



GÖTEBORGS UNIVERSITET  
HANDELSHÖGSKOLAN

# Inlandssjöfart

- från teoretisk möjlighet till potentiellt utförande

Kandidatuppsats i Logistik  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet  
Vårterminen 2016

Handledare:  
Jonas Flodén

Författare:  
Victoria Otterström 890529  
Sofia Torpfält 921001

# Förord

Vi vill rikta ett stort tack till alla som på något sätt bidragit och möjliggjort att denna kandidatuppsats har kunnat genomföras. Först och främst vill vi tacka Jörgen Kock på Ahlmark Lines AB, Johan Lantz på Avatar Logistics och Eric Hjalmarsson på Thor Shipping för att ni varit vänliga att ta er tid för att medverka i intervjuer och svarat på våra frågor.

Uppsatsskrivandet har varit en utmanande period som under vägen lett till frågor och funderingar. Därför vill vi även rikta ett stort tack till vår handledare Jonas Flodén på Handelshögskolan i Göteborg för givande vägledning under uppsatsskrivandets gång. Till sist vill vi även rikta ett tack till Rikard Engström som ställt upp som handledare från vår uppdragsgivare Trafikverket.

Göteborg, den 25 Maj 2016

Victoria Otterström

Sofia Torpfält

Titel: Inlandssjöfart - från teoretisk möjlighet till potentiellt utförande  
Omfattning: Kandidatuppsats 15 hp, VT 2016  
Handledare: Jonas Flodén  
Författare: Victoria Otterström och Sofia Torpfält  
Nyckelord: Inre vattenvägar, Inlandssjöfart, EU-direktiv, Rederi, Överflyttning

---

## Sammanfattning

Denna kandidatuppsats grundar sig i att regeringen i december 2014 implementerade ett EU-direktiv för sjöfart i Sverige. EU-direktivet behandlar inlandssjöfart i Sverige och ger rederier möjligheten att verka under ett regelverk där den tekniska standarden på fartyg och utrustning lättats för transport på de farleder som klassificeras som inre vattenvägar. I dagsläget har inte några rederier ansökt och fått certifikat för inlandssjöfart och därför mynnar vår frågeställning ut i att undersöka vilka åsikter som råder kring implementeringen av EU-direktivet och vad som skulle krävas för att rederier skulle börja tillämpa det. Vidare undersöks även rederiernas syn på överflyttning från landtransporter till sjöfart, vilket regeringen har en förhoppning om att kunna möjliggöra med EU-direktivet. För att undersöka frågeställningen genomfördes intervjuer med rederier verksamma på de farleder som idag är klassificerade som inre vattenvägar samt genom litteraturstudier. Rederierna som intervjuades var Ahlmark Lines AB, Avatar Logistics och Thor Shipping.

Regeringen och näringslivet har en förhoppning om att EU-direktivet ska börja tillämpas men vår studie visar att rederier idag inte bedriver sjöfart under EU-direktivet för inre vattenvägar på grund av att det råder en alltför stor osäkerhet och risk kring EU-direktivet vad gäller faktorer som kostnader, bemanning och ytterligare tillämpningar av regler. För att rederier ska börja tillämpa ett EU-direktiv för inlandssjöfart krävs en implementering av ytterligare delar alternativt ett fullständigt regelverk. De krävs även en ekonomisk försvarbar affärsmodell innan rederierna ser en nytta i att tillämpa EU-direktivet. Rederier och regeringen är idag överens om att överflyttning är något som är nödvändigt för att åtgärda den överbelastning som råder på väg- och järnvägsnätet.

