kostnader uppstår främst från ökad sjötrafik och koldioxidutsläpp

Som beskrivits ovan har hamnkonflikten inneburit att godsflöden omdirigerats på många olika vis. För att beräkna de kostnader som drabbat hela samhället till följd av konflikten i Göteborgs hamn utgår vi från följande tre perspektiv, som korresponderar till de poster som används för att beräkna ökade kostnader för företag att dirigera om godsflöden (förutom omlastningskostnader som inte innebär ytterligare negativa samhällskostnader):

1. Längre sjöfartstransporter

Göteborgs hamn har på grund av sitt läge på den svenska västkusten relativt nära till den europeiska kontinenten samt andra världsdelar. Omdirigerade sjötransporter till andra hamnar innebär därför ofta att containrar färdas lägre sträckor sjövägen. Som nämnts i Kapitel 4 estimerar vi att varje container som omdirigerats från Göteborg till en annan svensk hamn i genomsnitt färdas 590 kilometer längre till följd av omdirigeringen.

2. Ökad trafik från europeiska hamnar via lastbil och tåg

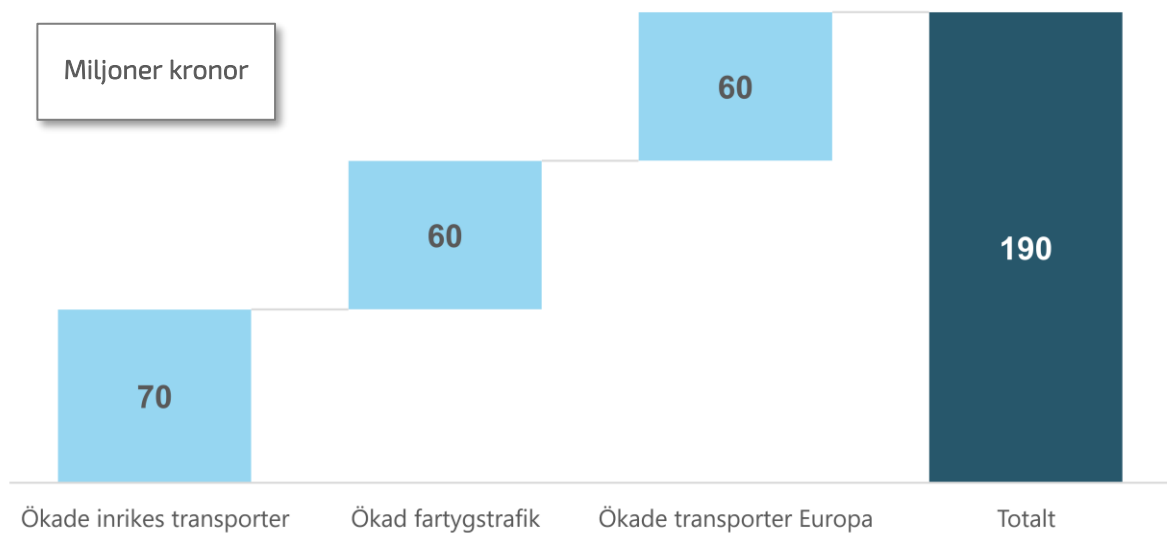
Sjötransporter till och från europeiska hamnar med påföljande transport landvägen till och från Sverige har ökat. Detta medför ökade transporter via tåg och lastbil från kontinenten, där framför allt lastbilstransporter medför ökade samhällsekonomiska kostnader jämfört med transporter via sjöfart. Liksom i beräkningarna av ökade kostnader för näringslivet utgår vi i dessa beräkningar från antagandet att en tredjedel av de omdirigerade containrarna vardera dirigerats till de tre största hamnarna i norra Europa - Rotterdam, Antwerpen samt Hamburg.

3. Ökad trafik inom Sverige via lastbil och tåg

Göteborg är beläget gynnsamt i förhållande till en stor del av mottagare av importvaror samt avsändare av exportvaror inom Sverige. Omdirigeringar till andra hamnar har medfört längre transporter inom landet via lastbil samt tåg vilket innebär ökade samhällsekonomiska kostnader. Sammantaget estimerar vi att varje container i genomsnitt färdas ungefär 180 kilometer längre inom riket till och från slut- och startdestination till följd av omdirigeringarna.

