



Handelshögskolan
VID GÖTEBORGS UNIVERSITET

Sveriges Hamnar

—

Ägande, Investeringar och Effektivitet

Magisteruppsats
Industrial and Financial Management
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet

Vårterminen 2010

Erik Falkeby 830515-
Jonas Holm 850313-

Handledare: Evert Carlsson

Sammanfattning

Sveriges hamnärning står för 85 procent av all import och export till och från Sverige genom landets över 50 kommersiella hamnar. Det övervägande kommunala ägandet av hamnarna medför att en nationell strategi för hamnarna saknas, även om försök har gjorts att utse strategiska hamnar genom en SOU-utredning. Syftet med uppsatsen är att beskriva investeringar, investeringsbeslut och godsflöden i ett urval av Sveriges hamnar. Vi avser att sedan koppla gjorda investeringar till eventuellt ökad godsmängd. Detta har undersökts genom intervjuer med beslutsfattare samt med statistiska beräkningsmetoder. Resultaten påvisar ett behov av större nationell enighet framför konkurrensen mellan olika hamnar, samt i viss mån en önskan om ett helhetsperspektiv för att säkra hamnarnas kvalité och effektiva godsflöden.

Innehållsförteckning

<u>1</u>	<u>INLEDNING</u>	<u>1</u>
1.1	BAKGRUND	1
1.2	PROBLEMATISERING	3
1.3	SYFTET MED ARBETET	4
1.4	FORSKNINGSFRÅGOR	4
1.5	AVGRÄNSNINGAR	4
1.6	DISPOSITION	6
<u>2</u>	<u>METODER OCH METODVAL</u>	<u>7</u>
2.1	VETENSKAPLIGT SYNSÄTT	7
2.2	FORSKNINGSANSATS	7
2.3	FORSKNINGSMETOD	7
2.4	DATAINSAMLING	7
2.4.1	DATAINSAMLING GENOM INTERVJU	8
2.4.2	KVANTITATIV DATAINSAMLING	8
2.5	VÄRDERING AV STUDIENS RESULTAT	9
2.5.1	VALIDITET	9
2.5.2	RELIABILITET	9
2.5.3	KÄLLKRITIK	10
<u>3</u>	<u>TEORI</u>	<u>11</u>
3.1	HAMNAR	11
3.2	HAMNAR SOM ARBETSGIVARE	12
3.3	ARGUMENT FÖR OFFENTLIGT ÄGDA HAMNBOLAG	12
3.4	INVESTERINGAR	13
3.5	OFFENTLIGT LEDARSKAP OCH DESS BESLUTSPROCESSER	13
3.6	DATA ENVELOPMENT ANALYSIS	14
<u>4</u>	<u>RESULTAT</u>	<u>16</u>

4.1	GODSFLÖDEN	16
4.2	PROGNOSER.....	18
4.3	KONKURRENTER	18
4.4	EFFEKTIVITET	19
4.5	INVESTERINGAR	20
4.6	BERÄKNINGSGRUNDER FÖR INVESTERINGAR	22
4.7	DATA ENVELOPMENT ANALYSIS	23
4.8	ÄGANDEFÖRHÅLLANDEN	25
5	<u>ANALYS</u>	28
5.1	KONKURRENS	28
5.2	EFFEKTIVITET	28
5.3	DEAP	30
5.4	INVESTERINGAR OCH ÄGANDE.....	31
6	<u>SLUTSATS</u>	33
7	<u>FÖRSLAG TILL FRAMTIDA FORSKNING</u>	35
8	<u>KÄLLOR</u>	36
9	<u>BILAGOR</u>	40
	BILAGA 1A – INVESTERINGAR PER KUSTOMRÅDE (MKR)	40
	BILAGA 1B – GODSFLÖDE (TUSEN TON) PER KUSTOMRÅDE.....	40
	BILAGA 1C – GODSFLÖDE (TUSEN TON) PER HAMN	40
	BILAGA 2A - INDATA DEAP	41
	BILAGA 2B - UTDATA DEAP.....	42
	BILAGA 3- INTERVJUFRÅGOR.....	43

1 Inledning

Uppsatsen berör ett urval av Sveriges hamnar och dess investeringar, effektivitet, och konkurrenssituation. Bakgrundsbeskrivningen ger en bild av hamnindustrin och dess roll i samhället och försöker förklara den komplexitet som omgärdar industrin. Problematiseringen lyfter fram den svenska hamnningen med det stora antal hamnar som finns inom landet och hur det sannolikt inte finns utrymme för alla aktörer. Teorikapitlet avser att ge läsaren en grund att stå på och öka sin förståelse för de metoder som används längre fram i arbetet. Med denna grund kan läsaren tillgodogöra sig analysen och slutsatserna på ett bra sätt.

1.1 Bakgrund

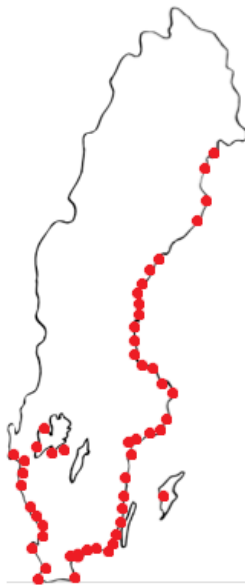
Sjöfarten är en starkt bidragande faktor till vår tids höga grad av globalisering, branschen har möjliggjort en utbredd handel mellan kontinenterna. Historiskt sett har till exempel Hansa-alliansen och senare Ostindiska Kompaniet bidragit till en utbredd handel mellan Sverige och andra länder över haven. I takt med att större delar av världen industrialiserats har potentiella marknader utökats enormt. Även produktions- och inköpsdelar av företag har i stor utsträckning möjliggjorts att outsourca. (Vining & Globerman, 1999) Det grundläggande rekvisit som möjliggjort detta är en välfungerande transportsektor där transportkostnaden understiger differensen i kostnad mellan att producera på två olika marknader.

Sjöfartstrafiken är och har alltid varit en viktig del av världshandeln. Sett till EU står sjöfarten för mer än 90 % av all handel till och från unionen samt för cirka 40 % inom gränserna. (Selkou & Roe, 2004) Sverige med sitt topografiska läge är inget undantag. Historiskt har sjösektorn varit starkt reglerad med statlig kontroll över aktörerna. 1970 och 80-talen var dock en tid av liberalisering av branschen. Detta har medfört en än mer global interaktion mellan aktörer världen över, vilket har gjort logistikkedjor mer invecklade och komplexa än någonsin förr. (Notteboom, 2004) Privatiseringstrenden har varit stark världen över de senaste decennierna. Förespråkarna talar om effektiviseringsvinster för hamnen i form av bättre och mer konkurrenskraftiga tjänster (Tongzon & Heng, 2004). De delar av hamnar som privatiserats är främst de operationella delarna av hamnbolagen vilka inkluderar stuveriverksamheten och utrustningen i land. Privatiseringen är historiskt sett vanligare bland bulkterminaler (olja etc) än container- och godsterminaler. (Baird, 2002) Detta är en logisk följd av att till exempel oljebolag oftare äger sina egna terminaler. Gjorda studier visar på skillnader i effektivitet mellan olika länder tillika mellan offentliga och privata bolag. Tongzon & Heng (2004) genomförde en studie på 25 hamnar och fann slutsatsen att det

optimala är en kombination av privat och offentligt ägande. Där den offentliga sektorn behåller det övergripande ansvaret med rollen som samordnare och den privata sektorn tillåts driva de operativa delarna. Deras slutsatser förespråkar även privat finansiering över offentlig.

Efter containerhanteringens intåg 1956 då det första skeppet avseglade från Newark, New Jersey med containerlast har utvecklingen gått snabbt (Rodrique & Brown, 2008). Denna tids innovativa hanteringsmetod innebar enorma fördelar, snabbare hantering och mindre personalresurser. Resultaten av denna nya hanteringsmetod lät inte vänta på sig, att istället kunna lossa hela enhetslaster förändrade hamnverksamheten radikalt. Uppställningsplatser för containrar ersatte lagerbyggnader, pিরer byggdes om, hamnar fick företa sig investeringar i kranar för lossning av containrar och hamnarbetare behövdes i mindre utsträckning. Storbritannien gick till exempel från att ha cirka 80 000 hamnarbetare 1967 till 11 400 1986, en siffra som ytterligare signifikant minskat sedan dess. (Talley, 2009)

Hela sjöfartssektorn präglas av att det är en kapitalintensiv och riskfylld bransch. (Notteboom, 2004) Infrastrukturen såväl som skepp kräver stora investeringar. Skillnaden mellan dessa två är dock graden av flexibilitet. Ett rederi är tämligen flexibelt i sina val av rutter samt frekvensen rörande hur dessa ska trafikeras, och kan således välja att verka på platser där



Figur 1.1 Samtliga svenska kommersiella hamnar. (Egen bild)

godset finns. (Rodrique & Brown, 2008) Investeringarna i infrastrukturen, som är mindre flexibel, har i och med paradigmskiftet till containergods och enhetslaster ökat för hamnarna. Trenden fortsätter peka på allt större skepp, vilka även kräver större investeringar i infrastrukturen i land. 1992 kunde det största containerskeppet lasta 8 400 TEU¹, idag beställs skepp med kapacitet på uppåt 14 000 TEU. Detta ställer högre krav på hamnar rörande ökat hamndjup, bredden i hamnar, större och längre kranar då skeppen blir bredare, större uppställningsytor samt infrastruktur för att kunna vidaretransportera godset inlands. (Talley, 2009) I förlängningen kommer detta vidare bidra till utvecklingen mot att vissa hamngiganter växer sig större, och mindre

¹ TEU, *Twenty-foot Equivalent Unit*, standardiserat mått för containrar motsvarande en 20-fots container. En 40-fot container motsvarar 2 TEU.

hamnar får inrikta sig mot feedertrafik till dessa och ge upp direktanlöp.

Globalt sett finns det 4 500 kommersiella hamnar (Rodrique & Brown, 2008), varav endast en bråkdel hanterar större mängder gods. Samma tendenser ses i Sverige, med över 50 kommersiella hamnar som hanterar cirka 85 % av all import och export till/från Sverige (Sveriges Hamnar, 2006) Framgångsreceptet för en hamn är alltid två saker, goda inlandsförbindelser samt ett strategiskt läge ur nautisk synpunkt. Dessa kriterier uppfylls dock inte alltid, vilket leder till en överetablering världen över som medför att utbudet av hamnar överstiger efterfrågan (Goss, 1990:A).

1.2 Problematisering

I Sverige finns idag över 50 kommersiella hamnar i drift. (Sveriges Hamnar, 2010). Göteborgs Hamn är den i särklass största hamnen och hanterade närmare 35 000 tusen ton 2008 (Göteborgs Hamn, 2009). Det är den enda hamnen som tar emot oceangående containerfartyg, det vill säga direktanlöp från andra kontinenter (Sjöfartsverket, 2007). Många av de svenska hamnarna är specialiserade på vissa typer av varor, till exempel bulk, skog, olja, bilar eller containrar.

Majoriteten av hamnarna är kommunalt ägda (Sveriges Hamnar, 2010) Man kan därför anta att beslut rörande hamnen inte enbart fokuserar på hamnens lönsamhet och framtid, utan att även ett kommunalt/regionalt perspektiv appliceras. Detta framgick när en utredning lades fram om att utse hamnar av strategiskt värde i Sverige som speciellt skulle lyftas fram och satsas på. Från en början utsågs ett tiotal hamnar, men efter protester från politiker² om att förbisedda hamnar också hade ett strategiskt värde utökades listan till 20 hamnar. (SOU:2007:58) Detta påvisar konkret det klimat som råder i Sverige rörande hamnarnas utveckling. Ingen kommun eller region vill se sig själva som mindre viktiga än andra. Konkurrenssituation är även tydlig mellan hamnarna som verkar inom samma segment, i till exempel södra Sverige ser man en tydlig tendens till detta rörande hamnarna i Trelleborg, Karlshamn, Ystad och Malmö som alla verkar inom RoRo³-segmentet.

² Se till exempel: *Motion 2008/09:T539 Strategiska hamnar* om Norrköpings hamns strategiska värde.

³ RoRo, från engelskans Roll-on Roll-off som avser färjetrafik för lastbilar.