# Innehållsförteckning

1. Introduktion .....	1
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Problembeskrivning .....	2
1.3 Syfte .....	3
1.3.1 Frågeställning.....	3
1.4 Avgränsningar .....	3
2. Metod.....	4
2.1 Metodval.....	4
2.2. Ansats.....	4
2.3. Datainsamling.....	5
2.3.1 Litteraturstudier.....	5
2.3.2 Intervju.....	6
2.3.3 Urval av respondenter .....	6
2.3.4 Intervjuförfarande.....	7
2.4. Analys och slutsats.....	7
2.5. Källkritik och kvalitetsarbete.....	7
3. Teoretisk referensram .....	10
3.1 Nulägesbeskrivning.....	10
3.1.1 Europa.....	10
3.1.2 Sverige .....	11
3.2 Sjöfartsbranschen.....	12
3.3 Inlandssjöfart.....	13
3.3.1 Zoner.....	13
3.4 EU-direktivets applicering i Sverige .....	14
3.4.1 Gemenskapscertifikat.....	15
3.5 Anledningar till inlandssjöfart .....	16
3.6 Inre vattenvägar .....	17
3.6.1 Göta älv och Trollhätte kanal samt Väneren.....	17
3.6.2 Mälaren och Södertälje kanal .....	17
3.6.3 Framtida kapacitet och Osäkerhetsfaktorer .....	18
3.7 Modalt val och överflyttning .....	19
4. Intervjuresultat .....	21
4.1 Intervju med Jörgen Kock, Operation Manager på Ahlmark Lines AB .....	21
4.2 Intervju med Johan Lantz, VD på Avatar Logistics.....	23

4.3 Intervju med Eric Hjalmarsson, VD på Thor Shipping .....	25
5. Analys.....	28
5.1 Kapacitet.....	28
5.2 Inställning .....	29
5.2.1 Förutsättningar .....	29
5.2.2 Moment 22.....	29
5.2.3 Kompletteringsbestämmelser .....	29
5.3 Osäkerhet och risk.....	30
5.4 Kostnader.....	31
5.4.1 Affärsmöjlighet .....	31
5.4.2 Kostnadsfaktorer .....	32
5.5 Modalt val.....	33
5.5.1 Lastbil på sjö.....	33
5.5.2 Överflyttning.....	33
6. Slutdiskussion .....	35
6.1 Slutsats .....	35
6.1.1 Varför rederier inte bedriver sjöfart under EU-direktivet för inre vattenvägar .....	35
6.1.2 Vad som skulle krävas för att rederier ska bedriva sjöfart under EU-direktivet på Sveriges inre vattenvägar.....	36
6.1.3 Hur rederier tror att EU-direktivet kommer påverka en möjlig överflyttning av gods från landtransporter till sjöfart.....	36
6.2 Vidare forskning .....	37
7. Referenser .....	38
Bilagor.....	42
Bilaga 1 - Intervjuguide .....	42
Bilaga 2 - Sammanställning av intervjuer.....	44
Intervju med Jörgen Kock Operation Manager på Ahlmark Lines AB.....	44
Intervju med Johan Lantz, VD på Avatar Logistics .....	46
Intervju med Eric Hjalmarsson, VD på Thor Shipping.....	51

# 1. Introduktion

---

*I introduktionskapitlet presenteras först en bakgrundsbeskrivning till vad denna uppsats kommer att behandla. Därefter beskrivs de problem som härrör uppsatsen och dess ämne. Vidare presenteras ett syfte med tillhörande frågeställning samt vilka avgränsningar som gjorts.*

---

## 1.1 Bakgrund

Inlandssjöfart är sjöfart som bedrivs på farleder som är klassificerade som inre vattenvägar och är idag ett väl använt trafikslag inom många Europeiska länder. (Sjöfartsforum, 2016). I Europa har det under en längre tid funnits ett regelverk för dessa sjötransporter som bedrivs på inre vattenvägar (IVV). EU-direktivet för inre vattenvägar skiljer sig åt från reglerna för havssjöfart. (Sjöfartsforum, 2012) Inlandssjöfart betraktas som ett landtrafikslag och körs med EU-klassade inlandsfartyg och inlandspråmar (Sjöfartsforum, 2016).

Den svenska regeringen arbetar för att förstärka sjötransporternas konkurrenskraft och den 16 december 2014 genomförde Sverige en tillämpning av det regelverk som är implementerat i Europa, ett regelverk gällande gemensamma regler för inlandssjöfart. (Inre vattenvägsutredning, 2011) Detta gör det möjligt för rederier, som vanligtvis är ägare till de fartyg som de opererar, (Sjöfartsforum, 2016) att utrusta och bygga fartyg i syftet att bedriva gods- och persontransport på inre vattenvägar under det EU-direktivet där kraven för teknik och utrustning inte är lika höga som för fartyg som verkar under regelverket för havssjöfart. I Europa gäller regelverket kanaler, floder och insjöar, vilket benämns som inre vattenvägar. I Sverige anges Göta älv, Vänern, Mälaren samt Södertäljekanalen vara inre vattenvägar och det är endast dessa vattenvägar som tillåts att trafikeras av godstransporterande fartyg under det implementerade EU-direktivet (Transportstyrelsen, 2016a) vilket även kommer benämnas som *nya regelverket* i denna uppsats. Om ett rederi inte tillämpar det EU-direktivet för inre vattenvägar bedrivs transporten under det rådande regelverket för havssjöfart. Det är rederiet som bestämmer om en ansökan för att bedriva transport under regelverket för inre vattenvägar ska påbörjas.