Totalt uppgår de kostnader som uppstått till följd av omdirigeringar av containrar från Göteborgs hamn under 2017 som drabbar hela samhället till ungefär 190 miljoner kronor. I Figur 6.1 beskrivs dessa kostnader fördelat på transporttyp. Den största kostnadsposten är ökade inrikes transporter som 2017 har medfört kostnader på 70 miljoner kronor. Den ökade fartygstrafiken har gett upphov till kostnader på 60 miljoner kronor. Även ökade transporter landvägen till och från europeiska hamnar har medfört kostnader som uppgår till 60 miljoner kronor.

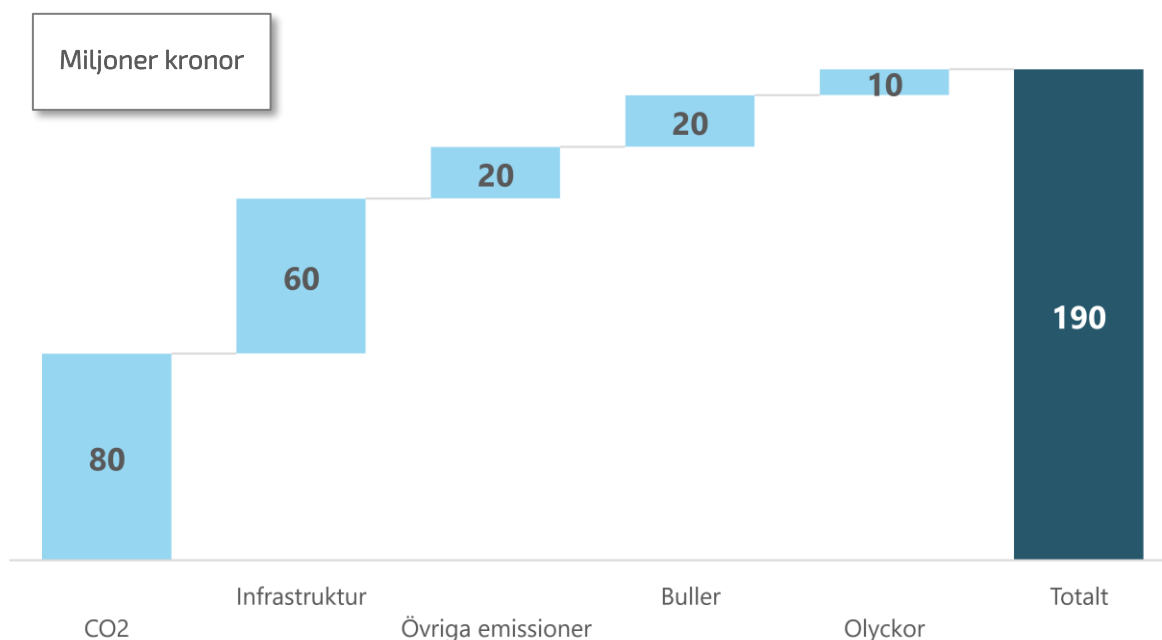
Figur 6.1 – Ökade kostnader för hela samhället per omdirigerat flöde



Källa: Damvad Analytics baserat på data från Sveriges Hamnar, APM Terminals samt Trafikanalys.

De ökade samhällsekonomiska kostnaderna beror primärt på ökade koldioxidutsläpp, se Figur 6.2. Koldioxidutsläppen har ökat med 70 000 ton vilket motsvarar kostnader på 80 miljoner kronor. Slitage på infrastruktur uppgår till 60 miljoner kronor medan övriga typer av emissioner står för 20 miljoner av kostnaderna. Ökat buller motsvarar kostnader på 20 miljoner kronor medan kostnader för olyckor³⁵ uppgår till tio miljoner kronor. Observera dock att vissa av dessa kostnader uppstår utanför Sveriges gränser såsom exempelvis lastbilstransporter från en europeisk hamn till slutdestination i Sverige. Om andelen kostnader för infrastruktur, buller samt olyckor som uppstår utanför Sveriges gränser räknas bort från estimeringen uppgår de totala samhällsekonomiska kostnaderna till ungefär 140 miljoner kronor.

Figur 6.2 – Ökade kostnader för hela samhället per kostnadstyp



Källa: Damvad Analytics baserat på data från Sveriges Hamnar, APMT samt Trafikanalys.