Hantering av fartyg är dyr, både sett till land och utrustning. Därför torde investeringsbeslut i sådan utrustning föregås av adekvata affärsmässiga analyser av förväntad nytta och avkastning. Syftet med investeringar är att öka sina godsvolymer, sålunda kan ökad godsmängd ses som en avkastning på investeringarna jämte effektivitetsvinster. Det är ingen större tvekan om att en expansion av handel medför samhällsnytta i form av ökade anställningar och fördelar för näringslivet. Dock bör man beakta var den största nyttan uppstår, vart resurserna bäst nyttjas. Inte heller kan man se dessa investeringar som riskfria, utan tvärt om då en hamn som tidigare nämnts är bunden till sitt geografiska läge och har inte möjligheten att flytta sin verksamhet till andra platser vid behov.

Med denna uppsats vill vi undersöka i vilken utsträckning svenska hamnar använder sig av de investeringsbeslutsprocesser som anses riktiga i likartade stora investeringar i det privata näringslivet. Problematiken som vi tidigare presenterat med lokala och regionala agendor, istället för en nationell strategi, är något som borde kunna lösas i ett litet land som Sverige. Vi anser att en genomlysning av investeringsbesluten och dess konsekvenser runt om i landet borde vara av intresse.

1.3 Syftet med arbetet

Syftet med uppsatsen är att beskriva investeringar, investeringsbeslut och godsflöden i ett urval av Sveriges hamnar. Vi avser att sedan koppla gjorda investeringar till eventuellt ökad godsmängd.

1.4 Forskningsfrågor

För att kunna uppfylla vårt syfte kommer vi arbeta med följande forskningsfrågor. Frågorna är ämnade att besvara dels hur investeringar företas, samt vidare vilket utfall gjorda investeringar haft.

- Vilka investeringsmodeller används i svenska hamnar?
- Vilka effektivitetsmått används?
- Finns det en korrelation mellan investeringar och ökad godsmängd?

1.5 Avgränsningar

Sjöfartsbranschen omfattar väldigt många delar, vi har i den här uppsatsen valt att göra vissa avgränsningar. Geografiskt har vi avgränsat oss till Sverige. Då det i Sverige bedrivs

hamnverksamhet på väldigt många orter i olika skepnader har vi vidare valt att avgränsa oss till hamnar som i utredningen om strategiska hamnar utsetts till just detta. Av dessa hamnar som är utpekade som strategiska hamnar är sex stycken blandhamnar, det vill säga att de hanterar alla olika typer av gods. Det är dessa vi valt att begränsa oss till. Tidsperioden vi valt att avgränsa oss till rör sig från slutet av 1990-talet till nutid, detta för att kunna få ett hanterbart dataurval samt tillförlitlig statistik.

1.6 Disposition

Uppsatsen inleds med ett bakgrundskapitel för att beskriva och definiera valet av ämne. Här framförs grundläggande information om sjöfarten, dess uppbyggnad och utveckling. Vidare belyser vi de problem vi anser finnas inom den svenska sjöfartsnäringen och avslutar med syftet med vår uppsats samt de avgränsningar vi arbetar med.

Metodkapitlet behandlar kort vad vi har gjort, hur vi har gjort det och varför vi valde att genomföra studien på det sätt vi gjort.

Vidare i teoriavsnittet genomförs en mer grundlig genomlysning av funktionaliteten av en hamn och dess del i ett större transportnätverk. Akademisk forskning rörande offentligt ägande förs även fram här i form av artiklar på ämnet. Detta för att ge läsaren en bild av problematiken som kan uppstå då offentlig sektor i vissa avseende skiljer sig från den privata.

I resultatkapitlet presenteras den insamlade datan, dels statistiskt underlag samt genomförda intervjuer. Detta kapitel lägger grunden för analysen, där datan tolkas och vägs samman.

I kapitel 5 analyserar vi insamlad data, med avseende på konkurrens, ägande och effektivitet och kopplar detta mot de intervjuer vi genomfört och de akademiska texter som tidigare presenterats i uppsatsen.

Slutligen presenteras de slutsatser vi dragit från undersökningen samt förslag till framtida forskning.

2 Metoder och metodval

Metodkapitlet behandlar vilka forskningsmetoder som uppsatsen baseras på, hur studien är genomförd samt hur eventuella problem behandlats rörande materialet.

2.1 Vetenskapligt synsätt

Vår empiriska undersökning grundar sig i kvalitativa intervjuer och viss kvantitativ data. Vår analys av materialet kan svårligen anses vara fri från egna tolkningar.

2.2 Forskningsansats

Vår uppsats utgångspunkt är litteraturstudier inom områdena hamnverksamhet, offentliga investeringar (framförallt infrastruktur och då i synnerhet hamnar) och investeringspolicies. Med detta som bakgrund insamlas empirisk data i form av statistik och intervjuer.

2.3 Forskningsmetod

Denna uppsats använder, utifrån Taylors (1984) definitioner kvalitativ metod samt vidareutvecklas med en kvantitativ studie genomförd med hjälp av *Data Envelopment Analysis*. Den kvalitativa undersökningen syftar till att ge en bild från beslutsfattarna som står bakom investeringarna. Detta ställs sedan mot den kvantitativa undersökningen som genomförts för att se om verkligheten stämmer överens med vad beslutsfattarna säger. Önskvärt hade varit om det funnits standardiserade effektivitetsmått att jämföra mellan hamnarna, då detta under studiens gång visat sig ej vara fallet har vi valt att genomföra en Data Envelopment Analysis (DEA) på vårt urval av hamnar. Denna metod räknar ut ett optimum av en kombination av input variabler, i vårt fall kapital (anläggningstillgångar) och antal anställda ställt mot hur stor mängd output (godsmängder) som genereras. Metoden baseras på linjär programmering och resultaten från körningarna påvisar vart det finns överkapacitet i det undersökta urvalet, samt vilket undersökt objekt som har den optimala sammansättningen av inputvariabler. Vårt val av denna metod baseras på önskan om att kunna jämföra dessa olika hamnar på ett konsekvent sätt i avsaknad av andra enhetliga effektivitetsmått. I teoriavsnittet 3.5 finns en mer grundlig genomgång om funktionaliteten av DEA-metoden.

2.4 Datainsamling

Vår datainsamling består av både primär- och sekundärdata (Lundahl & Skärvad, 1992). Primärdatan insamlas genom intervjuer med beslutsfattare och sekundärdatan är en

sammanställning av relevant tillgänglig statistik i form av årsredovisningar samt trafikstatistik.

2.4.1 Datainsamling genom intervju

Vårt mål är att kartlägga vilka metoder som används vid beslutsprocesserna för investeringar, samt vilket utfall gjorda investeringar haft. Detta medför att en lägre grad av standardisering är önskvärd. Vi har genomfört fyra intervjuer med beslutsfattare i svenska hamnar. Samtliga intervjuer har haft likartade frågeformulär, men kan ej sägas vara fullt standardiserade, då ordningsföljden och intervjusituationen har skiljt sig åt mellan respondenterna. Ostandardiserade intervjuer är enligt Lundahl och Skärvad (1992) lämpliga vid insamling av mjuka data, till exempel olika personers uppfattning av en situation. Intervjuerna genomfördes över telefon då den geografiska spridningen av våra respondenter försvårade personliga möten. Innan intervjuerna skickades ett frågeformulär (bilaga 3) ut till respondenterna för att ge dem tid att bekanta sig med frågorna. Under intervjuerna, som tog mellan 30 minuter och en timma styck att genomföra, spelades hela konversationen in samtidigt som anteckningar togs. Detta för att minimera risken att missa information och ha möjlighet att gå tillbaka till rådatan vid behov. Nedan återfinns sammanställningen över de personer vi intervjuat.

Namn	Hamn	Befattning	Datum
Antti Laakso	Varberg	VD	100504
Björn Nilsson	Karlshamn	VD	100510
Erik Froste	Södertälje	VD	100428
Tommy Halén	Trelleborg	VD	100507

Tabell 2.1 Intervjupersoner

2.4.2 Kvantitativ datainsamling

Denna studie bygger förutom kvalitativ datainsamling även på kvantitativ data. Datainsamlingen som vi genomfört är framförallt data genom statistikunderlag, årsredovisningar samt intervjuer. Statistik över godsmängder finns tillgängligt genom flera olika kanaler, dels hamnbolagens årsredovisningar samt i deras informationsmaterial. Vi har dock valt att konsekvent tillgodose oss statistik genom det officiella nationella statistikorganet Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Då vi jämfört siffror från SIKA med hamnbolagens egna har vi upptäckt vissa differenser. Om detta beror på olika räknemetoder eller en frisering av statistiken från hamnbolagen låter vi vara osagt. Dock blir vi garanterade en följdriktig insamlingsmetod av statistik när vi använder SIKAs siffror. Detta ger oss ett korrekt underlag för jämförelser med god reliabilitet.

Finansiell data har hämtats från hamnbolagens årsredovisningar för perioden 2000-2008. Då vissa av hamnbolagen under ett par år har haft separerat äganden mellan infrastrukturen (byggnader och mark) samt den operationella delen krävdes det en sammanvägning av dessa bolags siffror för att få ett konsekvent underlag. Detta var fallet med Karlshamn under åren 2001-2002 där Karlshamns Kajer AB ägde infrastrukturen och Karlshamns Hamn och Stuveri AB stod för personalinsatsen. För att få ett korrekt underlag vägdes materiella anläggningstillgångar samman tillsammans med antal anställda.

2.5 Värdering av studiens resultat

2.5.1 Validitet

Validitet anses föreligga när mätinstrumentet mäter vad det är avsett att mäta (Lundahl och Skärvad, 1992). För att uppnå hög validitet har vi en bred bakgrundsbeskrivning och problembeskrivning som mynnar ut i ett klart syfte. Datainsamling har skett via intervjuer med vid olika hamnar, oberoende av varandra. De resultat som kommit fram från dessa intervjuer är komparabla, vilket tyder på att vi mätt samma saker hos alla objekt. En viktig aspekt att tänka på att vara konsekvent vid användandet av måttenheter (Ejvegård, 2009). I denna uppsats behandlas olika data av bland annat godsvolym och investeringar.

Investeringar som studerats har varit av olikartad typ, och har gjorts vid olika tider. Även studerade godsvolymer har validiteten beaktats. Det är viktigt att godsvolym behandlas med samma mått oavsett vilket flöde som avses. I de flesta fall räknas godsvolym av containrar i Twenty Foot Equivalent Unit (TEU), när man berör bulk (olja) räknar man i ton och RoRo (Roll-On Roll-Off) benämns i antalet enheter. I de fall studerad data är uppbyggd i andra mått har dessa räknats om till dessa enhetliga mått så att vidare behandling av data har kunnat företas på adekvat sätt.

2.5.2 Reliabilitet

Reliabilitet avser frånvaron av slumpmässiga mätfel. För att en undersökning skall ha god reliabilitet skall mätningen inte påverkas av vem som utför mätningen eller under vilka omständigheter mätningen sker. (Lundahl & Skärvad, 1992) Vår reliabilitet rörande datainsamlingen säkerställs genom ett konsekvent handlande. Vår ståndpunkt är att SIKA står för en god reliabilitet vilket ger oss en låg sannolikhet att våra siffror är felaktiga. Vid eventuella felaktigheter bör dessa fel anses vara systematiska mellan de mätta objekten och inverkar sålunda mindre på studiens resultat.

2.5.3 Källkritik

De tryckta källor som använts i denna uppsats betraktar vi uppfyller äkthetskravet (Ejvegård, 2009) då de är hämtade från väletablerade vetenskapliga tidsskrifter och förlag. En nyare källa är i allmänhet mer adekvat att använda än en äldre. Färskhetskravet är uppfyllt i det avseendet att studerat material är aktuellt. Dock är vissa av de vetenskapliga artiklarna något föråldrade, men detta påverkar inte vår uppsats nämnvärt då informationen och den teori vi hämtat från dessa inte har något ”bäst-före datum”. I vissa avseenden har vi däremot lagt större vikt vid samtidighetskravet. Detta gäller speciellt vid studerade hamnars investeringspolicys vid olika tidpunkter. Tidsperioden vi valt är baserat på tillgång till information och för att få tag på den måste vi kunna intervjua personer som varit delaktiga i tagna beslut de senaste åren. Källorna hade varit mindre trovärdiga om vi intervjuat dagens beslutsfattare om beslut tagna för 20-30 år sen, då de troligtvis inte besitter tillräcklig kunskap om dessa. De intervjuade företrädarna för de olika hamnarna kan inte sägas vara oberoende. De är förmodligen i sina svar färgade av egenintresse och att framhäva just ”sin” hamn som särskilt viktig. Detta har vi tagit hänsyn till genom att kontrollera de kvantitativa data respondenterna hänvisat till i andra källor.