Näringslivet ser en möjlighet att börja använda mer kostnadseffektiva transporter samt att de ser en ökad konkurrenssituation för sjöfarten gentemot lastbil- och järnvägstrafiken vilket lett till en implementering av EU-direktivet för inre vattenvägar. (Konsekvensutredning, 2014) Idag

transporteras stora mängder gods på land, på väg och järnväg, vilket har lett till en överbelastning på dessa delar av transportkedjan (Trafikanalys, 2016).

I ett uppdrag från regeringen utfärdat av Näringsdepartementet (2016) framgår det att i februari 2016 hade inga rederier ansökt och fått certifikat för inlandssjöfart i Sverige. Därför har Sjöfartsverket nyligen erhållit ett regeringsuppdrag gällande regler för inlandssjöfart där de tillsammans med andra aktörer som Trafikverket, Transportstyrelsen samt aktörer med regionalt utvecklingsansvar ska analysera potentialen för att utveckla inlandssjöfarten på de inre vattenvägarna i Sverige. Med avstamp i denna bakgrund kommer detta ämne att vara intressant att studera med avsikt att undersöka rederiers inställning till att börja tillämpa EU-direktivet gällande transport på Sveriges inre vattenvägar.

## 1.2 Problembeskrivning

Det svenska godstransportsystemet lider idag av stora belastningar och utmaningar beträffande kapacitet, konkurrenskraft och klimatpåverkan och dessa förväntas öka under de kommande åren. Att verka i ett överbelastat transportsystem kan hota konkurrenskraften i Sverige samt kan innebära stora hinder för att uppnå Sveriges klimatmål. (Trafikanalys, 2016) Regeringen vill därför minska klimatpåverkan från godstransporter och samtidigt minska trängselproblemen på land genom implementeringen av EUs direktiv för transport på inre vattenvägar (Näringsdepartementet, 2016).

I februari 2016 hade inte några rederier ansökt och fått certifikat för att bedriva godstransporter på de inre vattenvägarna under det implementerade EU-direktivet, (Näringsdepartementet, 2016) vilket innebär att rederierna då fortfarande bedriver sin verksamhet under regelverket för havssjöfart. Om inte rederier är villiga att tillämpa EU-direktivet för inre vattenvägar blir det ingen genomslagskraft i något nytt som kan leda till förändring och i slutändan en överflyttning. Därför är det viktigt att undersöka varför inga rederier ännu ansökt om att bedriva transporter under det nya regelverket för inre vattenvägar. Det är inte endast regeringen som argumenterar för en överflyttning av gods mellan transportslag. I en debattartikel hävdar även ett flertal aktörer på marknaden för sjöfart att väg och järnväg är överbelastat medan det finns kapacitet att utnyttja på de inre vattenvägarna vilket kan ses som faktor för potentiell överflyttning. (Svanbom, et al. 2015)

## 1.3 Syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka varför rederier idag inte bedriver sjöfart under EU-direktivet för inre vattenvägar samt vad rederier anser skulle behövas för att de ska börja tillämpa det nya regelverket gällande inre vattenvägar. Då rederier besitter en god kunskap om marknaden för sjöfart syftar uppsatsen även till att undersöka om rederier tror att det finns potential för överflyttning av gods från land- till sjötransporter om EU-direktivet för inre vattenvägar tillämpas.

### 1.3.1 Frågeställning

För att besvara syftet kommer följande frågeställning att behandlas:

#### Huvudfråga

- Varför bedriver inte rederier sjöfart under EU-direktivet på Sveriges inre vattenvägar och vad skulle krävas för att rederier ska börja bedriva sjöfart under EU-direktivet på Sveriges inre vattenvägar?