Beräkningarna ovan baseras på de i ASEK 6.1 rekommenderade kostnaderna för koldioxid på 1,14 kronor per kilo (uttryckt i 2014 års prisnivå). Denna nivå härleds från den politiska värderingen av koldioxidutsläpp baserat på nuvarande skattenivå på utsläpp av koldioxid. Dock är kostnaden för utsläpp av koldioxid mycket svåra att prissätta då konsekvenserna på längre sikt är problematiska att prognostisera. I ASEK 6.0 rekommenderas därför att en kostnad på 3,50 kronor per kilo används för känslighetsanalyser av koldioxidutsläpp. I Appendix redogör vi för en känslighetsanalys med detta alternativa värde för koldioxidutsläpp.

³⁵ Notera att detta inte innefattar faktiska olyckor utan värdet på de förväntade olyckorna (till exempel trafikolyckor) som inträffar vid transport av en given mängd gods en viss sträcka.

7 Sammanfattande diskussion

Effektiva transporter sjövägen till och från Sverige är avgörande för Sveriges konkurrenskraft. Vi är ett litet, handelsberoende land i norra Europa med behov av pålitliga och välfungerande logistiklösningar för både export och import. Sjöfart är det vanligaste och mest kostnadseffektiva transportsättet vid långväga godsfrakter, vilket understryker hur viktiga Sveriges hamnar är för den svenska näringslivet. Utan välfungerande och pålitliga noder för transporter sjövägen till och från Sverige minskar företagets förmåga att handla med de typer av varor som exporteras och importeras.

Företag som påverkats negativt av hamnkonflikten har drabbats på många olika vis. Vissa företag har på grund av osäkerhet kring containerhanteringen i Göteborgs hamn dirigerat om sina godsflöden till andra hamnar i Sverige - trots högre kostnader och längre ledtider. Andra företag har använt sig av transporter landvägen genom Europa till hamnar på kontinenten. Exporterande företag har varit tvungna att använda sig av kostsamma transportlösningar för att inte tappa kunder i andra länder medan importerande företag på motsvarande vis tvingats till ineffektiva transporter för att få tillgång till insatsvaror till sin produktion eller varor redo för försäljning till slutkund. Omdirigeringarna av containrar har inte bara inneburit ökade transportkostnader utan även ökade administrations- och lagerhanteringskostnader för att hantera omställningen av de förändrade godsflödena.

Hamnkonflikten har haft stor inverkan på logistikflöden till och från Sverige och har påverkat godsflöden både sjövägen till och från Sverige samt landvägen inom riket och till hamnar på den europeiska kontinenten. Förutom direkta kostnader som uppkommit för företag vid omdirigering av containrar har den ökade trafiken även gett upphov till kostnader för hela samhället i form av exempelvis koldioxidutsläpp och andra miljömässiga kostnader. I tabellen nedan sammanfattas de estimerade konsekvenserna av hamnkonflikten för företag och övriga delar av samhället.

SAMMANFATTNING AV HAMNKONFLIKTENS KONSEKVENSER 2017

Hur stora flöden har påverkats?	Omdirigerade containrar (antal TEU)	240 000
	Värde på omdirigerad handel	64 miljarder kronor
Vilka kostnader har uppstått för svenska företag?	Ökade logistikkostnader	1,5 miljarder kronor
	Kostnader för längre transporttider till följd av längre transportsträckor	60 miljoner kronor
	Kostnader till följd av försenade godstransporter	3 miljarder kronor
	Totala kostnader för svenska företag	4,5 miljarder kronor
Vilka kostnader har uppstått för andra aktörer?	Övriga samhällsekonomiska kostnader	190 miljoner kronor

De kostnader som beskrivits i denna rapport och som sammanfattas i ovanstående tabell har estimerats utifrån konservativa antaganden. Känslighetsanalyser av förseningskostnader samt kostnader för övriga samhället indikerar att de faktiska kostnaderna kan uppgå till betydligt högre summor. Dessutom riskerar chocker för godstransporter till och från landet, såsom hamnkonflikten i Göteborg under 2017, på längre sikt få betydligt större konsekvenser för svenska företag.

Göteborgs hamn är idag Sveriges största och viktigaste hamn sett till mängden hanterat gods - om kapaciteten minskar i Sveriges största hamn påverkas hela näringslivet. Även om hamnkonflikten i Göteborg har gett upphov till de kostnader för näringsliv och samhälle som beskrivits i denna rapport kan vi konstatera att konflikten riskerar att kosta betydligt högre summor i framtiden. På kort sikt kan många företag hantera konsekvenserna av något längre transporttider och förseningar, men om godstransporter till och från Sverige inte kan upprätthållas finns risk för större konsekvenser såsom att produktion flyttas utomlands. På längre sikt finns därför risk att konsekvenserna blir mycket stora.