3 Teori

För att läsaren skall kunna bilda sig en uppfattning om hamnars roll och betydelsen börjar detta kapitel börjar med en översikt över hamnverksamhet och det globala transportnätverket. Det fortsätter med argument för och emot offentligt ägda hamnar, och avslutas med ett kort stycke rörande investeringar samt en teoretisk genomgång av Data Envelopment Analysis.

3.1 Hamnar

Hamnar är viktiga noder i det globala transportnätverket, med avseende på den mängd gods som går vattenvägen. Hamnar är, framförallt i västvärlden, lokaliserade i närheten av städer sedan lång tid tillbaka. Detta kan leda till komplikationer och diskussioner om användandet av värdefull mark som är avsatt för godstransporter. Hamnar kan ej ses som en fristående entitet, utan som en del av ett större nätverk av noder som innefattar andra hamnar, inlandsförbindelser för vidarebefordran av gods etcetera. (Talley, 2009) Intressenterna är många och innefattar rederier, näringslivet, regionen samt ofta finns även ett nationellt intresse av en välfungerande hamnverksamhet.

Flera olika typer av trafik kan bedrivas mellan hamnar, men en generalisering som kan göras är att det i grunden finns två typer av trafik, direktanlöp och feeder. Direktanlöp kan beskrivas som länken mellan två olika transportnätverk baserade på olika kontinenter, till exempel Europa och Nordamerika. Dessa länkar går mellan stora hamnar med hög kapaciteten likväl fyllnadsgrad, till exempel Rotterdam – New York. (Lumsden, 2006) I Rotterdam genereras dock inte gods från tomma intet, utan tillförs genom feedertrafik från mindre hamnar runt om i Europa, såsom Göteborg. Likväl bedrivs även feedertrafik till Göteborg från mindre hamnar i Norra Europa i kombination med direktanlöp till/från Göteborg. Detta påvisar att en given hamn kan vara en del i flera olika konstruktioner av transportnätverk.

För en framgångsrik hamn krävs en väl fungerande infrastrukturlösning. Förutsättningen för en effektiv transportkedja är intermodala lösningar, där olika transportslag möts och varje transportslag utnyttjas till största möjliga nytta. (Rodrique & Brown, 2008) Detta ställer krav på infrastrukturen samt utrustningen för att möjliggöra överföringen av gods mellan transportslagen, i form av till exempel kranar och truckar, vägar och järnväg.

För att lasta och lossa containrar används vanligtvis landbaserade kranar vid kajkanten. Dessa kan vara ett hinder för hur stora skepp som kan anlöpa en viss given hamn, då kranens

aktionsradie avseende bredden på fartygen kan vara begränsad. Vidare krävs utrustning för att vidarebefordra godset inlands till uppställningsplatser eller lagring. (Talley, 2009)

3.2 Hamnar som arbetsgivare

För att visa lönsamhet räcker det inte med att det finns ett bra utbud av tjänster, det måste också finnas ett behov. Goss (1990:A) exemplifierar detta med två hamnar i England, Falmouth och Milford. Trots bra läge för naturhamnar och stora lokala ansträngningar har de inte lyckats attrahera gods i en ekonomiskt hållbar skala. I Portbury Dock i Bristol investerades mycket pengar i hamnen som sedan blev underutnyttjad. Pengar investerade är ofta subventionerade av skattebetalarna. (Goss, 1990:A)

Ett vanligt argument från lokala myndigheter för att subventionera och stödja en hamn är att det genererar jobbtillfällen, inte främst i hamnens godshantering utan i kringtjänster. Goss har ett antal invändningar mot en sådan policy. För det första är inte själva hamnen eller regionen runt omkring slutmålet för godset, det transporteras bara genom. Belgien, till exempel, hanterar ett stort antal containrar som varken har sitt ursprung eller destination i Belgien, vilket ger att det enda Belgien kan tillföra är att effektivt transportera gods genom landet. För det andra, att subventionera en hamn innebär att man subventionerar import- och exportföretag. Att subventionera import till den egna regionen medför att lokala konkurrenter riskerar att slås ut, och jobbtillfällen går förlorade istället för att skapas. Goss sista argument är att efterfrågan på arbetskraft bestäms av makroekonomiska faktorer som hamnmyndigheter bara liten makt att påverka. Det mesta de kan göra är att styra om efterfrågan från en region till en annan utan att påverka den totala efterfrågan på arbetskraft. (Goss 1990:A)

3.3 Argument för offentligt ägda hamnbolag

Goss tar upp ett antal argument för att ha ett offentligt ägt hamnbolag. Det första är att hamnen utgör ett gränssnitt mellan land och vatten, vilket skiljer sig åt jämfört med andra kommersiella ytor. Det kan inte värdesättas på en fri marknad som till exempel en tomt för en fabriksbyggnad. Vidare skiljer det sig i juridiskt avseende gällande skadeståndsanspråk. (Goss 1990:B)

Det andra argumentet är behovet av planering. En hamn kräver planering av väg- och järnvägsnätet, muddring etcetera. Sådana planeringar och investeringar som krävs för dessa är svåra att göra utan offentliga medel. Även om det är genomförbart för en stor privat aktör så innebär det risk för inneslutning och diskriminering. Goss beskriver utbyggnaden av

Brisbanes hamn som ett exempel på suboptimering och dålig planering då privata aktörer försökte bygga ut hamnverksamheten utan en övergripande hamnmyndighet. (Goss 1990:B)

Hamnar används till saker som inte är ekonomiskt hållbara, men av högt strategiskt värde för samhället, till exempel militär-, polis- och ambulansoperationer. Att ha en offentligt ägd hamn borgar för att dessa samhällsfunktioner får tillgång till nödvändiga faciliteter. (Goss, 1990:B)

Fjärde argumentet för att ha offentligt ägda hamnar är hantering med externaliteter. Trängsel, säkerhet, föroreningar är aspekter som det krävs en offentlig aktör för att samordna och sörja för. Goss påpekar att brandsäkerhet är speciellt viktigt i händelse av krig då stora mängder explosivt gods hanteras. (Goss, 1990:B)

3.4 Investeringar

Offentliga investeringar skiljer sig historiskt från de privata enligt tidigare akademisk forskning. Till skillnad från privata investeringar är inte alltid offentliga investeringar lika väl förankrade med avseende på ekonomisk rationalitet. Inte förrän på 1980-talet uppmärksammades denna brist, i samband med att det ekonomiska klimatet förändrades till det sämre. (Munell, 1992) Arrow och Lind (1970) framförde forskning som påvisade att risk hanterades tämligen lättvindigt rörande investeringsbeslut inom offentlig sektor. Enligt författarna finns två läger, varav det ena anser att risk ska hanteras lika, oberoende av investerare (privat eller offentlig). Det andra lägret påstår att den offentliga sektorn är mer förmögen att hantera risk, samt att deras investeringar är långt mer differentierade än den privata sektorn och har lägre risk för moral hazard. Detta tankesätt om väldifferentierade investeringar kan analogt tillämpas från aktiehandeln, där risken sprids över flera aktier (projekt).

3.5 Offentligt ledarskap och dess beslutsprocesser

Roger Henning (2000) påpekar i sin forskning att offentligt ledarskap och dess beslutsprocesser skiljer från den privata sektorn. Då den privata sektorn och dess företagsledare endast behöver fokusera på att maximera vinsten, har den offentliga sektorn andra agendor. Målet för politiker är att få röster, detta uppnås genom kompromisser och konflikthantering. Förvaltningen av kommunala verksamheter kan på många sätt te sig mer komplicerad än den privata. Henning lyfter fram kommunala styrelser där vissa styrelseledamöter inte delar samma idéer som verksamheten i fråga jobbar efter. Styrningen av kommunala bolag kommer i grunden från de förtroendevalda i kommunfullmäktige som tar beslut baserade på kommunstyrelsens arbete. I fall med kommunala aktiebolag kommer

ägardirektiven likt andra aktiebolag från bolagets styrelse. Dock agerar kommunala aktiebolags styrelser på uppdrag från kommunstyrelsen och i förlängningen kommunfullmäktige. (Anjou, 2008) VD:n för kommunala bolag agerar sålunda på uppdrag och efter ägardirektiven fastställda av kommunpolitikerna.

3.6 Data Envelopment Analysis

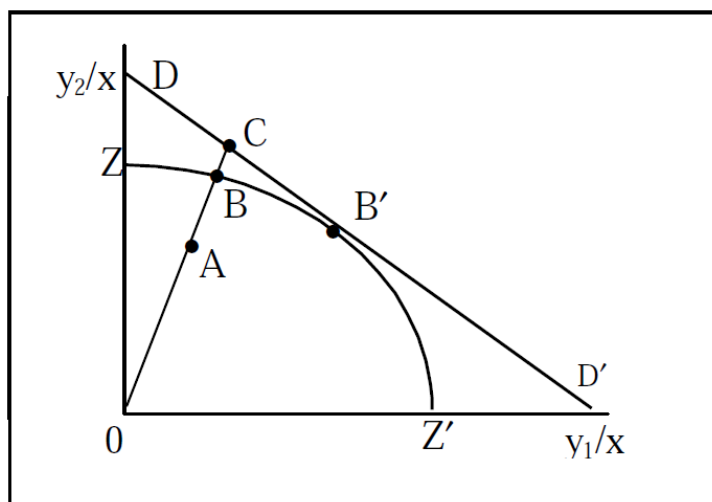
Vid användande av DEA behövs inte några antagande om pris eller ekonomiskt beteende. Detta gör att metoden passar bra in för syftet med denna uppsats. Den har tidigare använts vid studier av offentlig sektor och transportsektorn (Cowing och Stevenson, 1981). Coelli (1996) definierar Data Envelopment Analysis (DEA) som en icke-parametrisk matematisk programmeringsmetod för att estimerar gränsområden. Man kan med hjälp av DEA analysera produktionsenheter (hamnar) som producerar olika typer av tjänster med flera olika input.

En output orienterad DEA analys svarar på frågan: ”Med hur mycket kan output kvantitet proportionellt expandera utan att ändra input kvantitet?” Alltså kan en sådan analys svara på frågan om det finns brister i effektiviteten hos undersökta hamnar med avseende på flöde av olika godsslag kontra insats av kapital och arbetskraft.

Vid körning av rådata i ett program får man fram en så kallad frontlinje där effektiviteten är 1,0. Det är alltså här mot dessa som övriga hamnar jämförs mot. De firmor som har lägre effektivitet hamnar under denna frontlinje. Effektiviteten beräknas sedan som kvoten mellan sträckan origo-företag A och origo-frontlinje.

Ett enkelt exempel är då man har en produktion med två outputs (y_1 och y_2) och en input (x_1). I figur 3.1 representerar avståndet mellan punkt A och punkt B ineffektiviteten för produktionen. Alltså kan output öka så mycket utan att ny input tillförs. Den tekniska effektiviteten mäts med formeln:

$$TE_0 = OA/OB$$



Figur 3.1 Exempel på teknisk effektivitet från en output-orienterad DEA-analys. (Coelli, 1996)

Slack är ett begrepp som används för att beskriva brist i effektivitet eller över/under kapacitet. Om ett mätobjekt har slack i en output innebär det att objektet borde kunna producera mer av den outputen utan att öka sin input. Slack kan även uppstå i input, det innebär då att objektet borde, om man jämför sig mot frontlinjen, kunna producera lika mycket output även om man skär ner på till exempel insatt kapital. Om detta inte är möjligt har man en mindre effektiv process än benchmarkobjektet som ligger i fronten.

En analys med hjälp av DEA borde hitta slack i undersökta hamnar som kan förklaras i den kvalitativa datainsamlingen som gjorts genom intervjuer med berörda VD:ar.