#### Delfråga

- Hur tror rederier att EU-direktivet kommer att påverka en möjlig överflyttning av gods från land- till sjötransporter?

## 1.4 Avgränsningar

Precis som frågeställningen indikerar fokuserar denna uppsats endast till de vattenvägar som klassas som inre vattenvägar i Sverige. Vi har därför valt bort kusttrafik som Sjöfartsverkets regeringsuppdrag även involverar och vi har även valt att endast titta på godstransporter och därmed bortse från persontransporter. Dessa avgränsningar är gjorda med avsikt att behålla fokus till de klassificerade inre vattenvägarna samt fortsatt fokus på överflyttning av gods och detta relaterar då inte till persontransporter. Med hänsyn till den tid som finns för att genomföra denna uppsats är aktörer för insamlande av primärdata begränsad till rederier. Tidsaspekten har även bidragit till att uppsatsen endast behandlar svenska rederier som är relaterade till de svenska inre vattenvägarna. Vidare kommer vi välja att avstå från att genomföra kostnadskalkyler för exempelvis vad en potentiell överflyttning skulle kunna kosta eller kostnader för rederier att investera i nya fartyg. Miljöberäkningar är ytterligare en faktor vi kommer bortse ifrån i detta arbete. Dessa faktorer ligger inte inom tidsramen för denna uppsats samt vår frågeställning.



## 2. Metod

---

*I följande kapitel presenteras det tillvägagångssätt som används genom uppsatsens process. Kapitlet inleds med att beskriva val av metod, vetenskapliga ansats och val av källor. Därefter följer en beskrivning över vilken typ av undersökningsmetod som används och hur denna utformats. Urvalet av respondenter förklaras därefter samt en förklaring till hur analys och slutsats byggts upp ges. Avslutningsvis återfinns källkritik och diskussion om kvalitetsarbete i metodkapitlets slut.*

---

### 2.1 Metodval

I uppsatsen användes en kvalitativ forskningsmetod för att genomföra insamlingen av data i syfte att undersöka respondenternas upplevelser, tankar eller åsikter om ett visst fenomen (Bryman & Bell, 2013). I denna uppsats är införande av EU-direktivet fenomenet. Empiri som utvinns ur en kvalitativ studie är en viktig del för att skapa en förståelse för fenomenet som undersöks samt gör det möjligt för den som undersöker att skapa sig en potentiell teori. (Patel & Davidson, 2011) Alternativet hade varit att genomföra en kvantitativ studie som lägger större fokus på struktur och ger möjlighet till ökad representativitet samt möjligheten till generalisering. Sett till frågeställningen och tidsramen för uppsatsen var inte en kvantitativ studie lämpligt. Att utgå ifrån en kvalitativ metod ger en god förutsättning för att kunna ta till vara på respondenternas åsikter och tankar kring fenomenet för att ge en god grund till analys och resultat. Detta hade inte varit möjligt i samma utsträckning om en kvantitativ studie genomförts då en sådan studie hade gett direkta svar på ställda frågor utan möjlighet till diskussion.

### 2.2. Ansats

En ansats till en studie kan framförallt utformas på två sätt, induktiv och deduktiv. En induktiv ansats grundar sig i att den insamling av data som genomförs används som bas för att forma en teori och nå ett resultat. Detta till skillnad från en deduktiv studie där man vid start har en teori som man härleder slutsatser ifrån för att sedan testa. Utöver induktiv och deduktiv ansats finns även abduktiv ansats vilket ses som en kombination av de två förstnämnda. (Bryman & Bell, 2013) Då teori för uppsatsens frågeställning presenteras utgår en del av ansatsen i att vara deduktiv. Vidare är denna uppsats även grundad på litteraturstudier och insamling av data via intervjuer vilket grundat sig i en induktiv ansats. Eftersom båda dessa angreppssätt behandlas är denna uppsats ansats abduktiv.