Till följd av konflikten har större rederier valt att omlokalisera sina rutter från Göteborg till andra hamnar i Sverige och Europa. Detta trots att hamnen i Göteborg oftast är det mest kostnadseffektiva alternativet. Som påpekats i denna rapport efterfrågar logistikaktörer lösningar som präglas av förutsägbarhet, flexibilitet och tillgänglighet. Osäkerheten som skapats av konflikten innebär att företag och rederier väljer bort Göteborgs hamn som nav för godstrafik till och från Sverige trots högre kostnader.

Att rederier valt att dirigera om transoceaniska transporter från Göteborg till hamnar i Europa är en av de konsekvenser av konflikten som riskerar att få störst långsiktiga konsekvenser. Utan pålitliga och kostnadseffektiva lösningar för transporter till och från Sverige riskeras Sveriges långsiktiga konkurrenskraft. Transoceaniska sjötransporter är effektiva både ur kostnads- och miljösynpunkt. Då Göteborgs hamn idag är den enda hamnen i Sverige som kan hantera de största transoceaniska fartygen riskerar en fortsatt konflikt minska andelen transoceaniska transporter till Sverige.

Om rederier på grund av osäkra förhållanden i svenska hamnar väljer att lägga om direktrutter för transoceaniska transporter till andra hamnar i Europa kommer feedertrafiken till och från svenska hamnar att öka vilket kommer leda till ökade transportkostnader för svenska företag och försämra landets närhet till den europeiska kontinenten och i förlängningen övriga världen. Detta är dels negativt för svensk konkurrenskraft men även för övriga samhället då feedertrafik och ökade transporter landvägen leder till negativ miljöpåverkan.

Konflikten bör även sättas i en kontext där en enskild hamn påverkats av en arbetsmarknadskonflikt. Den minskade kapaciteten i Göteborgs hamn har trots omdirigeringar och ökade logistikkostnader inte inneburit annat än marginellt minskade nivåer av export och import. Handel har bedrivits på samma nivåer med förseningar och högre kostnader som följd. En anledning till detta är att transporter trots allt kunnat dirigeras om till andra hamnar i Sverige (även om de hanterat godsflödena med begränsad kapacitet). Om liknande konflikter uppstår i flera svenska hamnar samtidigt – vilket inte bör betraktas som ett omöjligt framtida scenario – riskerar konsekvenserna inte enbart innebära ökade logistikkostnader för svenska företag utan även minskade import- och exportnivåer. Då handel med omvärlden har mycket stor betydelse för det svenska näringslivet kan en sådan situation få betydande konsekvenser för Sveriges internationella konkurrenskraft.

Referenser

- Business Region Göteborg (25 oktober 2017) *Elvines höstjackor blev försenade*. Länk:
<https://www.businessregiongoteborg.se/sv/kontext/elvines-hostjackor-blev-forsenade>
- Dagens Handel (27 september 2017) *Hobbex har drabbats hårt av hamnkonflikten – har tappat en månadsförsäljning*. Länk:
https://www.dagenshandel.se/article/view/557402/hamnkonflikt_sanker_handlare
- Directorate-General for Internal Policies (2015) *Modal share of freight transport to and from EU ports*
- Nellman, Bo-Lennart. Wajzman, Jakob (2014) *Utvecklingen av rangerbangårdarna i Sverige - Hittillsvarande utveckling och samhällsekonomiska kalkyler för rangerbangårdar samt prognoser för järnvägens produkter*. KTH Arkitektur och samhällsbyggnad.
- Trafikanalys (2012) *Godstransporter i Sverige – redovisning av ett regeringsuppdrag*, rapport 2012:7
- Trafikanalys (2016) *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys*, rapport 2016:7
- Trafikanalys (2017) *Varuflödesundersökningen 2016*
- Trafikverket (2017) *Tillsammans för tåg i tid*, Resultatrapport 2017.
- Trafikanalys (2017) *Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning*, PM 2017:10
- Trafikanalys (2018) *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, rapport 2018:7
- Trafikverket (2018) *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 6.1*, Version 2018-04-01.
- TransportForsk (2012) *Godsövergångar - En studie för Trafikanalys*
- Transportstyrelsen (2017) *Väg eller järnväg vid transporter av gods – vad säger litteraturen?* Dnr TSJ 2017-3780
- VINNOVA (2008) *Svenskt Makrologistik*. VINNOVA-rapport VR 2008:13
- VTI (2016) *SAMKOST 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*