4 Resultat

I detta kapitel redovisas godsflöden, investeringar och andra för studien relevanta data. Den presenteras sammanvävd med kvalitativ data insamlad främst via intervjuer med hamn-VD:ar. Syftet med att godsflödena presenteras är att dessa ger en bild av hur utveckling ser ut och ge grunden för ett effektivitetsmått. Kapitlet avslutas med en genomgång av ägarförhållanden och styrelsesammansättning i de studerade hamnarna för att ge en bakgrund till de ägardirektiv hamnarna arbetar efter.

4.1 Godsflöden

Data över godsflöden mellan åren 2000 och 2009 är hämtade från Statens institut för kommunikationsanalys, SIKAs, årliga rapporter över utrikes och inrikes trafik med fartyg. Siffrorna anger hanterat gods i tusen ton. Alltså både lossat och lastat gods.

De största godsflödena går via Västsverige, där Göteborg är den klart dominerande hamnen. Göteborg har ungefär lika stort godsflöde som sydkusten, och ungefär lika stort som ost- och nordkusten tillsammans.

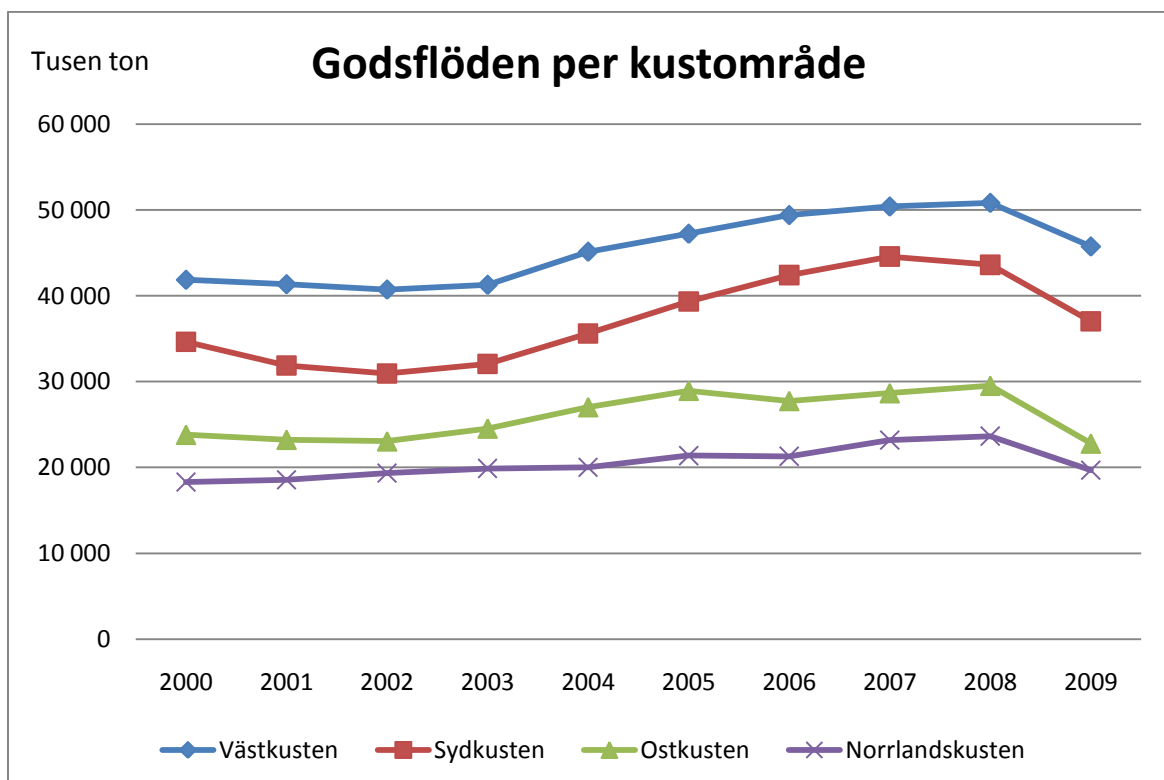


Diagram 4.1 Godsflöden per kustområde, Källa: SIKAs

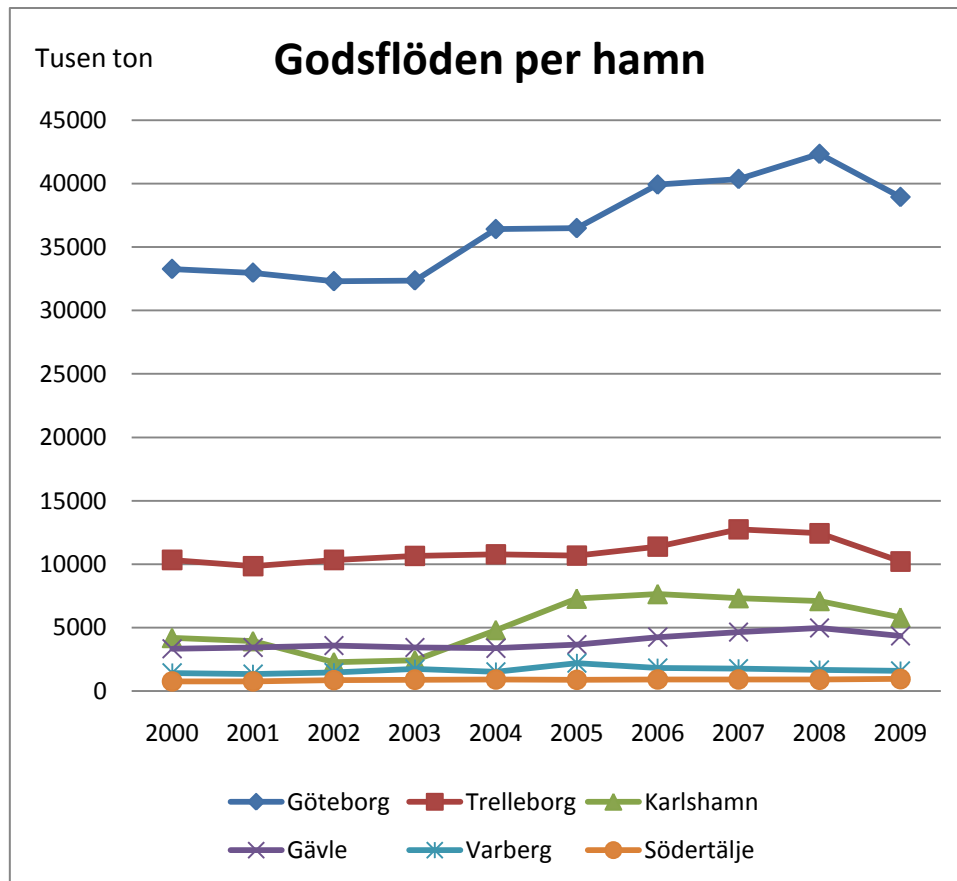


Diagram 4.2 Godsflöden per hamn Källa: SIKa

Samtliga hamnar har ett ökande godsflöde mellan 2000 och 2007. År 2008 och 2009 visar de flesta på en liten tillbakagång.

Ingen av de studerade hamnarna säger sig ha unika godsflöden, istället är det specialisering mot olika godsslag som är relevant. Till exempel är Varberg Sveriges största hamn på sågade trävaror och Karlshamn en av de större oljehamnarna. Istället för unika godsflöden pekar gärna hamnarna på deras unika geografiska läge med avseende på upptagningsområde, infrastrukturförbindelser och samverkan med mottagningshamnar.

Södertälje har senaste åren ökat sin containertrafik på bekostnad av Stockholms hamn. Från att Stockholm hanterade fyra gånger fler containrar hanterar nu Södertälje dubbelt så många som Stockholm.

De olika godsslagen skiljer sig åt när det gäller personalkostnad, anläggningstillgångar med mera. Fördelningen mellan de olika godsslagen skiljer sig åt mellan hamnarna.

4.2 Prognoser

De framtida prognoserna rörande godsflöden baserar de olika hamnarna på i stort sett samma grunder. Gemensamt för alla är att de för löpande diskussioner med sina kunder, det vill säga rederierna, över framtida godsvolymer. Avtalen mellan rederierna och hamnarna sträcker sig ofta över en fem års period, dock vill till exempel Trelleborg få till tio års avtal för kundspecifika nyinvesteringar. Dessa diskussioner med rederierna verkar oftast mynna ut i att hamnarna "tror på sig själva" och sålunda ser ljusst på framtiden. I fallet med Södertälje har man de senaste åren gått om Stockholm markant i containervolymer, en utveckling och tillväxt som man ser som bestående. Även Trelleborg uttalar att man måste tro på det man gör och satsa därefter. Dock sker detta i kombination med rapporter om framtida godsvolymer tillika utredningar om effekten av alternativa farvägar för gods. Närmast i tiden ligger byggandet av Fehmarn Bält- bron. Karlshamn baserar också sina prognoser på egen omvärldsbevakning samt diskussioner med rederierna men även den historiska tillväxten för verksamheten.

4.3 Konkurrenter

Hamnarna ser närliggande hamnar som konkurrenter. Återkommande är att lastbil och järnväg ses som konkurrenter. Björn Nilsson på Karlshamns Hamn ser öststaterna som en stor konkurrent. Han menar att polska och litauiska hamnar är mer effektiva och har en växande marknad. För att möta konkurrensen måste Karlshamn bygga allianser i form av transportkorridorer för att få det öst-västliga godsflödet från Norge och Danmark till Östeuropa. Samtliga hamnar ser konkurrens från kombiterminaler som konsoliderar gods på järnväg för direkttransport till andra hamnar, främst Göteborg.

Som konkurrensmedel lyfter Södertälje Hamn fram sitt geografiska läge som det främsta. Erik Froste sätter det geografiska läget på plats ett, två och tre över konkurrensmedel. På fjärde plats kommer service. Även Karlshamn lyfter fram sitt geografiska läge, främst med fokus på Östeuropa. Konkurrensmedel som i övrigt lyfts fram av hamnarna är flexibilitet, korta liggetider för skeppen och lagringskapacitet för bulkprodukter (olja).

Trelleborgs hamn ser ett växande hot från Malmö, där miljardinvesteringar görs för att kunna ta emot större fartyg. Trelleborg vill investera för motsvarande kapacitet gällande fartygslängd, 240 meter. Denna utbyggnad kommer som ett krav från deras kunder. Även Ystad är en konkurrent till Trelleborg, även om de är mycket mindre än Malmö. Konkurrens från Ystad har bestått i att redarna försökt ställa hamnarna mot varandra för att pressa

priserna. Tack vare att Trelleborg är en så stor hamn har de inte varit beroende av ett eller ett fåtal rederier och lyckats undvika ett scenario med prispress och prisdiskriminering.

Tommy Halén menar att *"Så länge man tror på sin egen verksamhet ska man inte lägga ner bara för att det blir konkurrens."* Även han, i likhet med till exempel Södertälje och Karlshamn, lyfter fram deras strategiska geografiska läge. Något hot från eventuell byggnation av en bro över Fehmarn Belt ser inte Trelleborgs hamn, snarare tvärt om, att det skulle generera ökat godsflöde i regionen och hamnen. Detta grundar Halén i att när Öresundsbron byggdes påverkades inte deras godsflöde negativt.

4.4 Effektivitet

De olika hamnarna använder effektivitetsmått i olika utsträckning. Det finns ingen branschstandard eller central statistik över effektivitetsmått. Södertälje använder ett antal olika effektivitetsmått; Hanterade containrar per timma, bränsleåtgång per truck och förbättringsförslag per månad. Från 2002 till 2009 ökade antal hanterade containrar per timma från 11,9 till 17,0. Någon motsvarande statistik för övriga studerade hamnar har ej gått att finna. Att det inte finns underlag för att benchmarka sig mot andra svenska hamnar anmärker även Erik Froste vid Södertälje Hamn på. Istället benchmarkar de effektivitetsmått mot ryska hamnar, där det faktiskt finns statistik. Varberg säger sig använda effektivitetsmått, men vill inte lämna ut dessa då arbetet med dem inte är färdigt och de är inte säkra på tillförlitligheten i dessa. Karlshamn menar att redarna benchmarkar åt dem genom att jämföra Karlshamn med andra hamnar rörande liggetid, lossningstid, etcetera.