## 2.3. Datainsamling

Kvalitativ data representerar data som består av beskrivningar och ord. Analys av kvalitativ data sker med mindre struktur och insamlingen består ofta av intervjuer, fallstudier eller fokusgrupper. Vid kvantitativ data analyseras välstrukturerad data, vanligtvis data som kan uttryckas i kategorier eller i siffror. Kvantitativ data är data som enkelt kan räknas eller graderas och brukar samlas in genom exempelvis enkäter eller experiment. (Patel & Davidson, 2011) Frågeställningen i denna uppsats bygger på att undersöka inställning till ett visst fenomen och då valdes att samla in kvalitativ data i form av intervjuer. Detta gav en större möjlighet till att undersöka flera respondenters åsikter i syfte att erhålla ett större djup och därför valdes intervjuer framför andra kvalitativa metoder som fallstudie eller fokusgrupp. Om en fallstudie genomförts hade vi endast behövt koncentrera oss på ett specifikt fall eller ett specifikt företag, detta var inte aktuellt då vi efterstävade åsikter från flera aktörer. Fokusgrupper föll bort då vi var intresserade av att erhålla åsikter från olika rederier som inte blivit färgats av varandra vid en sammankomst. (Bryman & Bell, 2013)

Det finns två typer av specifika källor, primära och sekundära. Denna uppsats består av både primär- och sekundär data. Primära källor är data som själv samlas in av den som utför forskningen eller utredningen, exempelvis via intervjuer eller enkäter. Sekundära källor består av data som tidigare använts i ett arbete eller en rapport och som annan part sammanställt. Sekundärdata hämtas från bland annat databaser och uppslagsverk. (Bryman & Bell, 2013) Den empiri som presenteras i uppsatsen är baserad på kvalitativ primärdata insamlad genom intervjuer och den information som återfinns i den teoretiska referensramen består av sekundärdata. Valet att samla in primärdata i form av intervjuer grundar sig i frågeställningen som bygger på åsikter som tidigare inte kunnat återfinnas i sekundära källor.

### 2.3.1 Litteraturstudier

Arbetsprocessen inleddes med litteraturstudier för att lära känna ämnet samt skapa en uppfattning om vad som redan är känt kring uppsatsens frågeställning. Grunden i den teoretiska referensramen är bakgrundsmaterial från Transportstyrelsen, EU-direktivet för inlandssjöfart och det uppdrag som regeringen tilldelat Sjöfartsverket. Utöver dessa källor har litteratur från tidigare kandidatkurser för Logistikprogrammet använts samt rapporter från samhällsinstanser. Vidare har även vetenskapliga artiklar som tagits fram via Göteborgs Universitets databaser använts för att bygga den teoretiska referensramen.

### 2.3.2 Intervju

Det finns olika sätt att genomföra en intervju på och utförandet skiljer sig åt mellan kvantitativ och kvalitativ forskning. En kvantitativ intervju bygger på en tydlig och strukturerad intervjumall för att uppnå hög reliabilitet och validitet, i form av exempelvis en sluten enkät eller strukturerad intervju. En strukturerad intervju kännetecknas av tydligt formulerade frågor och med syfte att erhålla direkta svar på den givna frågeställningen. I kvalitativ forskning är en intervju mer generell formulerad för att uppnå en flexibilitet i svaren och önskan finns att respondenternas egna uppfattningar och synsätt ska komma fram och inte vara så starkt knutna till de ursprungliga intervjufrågorna. Det finns framförallt två typer av kvalitativa intervjuer, ostrukturerad- och semistrukturerad intervju. En ostrukturerad intervju är "helt fri", det vill säga respondenten kan utan svårigheter tillåtas avvika från givna intervjumallar, associera fritt och intervjun kan liknas vid ett samtal. En semistrukturerad intervju är istället baserad på en intervjuguide med specifika frågor och teman. Det ges där tillåtelse att ställa följdfrågor och prata fritt kring dessa med utgångspunkt från de svar som framkommer av respondenten. (Bryman & Bell, 2013) Empirin i denna uppsats baseras på en semistrukturerad intervju vilket ger författarna möjligheten att ställa följdfrågor vid ett intressant svar. Det ger även respondenterna möjligheten att svara fritt med egna motiveringar vilket kan bidra till ett större djup av intervjureultatet och analysmaterialet.