Appendix

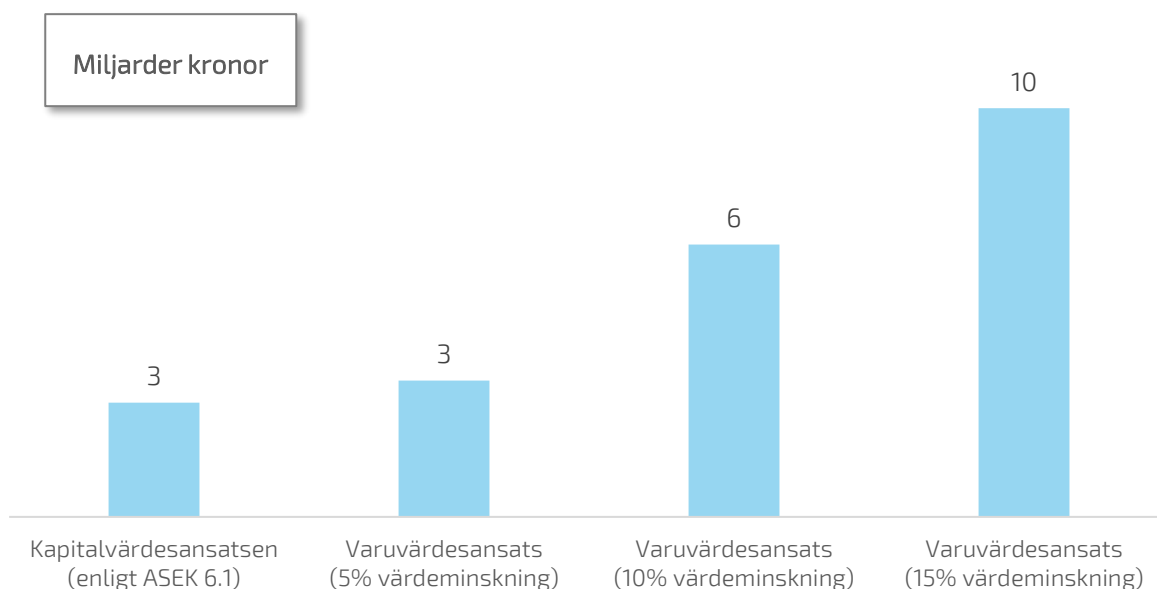
Känslighetsanalyser

Alternativ beräkning av förseningskostnader

I figuren nedan beskrivs estimeringar av företags kostnader för förseningar till följd av hamnkonflikten baserade på en varuvärdesansats, där olika scenarion baserade på antaganden om godsets värdeminskning beskrivs. Värdeminskning kan betraktas som den minskade försäljning som uppstår på grund av att varan i fråga förstörs vilket är vanligt vid förseningar av livsmedel, att varor anländer för sent för att vara relevanta att sälja i butik såsom specifika klädkollektioner, eller att försäljning uteblir på grund av att en potentiell kund vänder sig till en annan leverantör på grund av förseningen.

Vissa varugrupper är mer känsliga än andra vid förseningar. Vid ett antagande om en genomsnittlig värdeminskning på fem procent av samtligt försenat gods uppgår företagens kostnader för godsförseningarna till följd av konflikten i Göteborgs hamn till tre miljarder kronor – samma nivå som beräkningarna baserade på ASEK:s rekommendationer baserade på en kapitalvärdesansats. Vid ett antagande om 15 procents värdeminskning uppgår kostnaderna för till 10 miljarder kronor – över tre gånger högre än den estimerade kostnaden baserat på kapitalvärdesansatsen utifrån ASEK:s rekommendationer. Dessa alternativa estimeringar av kostnader för förseningar indikerar att förseningskostnaderna som beräknats utifrån rekommendationerna i ASEK med största sannolikhet är i underkant.

Figur A.1 – Alternativa beräkningar av förseningskostnader



Källa: Damvad Analytics baserat på Sveriges Hamnar, APM Terminals, Trafikanalys samt SCB.

Alternativ beräkning av kostnader för koldioxidutsläpp

Som beskrivits i avsnitt Kapitel 6 uppgår de officiella estimeringarna av kostnader för koldioxidutsläpp till 1,14 kronor per kilo. Detta belopp baseras på den politiska värderingen av koldioxidutsläpp utifrån nuvarande skattenivå på utsläpp av koldioxid. Om vi skalar upp kostnaderna till den rekommenderade nivån för känslighetsanalys på 3,50 kronor för varje utsläppt kilo koldioxid ökar samhällskostnaderna markant. Med detta antagande om kostnader för koldioxidutsläpp närapå fördubblas de estimerade kostnaderna för övriga samhället från 190 miljoner kronor till 360 miljoner kronor.