Terminal Wests (Varberg) VD Anti Laakso uppger att de inte har några tillförlitliga effektivitetsmått i dagsläget, men håller på att arbeta med dem. Halén vid Trelleborgs hamn tycker att det är *"enormt svårt"* att jämföra effektivitet med andra hamnar, då alla hamnar skiljer sig åt med avseende på andelar godsslag och storlek.

Vissa fartyg ligger vid kaj för lossning och lastning i bara 45 minuter, för att klara detta krävs en effektiv internlogistik där man har så korta och få körsträckor som möjligt. Effektiviteten i juridiska spörsmål har Trelleborg ökat genom automatisk fotografering av samtliga trailers vid inpasseringsporten. Dessa foton används vid eventuella skadeståndsanspråk vid skada på trailern eller godset.

4.5 Investeringar

Som tidigare påpekats i bakgrunden är sjöfartsbranschen kapitalintensiv, något som avspeglas i de gjorda investeringarna över de senaste åren. Sammanställningen nedan är baserad på data hämtad från Transportgruppen vilka för statistik över Sveriges hamnar. Siffrorna baseras på hamnarnas egna siffror till undersökningen (från och med 2009 är det siffror baserade på prognoser).

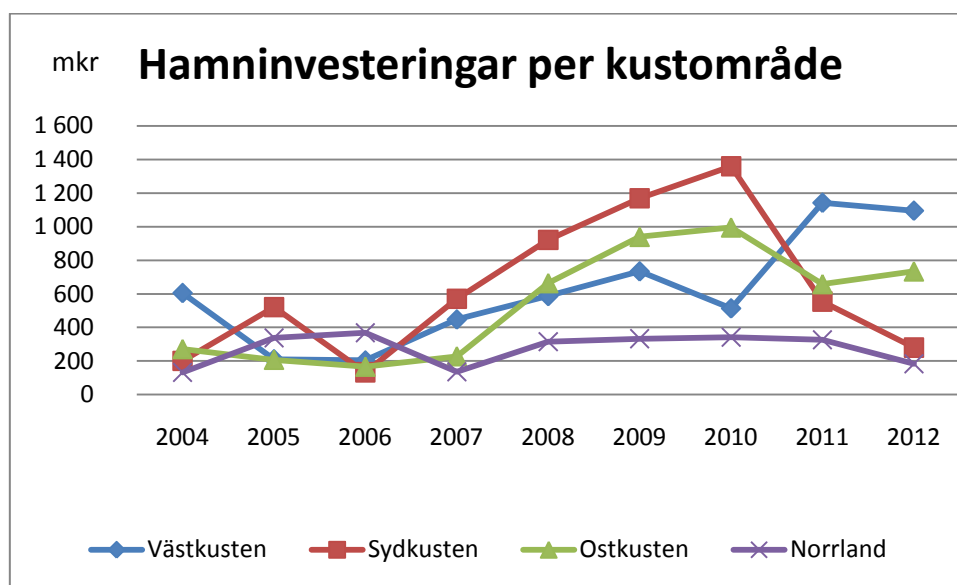


Diagram 4.3 Hamninvesteringar per kustområde Källa: Sveriges Hamnar 2005-2009

De personer vi intervjuat företräder olika syner på investeringar och investeringspolitik. Detta kan sammankopplas med storleken på hamnarna de företräder. De olika hamnarna upplever olika behov av framtida investeringar beroende på läge och framtida expansion. Det mest kostnadskrävande är nyinvesteringar i kajer, mark, byggnader och utrustning. Men samtidigt måste även utrustning (så som kranar, truckar, bogserbåtar etcetera) bytas ut. Den naturliga följderna blir att majoriteten av investeringarna som tas upp här är nyinvesteringar. Den punkt som förenar samtliga undersökta hamnar är det kommunala ägandet som står bakom hamnbolaget.

Karlshamn med stor andel färjetrafik till öst jämte oljehantering genomförde under 1990-talet stora investeringar i kajer och färjelägen när järnridån föll och en ny marknad öppnades upp. Dessa investeringar uppgick till närmare 250 miljoner kronor, något som var kännbart för en kommun med cirka 30 000 invånare. Dessa investeringar har följts upp med ytterligare investeringar i storleksordningen 400 miljoner kronor för vidare utveckling av kajer och

hanteringsapparaten. Enligt hamnens VD har investeringarna på 1990-talet ännu ej givit full avkastning. Framtiden pekar också på stora investeringar, dels utveckla produktportföljen med intermodala transporter samt privata investeringar inom energisektorn (biogas och etanol).

Trelleborg har precis så som Karlshamn genomfört stora investeringar i proportion till sitt invånarantal (44 000). Den senaste tio års perioden har 785 miljoner kronor investerats i hamnen i form av järnvägsspår, kajer och byggnader. Dagens volymer gör att Trelleborg nått sin maximala kapacitet, vilket ytterligare bör tala för investeringar. Viss EU-finansiering har bidragit i form av TEN-T⁴-projektet men majoriteten är finansierad genom banklån med kommunen som borgenär.

En mindre aktör, som Södertälje agerar på ett något annorlunda sätt. Årligen investeras i t.ex. mark och ersättningsutrustning, men inte nyinvesteringar i samma utsträckning som större aktörer. Södertälje uppger att de har kapacitet att fördubbla sina hanterade volymer (container samt olja) utan några större nyinvesteringar. De senaste åren (2007-2008) har de dock investerat relativt kraftigt i en ny kaj samt järnvägsspår med belopp uppgående till över 100 miljoner kronor.

Infrastrukturmässigt skiljer det sig också åt mellan hamnarna och de behov de upplever att de har. Medan Södertälje inte eftersträvar några investeringar i varken väg eller järnväg (utöver elektrifiering av järnvägen sista biten in i hamnen) uppger Karlshamn andra behov. Detta pekar på regionala skillnader där Södertälje är nöjda (lokaliserade bara minuter från E4/E20) medan Karlshamn är mindre nöjda med infrastrukturen kring hamnen så som E22. I den här frågan känner sig Karlshamn eftersatta rörande statliga investeringar, något som kan krävas för att få en välfungerande hamn redo för framtiden. Till viss utsträckning säger VD:n för Karlshamns hamn att EU bidrar med ett större stöd än vår nationella regering, genom TEN-T projekt.

⁴ The Trans-European Transport Networks, transportnätverk som ska verka för den öppna marknaden i form av handel och borga för ekonomisk tillväxt i unionen.

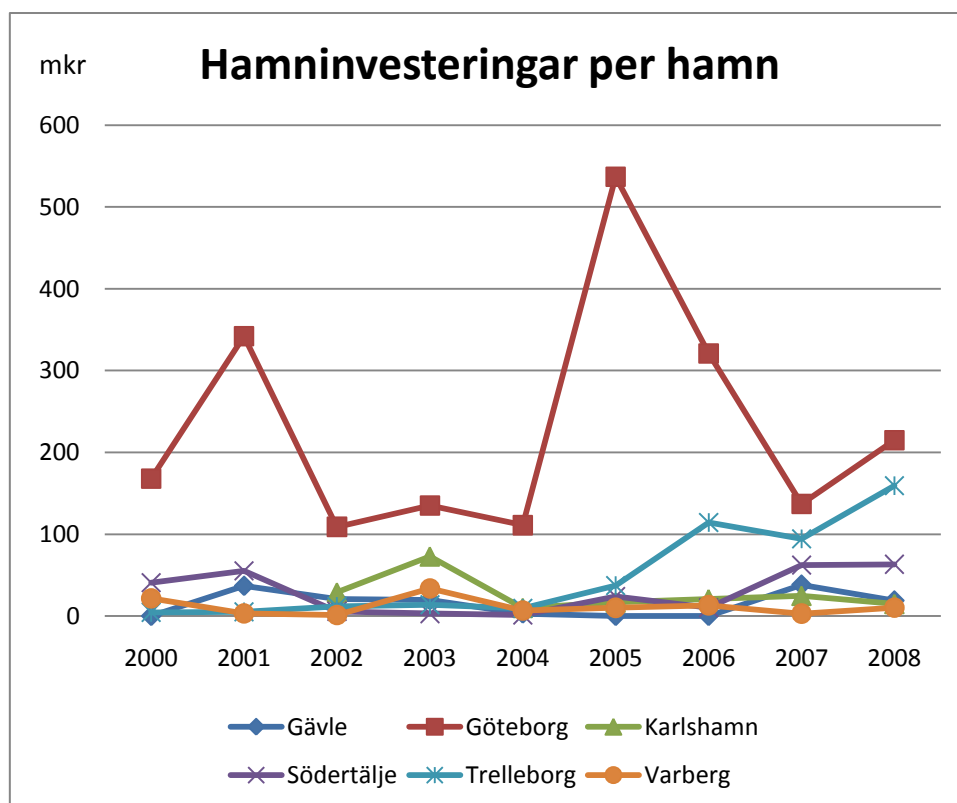


Diagram 4.4 Hamninvesteringar per hamn Källa: Årsredovisningar från respektive hamn

4.6 Beräkningsgrunder för investeringar

Genomgående för hamnarna är att de använder olika företagsekonomiska beräkningsmetoder för sina investeringar, likväl olika diskonteringsräntor. Omfattningen ter sig dock olika mellan hamnarna. Varberg tillika Karlshamn lyfter återbetalningsperiod medan övriga hamnar lyfter fram sina grundligare investeringsanalyser. I tabellen nedan sammanställs de olika diskonteringsräntorna som används. Alla påvisar dock att de använder investeringskalkyler, men endast Trelleborg utvecklar sitt resonemang rörande hur de räknar. Överlag räknar de på väldigt negativa siffror (framtida godsflöden och räntor) för sig själva, för att inte överskatta framtida intjäningsförmåga.

Karlshamn	$slr^5 + 3\%$
Södertälje	8 %
Trelleborg	4 % +
Varberg	4 %

Tabell 4.1 Avkastningskrav för de studerade hamnarna. Källa: Intervjuer med respektive hamns VD.

⁵ Statslåneräntan är f.n. 2,50 % (2010-05-26)

4.7 Data Envelopment Analysis

Nedan presenteras körningen av *Data Envelopment Analysis Program (DEAP)*. Indatan som användes finns i bilaga 2A. Inputdatan som använts är kapital (materiella anläggningstillgångar) och anställda personer i de olika bolagen. Dessa resurser är av största vikt för att bedriva hamnverksamheten och motiverar sålunda att vara med i denna analys. Anläggningstillgångarna syftar till det insatta kapital som finns i verksamheten, vilket även då över åren varierar i takt med genomförda investeringar. Samtidigt är det rimligt att tro att personalbehovet varierar över tid och sålunda korrelerar med förändringen i godsmängderna (outputen). Outputen har vi valt att dela upp i tre olika godsslag. Bulk som till största del består av oljeprodukter räknas i antal ton. Container räknas i enheter om TEU:s och RoRo (lastbilar som transporteras med färjor) räknas även den i antal enheter.

Den första kolumnen representerar effektiviteten i de undersökta hamnarna under nämnda år. Vidare sammanställs de uppkomna slack som finns mellan de olika hamnarna, både på output samt input sidan. Resultatet visar att Gävle år 08, 06 och 01 tillsammans med Trelleborg 07 och 05 bildar fronten i denna körning med en teknisk effektivitet på 1. Det är således dessa hamnar och år som har en optimal sammansättning av kapital och anställda i förhållande till det gods de hanterar. De övriga hamnarna och åren placerar sig sålunda i intervallet 0 – 1 där högre teknisk effektivitet är att föredra. Lägre effektivitet kan härledas till slack, det vill säga överkapacitet i inputvariablerna eller att man inte utnyttjar sin fulla potential (slack i output). Som synes i fallet med Göteborg har de alltid haft ett slack i personalutnyttjandet, något som dock minskat över åren. Inputslacket kan kopplas till att de hade kunnat hantera större mängder containrar, personalkapaciteten fanns där men nyttjades ej. En annan aspekt bidrar Karlshamn med, där har de för mycket anläggningstillgångar (slack) men inget slack i outputen. Detta talar för att de inte kan hantera mer gods då alla anställda utnyttjas till fullo. Vidare tolkning och analys av datan återfinns i analysavsnittet 5.3 där denna körning kopplas mot de intervjuer vi genomfört och där vissa av dessa slack visar sig har en logisk förklaring.