### 2.3.3 Urval av respondenter

Utifrån mailkontakt med verksamma hamnar i Väner och Mälaren delgavs vi vilka svenska rederier och mäklare som är verksamma i dessa områden. Med utgångspunkt i gjorda avgränsningar var det sju rederier verksamma kring de svenska inre vattenvägarna som utgjorde det totala urvalet. Rederierna, de potentiella respondenterna, delgavs via e-mail en presentation av författarna samt uppsatsens bakgrund och syfte samt en förfrågan om möjlighet till deltagande i en intervju. De potentiella respondenter som ej besvarat e-målet efter en vecka delgavs då en påminnelse via e-mail. Utifrån det totala urvalet uppstod ett bortfall av fyra respondenter som kontaktades men som ej valde att delta, dessa uppgav inget skäl utan besvarade inte förfrågan. Totalt genomfördes tre intervjuer med representanter för rederier i frågan kring införandet av EU-direktivet beträffande de svenska inre vattenvägarna. De representanter för rederierna som intervjuades var:

- Jörgen Kock, Operations Manager, Ahlmark Lines AB
- Johan Lantz, VD, Avatar Logistics
- Eric Hjalmarsson, VD, Thor Shipping (SUN Line Shipping)

### 2.3.4 Intervjuförfarande

För att på ett konsekvent sätt genomföra intervjuerna skapades en intervjuguide (bilaga 1). Intervjuguiden består av ett antal frågor och är indelade i olika kategorier. Respondenterna kontaktades via e-mail i syfte att bestämma tid för intervjun. Intervjuguiden mailades till respondenterna två arbetsdagar innan bokad intervju i syfte att ge respondenterna en möjlighet till att förbereda sig. All information som tilldelats respondenterna via e-mail har varit enhetlig för att ge samma grund inför intervjun. Intervjuerna valdes att genomföras via telefon sett till tidsaspekten. Vid tidpunkt för respektive intervju kontaktades respondenterna och intervjun genomfördes. Intervjuernas längd varade från 25 - 50 minuter. Samtliga respondenter fick ange om de ville vara anonyma eller kända samt om intervjun tilläts bandas. Då alla godkände att bli namngivna samt inspelade gav det oss en möjlighet att i efterhand lyssna igenom intervjun och eventuella otydligheter kunde då förtydligas vid sammanställandet av intervjuerna (bilaga 2). Ett vanligt arbetssätt vid genomförande av intervjuer är att transkribera dessa, (Bryman & Bell, 2013) detta är någonting som valdes att inte genomföras då det var för tidskrävande inom ramen för denna kandidatuppsats.

### 2.4. Analys och slutsats

Analysen tar avstamp i uppsatsens teoretiska referensram och ställs mot intervjuresultatet. Respondenternas svar jämfördes med varandra för att på så sätt urskilja likheter och skillnader i åsikter rörande inställning till det EU-direktivet för Sveriges inre vattenvägar. Vid exemplifiering av en specifik respondents åsikt i analyskapitlet benämns denna vid namn. Vid överrensstämmande bland rederierna i åsikt benämns dessa som respondenterna. Slutligen mynnar analysen ut i uppsatsens avslutande kapitel slutdiskussion där uppsatsens syfte och frågeställning besvaras.

### 2.5. Källkritik och kvalitetsarbete

Vid genomförande av en studie finns det flera aspekter att ta hänsyn till för att kvaliteten i en studie ska hålla hög nivå. För att beskriva hur väl studien utförts och insamlingen av empirin fungerat kan detta bedömas genom hur hög validitet och reliabilitet som erhålls. Validitet innebär att mäta rätt saker, det vill säga det som är relevant för undersökningen. (Ekengren & Hinnfors, 2012) Reliabilitet handlar om trovärdighet och att undersöka saker på rätt sätt. Om en studie har en hög reliabilitet påverkas inte resultatet av vem som genomför den, utan ska förbli detsamma. (Lundahl, & Skärvad, 1999) I en kvantitativ studie innebär validitet och reliabilitet ofta mått på

siffror, i en kvalitativ studie handlar det istället om att kunna översätta insamlad data på ett konsekvent och rättfärdigt sätt. (Bryman & Bell, 2013)