Känslighetsanalys av totala kostnader för övriga delar av samhället



Källa: Damvad Analytics baserat på data från Sveriges Hamnar, APMT samt Trafikanalys.

Intervjuer med företag

Vi har inom ramen för denna studie genomfört 15 intervjuer med företag som på olika vis påverkats av arbetsmarknadskonflikten i Göteborgs hamn. I tabellen nedan framgår de intervjuade företagen.

Tabell A.1 – Intervjuade företag

Företag	Sektor
Axfood	Handel, hotell, restaurang
BillerudKorsnäs	Industri
Clas Ohlson	Handel, hotell, restaurang
DB Schenker	Transport
GDL Transport	Transport
H&M	Handel, hotell, restaurang
IKEA	Handel, hotell, restaurang
Lindex	Handel, hotell, restaurang
Lumine LED	Handel, hotell, restaurang
Löfbergs	Handel, hotell, restaurang
MSC	Transport
OOCL	Transport
SCA	Industri
Uddeholm	Industri
Volvo-koncernen	Industri

Företagsenkät

Inom ramen för detta uppdrag skickades en webbenkät till Svenskt Näringslivs företagarpanel. Företagsenkätens fältperiod var 23 februari – 5 mars 2018. En påminnelse gick ut 28 februari. Urvalet bestod av samtliga panelister i Svenskt Näringslivs företagarpanel, bestående av 7.806 företag.

Enkäten riktade sig till företag som anser sig påverkade av konflikten. I enkätutskickningsmailet ombads företagen därför svara huruvida de ansåg sig påverkade av konflikten eller ej genom att klicka på en "ja-länk" eller en "nej-länk". Endast företag som klickade på ja-länken skickades vidare till enkäten. Totalt klickade 301 företag på denna ja-länk under fältperioden.

För att möjliggöra ett enkätutskick till företagarpanelen inom tidsramen för detta projekt gjordes ett specialutskick Svenskt Näringslivs företagarpanel vilket begränsade möjligheten att beräkna antal nej-svar och därmed även den totala svarsfrekvensen. Även företag som inte svarat "ja" eller "nej" i mailutskicket kan ha påverkats av hamnkonflikten. Företagarpanelens normala svarsfrekvens ligger runt 30 procent och utifrån ett antagande om att detta även gäller för detta enkätutskick har ungefär ett av åtta företag i företagarpanelen påverkats av hamnkonflikten.

I tabellerna nedan beskrivs branschindelning samt storlek på företag som deltagit i företagsenkäten och anser sig påverkade av hamnkonflikten. Företagen anger själva vilken sektor de anser sig tillhöra samt hur många anställda företaget har.

Tabell A.2 – Sektorsindelning av företag som anser sig påverkade av hamnkonflikten

Sektor	Antal	Andel (%)
Industri	150	50
Tjänster	24	8
Handel, hotell, restaurang	73	24
Transporter	43	14
Byggindustri, installation	11	4
Totalt	301	100

Tabell A.3 – Storlek på företag som anser sig påverkade av hamnkonflikten

Antal anställda	Antal	Andel (%)
0-9	50	34
10-49	8	36
50-199	24	18
200+	14	13
Totalt	301	100

Tabell A.3 – Regional fördelning på företag som anser sig påverkade av hamnkonflikten

Region	Antal	Andel (%)
Norr	61	20
Mitt	60	20
Syd	54	18
Väst	126	42
Totalt	301	100

Tabell A.4 – Regionfördelning

	Norr	Mitt	Syd	Väst
Region	Dalarna	Gotland	Bekinge	Halland
	Gävleborg	Stockholm	Kalmar	Jönköping
	Jämtland	Södermanland	Kronoberg	Västra Götaland
	Norrbottn	Uppsala	Skåne	Värmland
	Västernorrland	Västmanland		
	Västerbotten	Örebro		
		Östergötland		

Sammanfattning: Hamnkonflikten har inneburit ökade logistikkostnader och försenade transporter för svenska företag. Fortsatt kapacitetsbrist för transporter via sjöfart till och från Sverige riskerar på lång sikt att påverka landets konkurrenskraft negativt.

DAMVAD Analytics

Engelbrektsgatan 5
114 32 Stockholm

Havnegade 39
DK-1058 Copenhagen K

info@damvad.com
damvad.com