EFFICIENCY
SUMMARY

SUMMARY OF OUTPUT SLACKS

SUMMARY OF INPUT SLACKS

HamnÅr	te	BULK	CONTAINER	RORO	KAPITAL	ANSTÄLLDA
<i>Gävle08</i>	1.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<i>Gävle07</i>	0.942	0.000	26426.060	0.000	0.000	0.000
<i>Gävle06</i>	1.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<i>Gävle05</i>	0.878	0.000	15468.436	0.000	0.000	0.000
<i>Gävle04</i>	0.749	0.000	14298.063	0.000	0.000	0.000
<i>Gävle03</i>	0.646	0.000	17727.979	0.000	0.000	0.000
<i>Gävle02</i>	0.765	0.000	10991.279	83.132	0.000	0.000
<i>Gävle01</i>	1.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<i>GBG08</i>	0.431	54407.707	0.000	0.000	0.000	26.799
<i>GBG07</i>	0.467	53791.857	0.000	0.000	0.000	113.111
<i>GBG06</i>	0.445	49901.097	0.000	0.000	0.000	70.571
<i>GBG05</i>	0.453	47730.481	0.000	0.000	0.000	93.359
<i>GBG04</i>	0.520	39822.950	0.000	0.000	0.000	182.450
<i>GBG03</i>	0.500	31886.930	0.000	0.000	0.000	231.440
<i>GBG02</i>	0.564	36424.573	0.000	0.000	0.000	231.262
<i>GBG01</i>	0.484	32441.229	0.000	0.000	0.000	218.501
<i>GBG00</i>	0.514	32309.544	0.000	0.000	0.000	379.663
<i>Karls08</i>	0.595	0.000	222118.246	0.000	0.000	0.000
<i>Karls07</i>	0.615	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<i>Karls06</i>	0.682	0.000	232724.658	0.000	33572.147	0.000
<i>Karls05</i>	0.666	0.000	0.000	0.000	36430.206	0.000
<i>Karls04</i>	0.505	0.000	0.000	0.000	57064.114	0.000
<i>Karls03</i>	0.482	0.000	0.000	0.000	64711.494	0.000
<i>Karls02</i>	0.495	0.000	0.000	0.000	10723.523	0.000
<i>Karls01</i>	0.430	0.000	201797.206	0.000	10359.742	0.000

EFFICIENCY SUMMARY		SUMMARY OF OUTPUT SLACKS			SUMMARY OF INPUT SLACKS	
HamnÅr	te	BULK	CONTAINER	RORO	KAPITAL	ANSTÄLLDA
Söder08	0.237	3265.204	0.000	0.000	79848.714	0.000
Söder07	0.178	3337.908	0.000	0.000	21956.857	0.000
Söder06	0.157	2228.664	0.000	0.000	0.000	0.000
Söder05	0.123	168.443	0.000	113.941	0.000	0.000
Söder04	0.134	0.000	15365.489	0.000	0.000	0.000
Söder03	0.130	0.000	14716.828	0.000	0.000	0.000
Söder02	0.129	0.000	15973.165	0.000	0.000	0.000
Söder01	0.124	0.000	46596.784	0.000	10641.286	0.000
Söder00	0.119	0.000	4308.528	379.300	0.000	0.000
Trelle08	0.906	10.557	0.000	0.000	82764.737	0.000
Trelle07	1.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Trelle06	0.924	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Trelle05	1.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
Varb08	0.506	0.000	815.051	0.000	0.000	32.947
Varb07	0.539	488.287	0.000	0.000	0.000	45.811
Varb06	0.576	215.783	0.000	0.000	0.000	54.777
Varb05	0.599	0.000	8018.218	0.000	0.000	50.573
Varb04	0.378	0.000	19491.355	0.000	0.000	30.693
Varb03	0.499	0.000	15142.408	0.000	0.000	36.473
Varb02	0.619	0.000	10387.457	0.000	0.000	46.463
Varb01	0.526	0.000	10333.977	0.000	0.000	49.134
Varb00	0.493	0.000	13420.252	0.000	0.000	49.900

4.8 Ägandeförhållanden

Samtliga hamnar vi undersökt i denna uppsats är kommunalt ägda till 100%. Sålunda är det från kommunalt håll ägardirektiven kommer. Som tabellen⁶ nedan visar består styrelserna för hamnarna till en majoritet utav kommunalpolitiker. I vårt urval har förvisso tre utav hamnarna så kallade outsiders (styrelseledamöter skilda från ägaren). Dock kan graden av deras oberoende ifrågasättas i fall som till exempel Gävle där kommundirektören (högste kommundiensteman) sitter med i styrelsen.

⁶ Tabellen baseras på data från årsredovisningar, hamnbolagens hemsidor samt lokala partipolitiska hemsidor över deras förtroendevalda

Hamn	Totalt antal	Politiker	Arbetstagare	Outsiders
Gävle	7	5	0	2
Göteborg	9	9	0	0
Karlshamn	7	7	0	0
Södertälje	7	5	0	2
Trelleborg	9	6	2	1
Varberg	5	3	2	0
Totalt	44 (100%)	35 (79,5%)	4 (9,1%)	5 (11,4%)

Tabell 4.2 Styrelsesammansättning

Ordförande med utslagsröst = uteslutande politiker

Våra intervjupersoner har något olika syn på det kommunala ägandet, mest kritik framförde Trelleborgs Hamns VD. Hamnen är ett infekterat ämne i Trelleborg och debatteras flitigt inför en pågående expansion. Kommunen som ägare till hamnen framför i sina ägardirektiv att:

"Bolaget skall genom utveckling och tillhandahållande av rationella hamn- och logistiktjänster vara en av Sveriges ledande hamnar för godshantering och fortsätta att skapa goda förutsättningar för aktörerna inom färjetrafiken. För att bibehålla och stärka sin position skall målsättningen vara att utveckla hamnen till en av Skandinaviens effektivaste hamnar" (Trelleborgs Hamn, 2010)

Samtidigt som VD:n ska uppfylla och arbeta mot dessa direktiv möter han kritiska röster från samma politiker som ger honom direktiven. Centerpartiet går till exempel på val drivandes frågan om att halvera hamnen, medan Miljöpartiet går ett steg längre och vill lägga ner hamnen helt enligt VD:n. Patrik Holmberg, gruppleddare för Centern i Trelleborg uttalar sig i Sydsvenskan:

"– Vi vill minska utrymmet och satsa på en mer kvalitativ hamn. Det finns inget egenintresse i att hamnen blir hur stor som helst. Istället ger den dålig luft och begränsar stadens koppling till havet." (Sydsvenskan, 2010)

Ett problem VD:n upplever är brist på företagsekonomisk kompetens inom kommunen, där fritidspolitiker dominerar mötena. Vidare pekar Trelleborgs Hamns VD på ett behov av statlig samordning av hamnarna, där den strategiska hamnutredningen (SOU:2007:58) bör ligga till

grund. Problematiken som han ser det är att hamnarna är av nationellt intresse och kommunerna inte alltid är förmögna till att se till det bästa för riket som helhet. Liknande åsikter framförde även VD:n för Karlshamns Hamn som anser att hamnarna, liksom flygplatser, bör betraktas som en nationell resurs. Vidare är Södertälje Hamns VD, den i särklass minsta hamnen i vårt urval, av den personliga åsikten att investeringar bör ske i de stora hamnarna.

5 Analys

Detta kapitel inleds med en analys av konkurrens situationen och avslutas med ägandeförhållanden. Mellan dessa avsnitt presenteras analys av effektivitet och effektivitetsmått.

5.1 Konkurrens

I teorikapitlet hänvisas till Goss som beskriver att det är främst inom regioner som konkurrens över godsflöden sker, något som vi kan se i de studerade områdena. De containerflöden som tidigare gick till Stockholms hamn har till stor del tagits över av Södertälje. I södra Sverige är det konkurrens mellan Trelleborg, Ystad och Malmö. Södertälje försöker konkurrera ut Stockholm på containersidan, Trelleborg konkurrerar med Ystad.

Denna studie visar på att det finns en risk för överutbyggnad av i svenska hamnar. Om samtliga Svenska hamnar fortsätter att försöka konkurrera med varandra genom kapitalintensiva utbyggnader kommer den aggregerade avkastningen och effektiviteten att minska. Detta skulle inte vara något egentligt problem om hamnarna skulle vara helt och hållet privat ägda. Men i och med att hamnarna försöker knyta statligt kapital till sig via infrastrukturinvesteringar finns en risk att väg- och järnvägssatsningar blir suboptimerade. En strategi för att undvika sådana scenarier är att ta hamnutredningen på allvar och använda den som underlag för framtida statliga infrastrukturinvesteringar. De godsflöden som går via hamnarna borde ses i ett större, nationellt, perspektiv och hamnarna borde vara en nationell angelägenhet. Att, som nu, bedriva hamnarna i kommunala bolag med kommunala egenintressen innebär risk för överetablering och suboptimering.

En intressant iakttagelse är att konkurrensmedel som de små hamnarna lyfter fram som viktiga för att knyta godsflöde till sig är saker som fungerar dåligt i Göteborg. Oflexibilitet och långa liggetider har gjort att till exempel Maersk har hotat med att inte längre angöra oceantrafik hos Göteborgs hamn. Ergo: För- och nackdelar att vara stor hamn.

5.2 Effektivitet

Det finns inga samordnade mätningar av effektivitet inom svenska hamnar, vilket gör det svårt att jämföra effektiviteten i de olika hamnarna. Detta gör det svårt att väga effekter av nyinvesteringar, om en hamn till exempel står inför ett investeringsbeslut som en annan hamn redan tagit.

Effektivitet mätt i hanterad godsmängd per anställd. Detta mått är aningen trubbigt, då de olika hamnarna har olika andelar av de olika godsslagen. Det är ändå intressant att jämföra utvecklingen över tid. Som synes i diagram 5.1 ökar de flesta hamnar sin effektivitet mätt i godsmängd per anställd de studerade åren. Två hamnar sticker dock ut; Gävle och Trelleborg. Gävle har en effektivitetsökning på över 50 procent mellan åren 2001 och 2008, medan Trelleborg däremot har en nedåtgående trend och har minskat stadigt med ca 20 procent över samma tidsperiod.

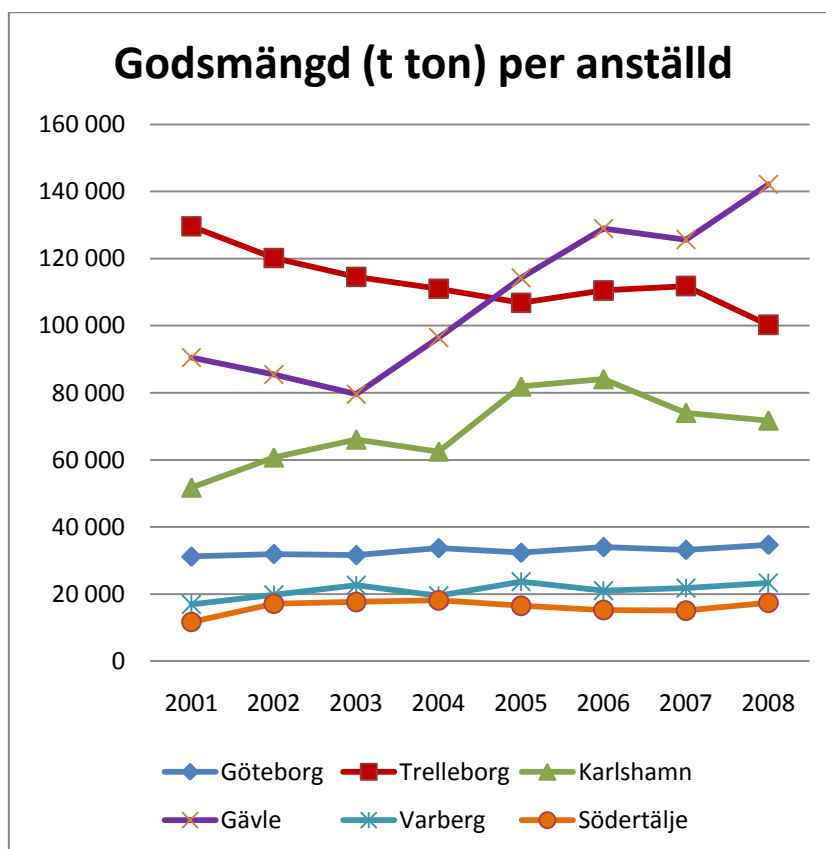


Diagram 5.1 Godsmängd per anställd

Den enda hamn där vi fått ta del av effektivitetsmått är Södertälje hamn. De redovisar bland annat hanterade containrar per timma, vilket ökat från 11,9 2002 till 17,0 2009, (Södertälje hamn, 2010) en effektivisering med över 40 procent. Om 17,0 containrar per timma är en ”bra” siffra i Sverige är svårt att säga, då det som sagt saknas statistik från andra hamnar. I nästa avsnitt avser vi att själva mäta effektiviteten med hjälp av den DEA analys som beskrivs i kapitel 4.5.