Intervjufrågor, respondenter och omgivning är faktorer som ska vara noga utvalda vid genomförandet av intervjuer för att uppnå ett opartiskt resultat och påverkan ska vara så objektiv som möjligt enligt Ekengren & Hinnfors (2012). Då samma förutsättningar inför samtliga respondenter och genomförande av intervjuer erhållits så ökar reliabiliteten. För att hålla hög reliabilitet har alla respondenter tilldelats samma bakgrund från oss i form av information i e-mail och den intervjuguide som intervjuerna baserades på var densamma. En ökad reliabilitet erhålls även genom att intervjun bandats och döpts efter respektive respondent i syfte att inte riskera att intervjumaterial blandas ihop. Eftersom intervjun är semistrukturerad med en intervjuguide där följdfrågor uppstår utifrån vad respondenten anger för svar kan detta dock minska reliabiliteten. Detta gör att resultatet, beroende på vem som genomför intervjun inte nödvändigtvis blir detsamma, då olika intervjupersoner kan ställa olika följdfrågor. De respondenter som intervjuats innehar en hög befattning inom sina respektive organisationer samt besitter tidigare kunskap om EU-direktivet ansåg vi dessa respondenter som sakkunniga vilket även gav deras åsikter tyngd. För att öka validiteten vid intervju har det varit två intervjupersoner närvarande som kan se till att det är rätt saker som undersöks och rätt frågor som ställs.

Vid granskandet av data har det varit viktigt att hålla ett källkritiskt bedömningssätt mot informationen. I den utsträckning det varit möjligt har vi ständigt försökt att säkerställa underlag för siffror ur flera källor och jämfört dessa för att erhålla så korrekt information som möjligt. Vidare har vi även arbetat aktivt för att finna så uppdaterad data som möjligt för den sekundärdata som använts. Vi är medvetna om att viss inhämtad sekundärdata inte är vetenskapligt granskade. Exempelvis har ett forum från Sjöfartstidningen visats sig vara användbar som källa där det publicerats material från skribenter som är sakkunniga med flertalet år i branschen. Medvetenheten är dock hög om att vissa publiceringar kan vara subjektiva för att gynna vissa intressen vilket har tagits i beaktande. Författarna är medvetna om att uppsatsen endast behandlar en parts åsikt, rederiernas, i en fråga där det finns flera intressenter. Därför är det viktigt att tänka på att alla inte har fått komma till tals med åsikt och inställning, exempelvis regeringens syn på EU-direktivet. När det finns flera intressenter i en fråga finns det vanligtvis även olika synsätt och denna skildring behandlas inte i denna uppsats syfte och frågeställning.

Det är viktigt att hålla sig objektiv då denna uppsats genomförts med bakgrund av ett samarbete med Trafikverket, och därför inte låta sig styras av uppdragsgivaren. I denna uppsats har vi valt att inte skriva uppsatsen till någon parts fördel och därmed försökt förbli objektiva. För att hindra att frågeställningen från att bli organisationsspecifik har denna tagits fram under diskussion med akademien.

### 3. Teoretisk referensram

*I detta kapitel ges beskrivningar av de begrepp och ämnesområden som behandlats i uppsatsen. Syftet är att skapa en förståelse för vad dessa innebär. Inledningsvis beskrivs hur läget i Europa och Sverige ser ut följt av redogörelse för EU-direktivet samt sjöfartsbranschen och karakteristiska drag för de svenska inre vattenvägarna. Anledningar till inlandssjöfart samt modalt val och överflyttning beskrivs även i detta kapitel.*













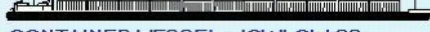



#### 3.1 Nulägesbeskrivning

##### 3.1.1 Europa

I Europa finns idag omkring 36 000 kilometer av inre vattenvägar och de två främsta floderna för inlandssjöfart är Rhen (som binder samman Belgien, Frankrike, Tyskland, Luxemburg, Nederländerna och Schweiz) och Donau (som rinner genom Tyskland, Österrike, Slovakien, Ungern, Rumänien och Bulgarien). (Vierth, et al. 2012)

Idag är det huvudsakligen pråmar som rör sig på de inre vattenvägarna. Ett pråmfartyg definieras vanligtvis som fartyg med platt köl med egen motor eller som saknar egen motor och måste bogseras av så kallade "push-barges". Pråmfartygen är anpassade efter vatten och godstyp, det finns exempelvis tankpråmar, containerpråmar och bilpråmar (Sjöfartsforum, 2016). Transport på väg dominerar den europeiska transportmarknaden (Graham, M. 2005) och det är främst pråmfartygen som utgör konkurrens för dessa landtransporter. (Vierth, et al. 2012)

Siffror från Eurostat (2015) visar att det transporterades 551 miljoner ton gods på Europas inre vattenvägar år 2014. Största andelen gods består av malmer och petroleumprodukter. Huvudsakligen fraktades gods i bulk men även containers transporteras på inlandssjöfarten innehållande främst styckegods.