5.3 DEAP

För att mäta den relativa effektiviteten mellan hamnarna kommer vi här att redovisa en DEA analys. Som output variabler har vi godsmängd för de olika godsslagen container, RoRo och bulk. Input variablerna är antalet anställda och anläggningstillgångar. Input datan redovisas i bilaga 2A och 2B och själva resultaten av körningen återfinns i stycke 4.6.

DEA analysen visar att Varberg under åren 2000 till 2005 lyckades minska sin slack i personal, för att sedan stiga till samma nivå igen. Under samma period har de inget slack i kapitalinsats. År 2000 hade de ett slack med 13 420 TEU, som pressas ner till 0 fram till 2008. Alltså har deras investeringar på containersidan gett resultat i form av ökad effektivitet.

Södertälje har de två sista åren slack i kapital, men inte i personal. Detta överensstämmer med den investeringsplan de har, då VD:n säger att de har möjlighet att fördubbla sin kapacitet på både olja och container utan att göra nyinvesteringar.

Karlshamn har haft varierande slack i kapital de första undersökta åren. Dock har de två senaste, 2007, 2008 noll i slack. Detta visar på att de investeringar som genomförts har gett resultat i form av ökade effektivitet. Detta stämmer väl med effektivitetsförbättringen som DEA analysen visar; från 0,43 till 0,60.

Göteborg står i särklass när det gäller slack i personal. Dock visar de en klar förbättring med tiden, från 380 år 2000 till 27 år 2008. Inget av åren har de slack i kapital. DEA analysen visar på ett ökande slack i bulkhanteringen i Göteborg, men inget slack i RoRo eller container.

De studerade hamnarna kan kategoriseras i tre grupper gällande effektiviteten. En grupp med konstant hög effektivitet över åren, en grupp med ökande effektivitet och en grupp med minskad effektivitet. Gävle och Trelleborg har båda en konstant hög effektivitet. Karlshamn, Varberg och Södertälje har en låg, men ökande effektivitet. Göteborg ensam i sista gruppen har en effektivitet som sjunker något över tiden.

De hamnar och år som har flest peers, alltså som flest jämför sig med, är Gävle 2006 och 2008 samt Trelleborg 2005 och 2007. Datan för dessa hamnar och år redovisas nedan.

HAMN	BULK	CONTAINER	RORO	KAPITAL	ANSTÄLLDA
<i>Gävle08</i>	4117	103811	11	82195	35
<i>Gävle06</i>	3673	67136	297	43099	33
<i>Trelle07</i>	168	0	702660	557463	114
<i>Trelle05</i>	142	0	527754	383999	100

Tabell 5.1 De mest jämförda hamnar och år i DEA analysen.

De hamnar och år som bildar frontlinjen, alltså som har 1.0 i effektivitet, är följande:

<i>HamnÅr</i>	<i>te</i>
<i>Gävle08</i>	1.000
<i>Gävle01</i>	1.000
<i>Trelle05</i>	1.000
<i>Trelle07</i>	1.000

Tabell 5.2 Hamnar och år med högst teknisk effektivitet.

Om svenska hamnar vill benchmarka sig för att öka sin effektivisering är det data från dessa år och hamnar de bör titta på, om man följer resultatet från DEA analysen.

5.4 Investeringar och ägande

Som synes i vårt empiriunderlag investeras stora summor pengar årligen i våra svenska hamnar. Under perioden 2004-2008 investerades totalt närmare 4,8 miljarder kronor i hamnarna runt om i landet. Genom våra intervjuer har vi fått fram bilden av ett starkt kommunalt och lokalt intresse i hamnarna som en naturlig följd av ägandet. Frågorna rörande investeringar och ägande ter sig dock olika mellan hamnarna. Investeringsbesluten härrör sig enligt de intervjuade personerna i grunden till ekonomiska teorier, om än i olika omfattning. Dock finns samtidigt tydliga indikationer på att vissa subjektiva bedömningsgrunder även ligger till grund för investeringsbeslut. Detta visas i fallen Södertälje och Karlshamn, där Södertälje i dagsläget bara ser en tydlig trend uppåt och tror på fortsatt god tillväxt. Karlshamn var i ett liknande läge på 1990-talet med öppnandet av ekonomierna i öst. Enligt egen utsägo har investeringar gjorde då inte givit full avkastning. Trelleborgs Hamn visar samma tecken att ”man måste tro på sig själv”. Detta kan visa på problematiken med att gå på ”känsla” utan full ekonomisk rationalitet och därmed öka sitt risktagande så som tidigare forskning (Munell, 1992) visat är förekommande i offentlig sektor. Oppositionen mot denna forskning som påstår att dessa mer riskfyllda investeringar ska betraktas som differentierade

då offentliga sektorn har en större portfölj av investeringar kan ifrågasättas. Hamnbolagen handlar som skilda bolag från kommunen som entitet, med egna vinstkrav. Framförallt gäller detta mindre kommuner, så som Karlshamn och Trelleborg. Där hamnen sannolikt är det största enskilda investeringsobjektet för kommunerna i företagsväg. Om då kommunen genom hamnen företar sig ett större risktagande med ett eventuellt negativt utfall, finns det sannolikt inte andra storleksmässigt lika investeringar som kan väga upp hamninvesteringarna. Förhållandet gäller vid ett positivt utfall likväl, om hamnen vid investeringar får en god avkastning på grund av större risktagande är det självklart positivt. Dock är det felaktigt att prata om en väldifferentierad portfölj av investeringar för mindre kommuner i Sverige, sålunda bör risktagandet begränsas.

6 Slutsats

Vilka investeringsmodeller är vanliga i svenska hamnar?

Investeringspolitiken skiljer sig runt om i landet enligt de intervjuer vi genomfört. De flesta beslutsfattare påpekar att de använder ekonomiska beräkningsgrunder, om än i olika omfattning. Resultaten påvisar att vissa överinvesteringar har genomförts i våra undersökta hamnar, men samtidigt att effektiviteten ökat på andra håll. Det är svårt att dra slutsatser ur vårt snäva urval, men dock kan dessa frågor belysas och föras upp till diskussion. Dock hade dessa beräkningar med största sannolikhet sett annorlunda ut om hamnarna setts som en nationell resurs. Hamnar finns till för godsflöden, godsflöden som inte alltid stannar i samma kommun eller region där hamnen ligger. På så vis kan inte alla regioner motivera att ha en egen hamn, även om den ligger optimalt ur ett nationellt perspektiv. Kommunen i fråga kan inte alltid tillgodoräkna sig den samhällsnytta en hamn tillför, precis denna kritik framförs i Trelleborgs kommun. Där fungerar hamnen som en genomfarled till kontinenten från Sverige, något som inte alltför uppskattat av lokalbefolkningen. Med en nationell strategi och styrning hade dessa frågor kunnat begränsas något.

Vilka effektivitetsmått används? Finns det en korrelation mellan investeringar och ökad godsmängd?

Något vi efterlyser är grundliga enhetliga effektivitetsmått mellan hamnarna. Dagens hamnstruktur med mängder av olika godstyper i olika mängder tenderar att göra det omöjligt att konsekvent jämföra hamnarnas effektivitet. Detta kan förmodligen härledas till den konkurrenssituation mellan hamnarna som existerar vilket eventuellt leder till ovilja att jämföra sig med andra genom att exponera sina egna siffror. Dagens tillgängliga statistik berör godsmängder och anlop etcetera, men effektivitetsmått rörande till exempel ligge- och lossningstider finns inte tillgängliga. Med sådan statistik enhetlig och offentlig hade en nationell strategi underlättas genom att kunna benchmarka mot de bästa hamnarna och på så vis skapa en effektivare stomme i det svenska transportnätverket.

För att ändå kunna svara på frågeställningen om effektivitet har vi använt DEA analys. Utifrån denna kan vi dra slutsatsen att många hamnar har stora slack i kapacitetsutnyttjandet av gjorda investeringar. Vi har även kommit fram till att det finns slack i personalutnyttjandet. Det är främst effektiviteten i container- och bulkhanteringen som kan effektiviseras medan RoRo trafiken i de flesta fall är maximalt effektiv.

Konklusion

Vi anser att hamnar är en nationell infrastrukturangelägenhet på samma sätt som motorvägar och järnvägar. Beslut rörande hamnar bör tas på samma nivå och grunder som beslut rörande motorväg och järnväg. Idag ansvarar kommunala fritidspolitiker för framtiden för svenska hamnar. Denna rapport visar på att den konkurrens som idag råder mellan svenska hamnar skulle behöva kompletteras med en samordnande strategi. Svensk import- och exportindustri är extremt beroende av hamnindustrin och vi anser att det borde vara naturligt att försäkra sig om ett effektivt transportnätverk. Risken för att kommunala hamnar ska lägga ner bara för att kommunpolitiker styr över dem är inte realistiskt, men risken finns dock att vissa hamnar inte utnyttjas till sin fulla potential.

Sveriges hamnar anser vi bör hanteras som en nationell resurs och det slutgiltiga ansvaret för dem bör inte ligga i kommunalpolitikens händer. De operationella beslutsfattarna i hamnarna besitter en hög kompetens, men denna kommer eventuellt inte alltid till sin rätt då ägardirektiv kommer från lokala fritidspolitiker. En nationell strategi skulle gynna transportnätverket och öka samhällsnyttan i form av ökad effektivitet och en konsekvent investeringspolitik. Sålunda tycker vi att arbetet med att utse strategiska hamnar ska fortskrida och appliceras fullt ut.

7 Förslag till framtida forskning

Denna studie pekar på att det finns brister i effektivitetsmätningar i svenska hamnar. En djupare studie av olika effektivitetsmått ur olika perspektiv är sålunda något som skulle vara både viktigt och intressant att genomföra.

Även en djupare studie angående olika ägandeformer för svenska hamnar skulle vara intressant. Kanske skall staten äga samtliga hamnar för att öka samordningen och effektiviteten, kanske en total privatisering skulle leda till att marknadskrafterna effektiviserar godsflödena och investeringarna.

8 Källor

Artiklar

Anjou, Leif, 2008, *Politisk styrning av kommunal tjänsteproduktion i egen regi*, ISBN 978-91-628-7550-3, Företagsekonomiska institutionen, Handelshögskolans fakultetsnämnd vid Göteborgs universitet

Arrow, Kenneth J. & Lind, Robert C., 1970, *Uncertainty and the Evaluation of Public Investment Decisions*, The American Economic Review, Vol. 60, No. 3 (Jun., 1970), pp. 364-378

Baird, Alfred J., 2002, *Privatization trends at the world's top-100 container ports*, Maritime Policy & Management, 29:3, 271—284

Coelli, T. J., 1996, *A Guide to DEAP Version 2.1, A Data Envelopment Analysis (Computer) Program*, University of New England

Cowling, Thomas G. & Stevenson, Rodney E., 1981, *Productivity Measurement in Regulated Industries*, Economic theory, Econometrics and Mathematical Economics Academic Press, New York

Goss, R. O. 1990:A, *Economic policies and seaports: The economic functions of seaports*, Maritime Policy & Management, 17: 3, 207-219

Goss, R. O. 1990:B, *Economic policies and seaports: Are port authorities necessary?*, Maritime Policy & Management, 17: 4, 257-271

Henning, Roger, 2000, *Ledarskap och ledning i offentlig sektor – en problematisering*, ISSN 1402-0726, Centre for Advanced Studies in Leadership Stockholm School of Economics

Munnell, Alicia H., 1992, *Infrastructure Investment and Economic Growth*, The Journal of Economic Perspectives, Vol. 6, No. 4 (Autumn, 1992), pp. 189-198

Notteboom, Theo E., 2004, *Container Shipping And Ports: An Overview*, Review of Network Economics, Vol 3, Issue 2, June 2004

Rodrigue, Jean-Paul & Browne, Michael, 2008, *International Maritime Freight Transport and Logistics, Chapter 10, For: Transport Geographies: An Introduction*, Blackwell Publishing

Tongzon, Jose, Heng, Wu, 2004, *Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals)*, Transportation Research Part A 39 (2005) 405–424

Vining, Adam & Steven Globerman, 1999, *A Conceptual Framework for Understanding the Outsourcing Decision*, European Management Journal Volume 17, Issue 6, December 1999, Pages 645-654

Böcker

Ejvegård, Rolf, 2009, *Vetenskaplig metod*, Studentlitteratur, Lund

Lumsden, Kent, 2006, *Logistikens grunder*, Studentlitteratur, Lund

Lundahl, Ulf & Skärvad, Per-Hugo, 1992, *Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer*, Studentlitteratur, Lund

Patel, Runa & Davidsson, Bo, 1994, *Forskningsmetodikens grunder*, Studentlitteratur, Lund

Selkou, Evengelia & Roe, Michael, 2004, *Globalisation, Policy and Shipping – Fordism, Post-Fordism and the European Union Maritime Sector*, Transport Economics, Management and Policy

Talley, Wayne K, 2009, *Port Economics*, Routledge, Abingdon

Intervjuer

Antti Laakso (2010-05-04)

VD, Terminal West (Varbergs Hamn)

Telefonnummer: 0340649651

E-mail: Antti@portofvarberg.se

Björn Nilsson (2010-05-10)

VD, Karlshamns Hamn

Telefonnummer: 0454305000

E-mail: Bjorn.Nilsson@karlshamnshamn.se

Erik Froste (2010-04-28)

VD, Södertälje Hamn

Telefonnummer: 0855023741

E-mail: Erik.Froste@soeport.se

Tommy Halén (2010-05-07)

VD, Trelleborgs Hamn

Telefonnummer: 0410363702

E-mail: Tommy.Halen@port.trelleborg.se

Utredningar

SOU:2007:58, 2007, *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet*, Statens offentliga utredningar

SIKA Statistik

SIKA, 2009, *Sjötrafik 2008 helår*

http://sika-institute.se/Doclib/2009/Statistik/ss_2009_7.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2008, *Utrikes och inrikes trafik medfartyg 2007*

http://sika-institute.se/Doclib/2008/Statistik/ss_2008_10.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2007, *Utrikes och inrikes trafik medfartyg 2006*

http://sika-institute.se/Doclib/2007/SikaStatistik/ss_2007_13.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2006, *Utrikes och inrikes trafik medfartyg 2005*

http://sika-institute.se/Doclib/2006/ss_2006_16.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2005, *Utrikes och inrikes trafik medfartyg 2004*

http://sika-institute.se/Doclib/Import/101/sm_0210405.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2004, *Utrikes och inrikes trafik medfartyg 2003*

http://sika-institute.se/Doclib/Import/101/sm_0210305.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2003, *Utrikes och inrikes trafik medfartyg 2002*

http://sika-institute.se/Doclib/Import/101/sm_0210205.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2002, *Utrikes och inrikes trafik medfartyg 2001*

http://sika-institute.se/Doclib/Import/101/sm_0210105.pdf Nedladdad 2010-04-12

SIKA, 2001, *Utrikes och inrikes trafik med fartyg år 2000*

http://sika-institute.se/Doclib/Import/101/sm_0210005.pdf Nedladdad 2010-04-12

Övrigt

Sydsvenskan, 2010, tillgänglig:

<http://www.sydsvenskan.se/omkretsen/article859422/Fortfarande-politisk-splittring-kring-omstridd-hamn.html> Nedladdad 2010-05-14

Södertälje Hamn, 2010, *Containerkapacitet*, Internt material

Sveriges Hamnar, 2005-2009, *Investeringar i Sveriges Hamnar*

<http://www.transportgruppen.se/templates/MultiMaster.aspx?id=31040> Nedladdade 2010-04-20

Årsredovisningar för Göteborgs Hamn AB åren 2000-2009

Årsredovisningar för Trelleborgs Hamn AB åren 2000-2009

Årsredovisningar för Gävle Hamn AB åren 2000-2009

Årsredovisningar för Södertälje Hamn AB åren 2000-2009

Årsredovisningar för Terminal West AB åren 2000-2009

Årsredovisningar för Karlshamns Hamn AB åren 2000-2009

9 Bilagor

Bilaga 1A – Investeringar per kustområde (mkr)

År	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Västkusten	605,5	211,1	204	448	587	734	514	1 142	1 095
Sydskusten	201,2	520,5	133	570	921	1 169	1 359	554	280
Ostkusten	270,7	207	166	228	664	940	996	658	734
Norrland	132,2	338,2	368	136	315	333	342	327	184
Totalt	1209,6	1276,8	870	1 382	2 487	3 176	3 210	2 681	2 293

Källa: Sveriges Hamnar, 2005-2009

Bilaga 1B – Godsflöde (tusen ton) per kustområde

År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Väst	41 848	41 333	40 711	41 264	45 126	47 224	49 397	50 394	50 819	45 731
Syd	34 626	31 876	30 933	32 068	35 612	39 340	42 404	44 565	43 604	37 025
Ost	23 821	23 239	23 058	24 545	27 029	28 933	27 749	28 656	29 519	22 801
Nord	18 303	18 557	19 348	19 886	20 018	21 384	21 302	23 198	23 648	19 685
Totalt	118 598	115 005	114 050	117 763	127 785	136 881	140 852	146 813	147 590	125 242

Källa: SIKa, 2001-2009

Bilaga 1C – Godsflöde (tusen ton) per hamn

År	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Göteborg	33261	32965	32294	32356	36404	36479	39912	40353	42331	38934
Trelleborg	10334	9849	10336	10655	10771	10684	11381	12747	12434	10211
Karlshamn	4186	3932	2273	2433	4810	7287	7650	7328	7102	5798
Gävle	3341	3439	3588	3442	3376	3657	4255	4649	4975	4340
Varberg	1429	1339	1465	1744	1518	2205	1809	1763	1678	1599
Södertälje	768	756	871	900	906	891	914	919	904	953

Källa: SIKa, 2001-2009

Bilaga 2A - Indata DEAP

HAMN	OUTPUT			INPUT	
	BULK	CONTAINER	RORO	KAPITAL	ANSTÄLLDA
<i>Gävle08</i>	4117	103811	11	82195	35
<i>Gävle07</i>	4019	67095	293	73558	37
<i>Gävle06</i>	3673	67136	297	43099	33
<i>Gävle05</i>	3155	48161	440	47877	32
<i>Gävle04</i>	2943	46613	265	51779	35
<i>Gävle03</i>	3035	46352	282	59507	42
<i>Gävle02</i>	3211	44810	129	48742	42
<i>Gävle01</i>	3119	40253	47	35337	38
<i>GBG08</i>	23931	863881	478008	2086390	1220
<i>GBG07</i>	21030	840868	540311	1992154	1216
<i>GBG06</i>	22343	811843	486247	1960653	1173
<i>GBG05</i>	20714	771679	476244	1852205	1128
<i>GBG04</i>	21672	772205	462289	1596116	1080
<i>GBG03</i>	18901	634469	443815	1457668	1023
<i>GBG02</i>	19278	725652	441328	1391396	1011
<i>GBG01</i>	20685	662908	424311	1513272	1057
<i>GBG00</i>	21030	685637	426393	1456696	1192
<i>Karlsh08</i>	5959	1	44223	222746	99
<i>Karlsh07</i>	6025	0	52317	226322	99
<i>Karls06</i>	6311	28	52681	279107	91
<i>Karls05</i>	6133	0	44698	273094	89
<i>Karls04</i>	3827	0	39518	270170	77
<i>Karls03</i>	3744	0	33218	273923	77
<i>Karls02</i>	3854	0	27183	209496	75
<i>Karls01</i>	3502	1354	18319	206385	76

Källa: SIKA, 2001-2009, och Årsredovisningar från respektive hamn

Bilaga 2B - Utdata DEAP

HAMN	OUTPUT			INPUT	
	BULK	CONTAINER	RORO	KAPITAL	ANSTÄLLDA
<i>Söder08</i>	675	36510	0	201967	52
<i>Söder07</i>	682	32155	0	165211	61
<i>Söder06</i>	732	24067	0	113262	60
<i>Söder05</i>	749	18261	1	114199	54
<i>Söder04</i>	775	15770	0	100208	50
<i>Söder03</i>	772	16427	0	108130	51
<i>Söder02</i>	718	14810	2369	114474	51
<i>Söder01</i>	671	11141	0	118669	46
<i>Söder00</i>	679	12039	8	68133	51
<i>Trelle08</i>	156	0	692477	689128	124
<i>Trelle07</i>	168	0	702660	557463	114
<i>Trelle06</i>	177	0	566754	479881	103
<i>Trelle05</i>	142	0	527754	383999	100
<i>Varb08</i>	989	12207	41503	81495	72
<i>Varb07</i>	1033	23501	39271	80836	81
<i>Varb06</i>	1066	21565	39081	73272	86
<i>Varb05</i>	1472	14051	40291	76496	93
<i>Varb04</i>	1142	7301	21275	75019	78
<i>Varb03</i>	1122	6796	35291	76636	77
<i>Varb02</i>	992	6277	26692	49360	74
<i>Varb01</i>	905	6158	25148	54128	79
<i>Varb00</i>	1035	6662	22591	56957	84

Källa: SIKA, 2001-2009, och Årsredovisningar från respektive hamn

Bilaga 3- Intervjufrågor

Allmänt

1. Vilka godsflöden är unika för er hamn?
2. Ni ligger i ____ Sverige där det finns andra hamnar, till exempel x, y, z. Ser ni något hot från dem?
3. Har ni marknadsmässig prissättning på era tjänster?
 - Använder ni prissättning som ett konkurrensmedel och/eller för att locka till er gods?

Investeringar

1. Vad har ni investerat i de senaste 10 åren?
 - Mark och byggnader.
 - Kajer.
 - Kranar etc.
2. Hur mycket har ni investerat de senaste 10 åren?
 - Egna investeringar.
 - Statliga investeringar (Vägverket, Banverket etc).
 - Privata investeringar.

Årsredovisningarna visar på följande investeringar (tkr) enligt vår tolkning:

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
-	-	-	-	-	-	-	-	-

Vidare pekar statistik vi hämtat från SIKA på en (över tid) ökad mängd gods (tusen ton) genom er hamn. Följande frågor rör hur dessa ökningar hanteras av er investeringsmässigt.

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-

1. Har ni planerat för några (större) framtida investeringar?
2. Vad ligger till grund för investeringar i hamnen?
 - Forecasts från SCB, Handelsdepartementet, era kunder, konsulter, er själva?
 - Gammal utbyggnadsplan?

3. Vilka ekonomiska beräkningsmetoder använder ni för era investeringar?
 - NPV (nettonuvärdesberäkning)?
 - Payback time?
 - IRR (internräntemetod)?
 - Real optioner?

Vilken diskonteringsränta (kapitalkostnad) använder ni?

4. Tar ni hänsyn till andra aspekter än hamnens vinst?
 - Stimulera näringslivet etc. Isåfall, vilka policys kring detta används?
 - Vilka avkastningskrav har ni på er från era ägare?

Effektivitet

1. Använder ni något form av effektivitetsmått? T.ex.
 - Genomsnittlig lay time.
 - Genomloppstid på en container.
 - Resurskostnader (personal, anläggningstillgångar) per hanterad godsmängd.

Jämför ni er med andra/konkurrerande hamnar?

2. Vilka insatser kan möjliggöra en ökad effektivitet?
 - Effektivare arbetsinsatser? Nyinvesteringar i utrustning?
 - Ser ni någon möjlig effektiviseringsvinst med att sälja ut t.ex. stuveriverksamheten till en privat aktör?