 <b>SPITS</b> Length 38,50m - width 5,05m - depth 2,20m - loading cap. 350t	 14x
 <b>NEO K</b> Length 63m - width 6,60m - depth 2,50m - load cap. 550t	 22x
 <b>RO-RO VESSEL</b> Length 110m - width 11,40m - depth 2,50m	 72x
 <b>TANK SHIP</b> Length 110m - width 11,40m - depth 3,50m - load cap. 3000t	 120x
 <b>CAR VESSEL</b> Length 110m - width 11,40m - depth 2,20m - load cap. 600t	 600x
 <b>CONTAINER VESSEL</b> Length 110m - width 11,40m - depth 3,00m - load cap. 200TEU	 200x
 <b>CONTAINER VESSEL - JOWI CLASS</b> Length 135m - width 17m - depth 3,00m - load cap. 470TEU	 470x
 <b>PUSH CONVOY (4)</b> Length 193m - width 22,80m - depth 2,50/3,00m - load cap. 11000t	 440x

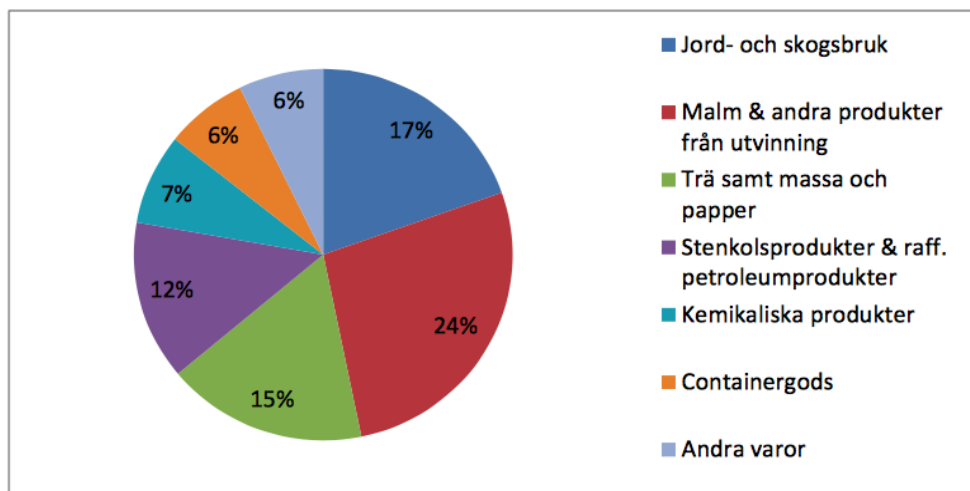
*Figur 1. Exempel på inlandsfartyg visas i figuren samt deras kapacitet i form av lastbilstransporter som de kan ersätta (Vierth, et al. 2012).*

Dock är det en stor mängd av det gods som transporteras som förblir oidentifierat. De inre vattenvägarna i Europa binder samman många större länder och andelen gods som färdas på inlandssjöfart uppgår till närmare 50 % av det totala godsflödet (mätt i ton) i Kontinentaleuropa. Länder längs med Rhen är länder där inlandssjöfarten består av en utmärkande del av landets godstransporter, främst Nederländerna där inlandssjöfarten utgör cirka 30 % av landets godstransporter. Därefter kommer Belgien med 15 %, Tyskland med 12 % och Frankrike med 3 %. (Vierth, et al. 2012)

### 3.1.2 Sverige

Sverige idag är helt beroende av sjöfarten och idag fraktas 90 % av landets import och export via sjöfart. (Göteborgs Hamn, 2015) Det gods som helt och hållet transporterades på de farleder som idag är klassificerade som inre vattenvägar i Sverige utan andra kompletterade transporter uppgick år 2014 till endast 79 000 ton. Detta motsvarar knappt 1 % av allt gods som sammantaget fraktades inrikes på sjö samma år vilket var 11 miljoner ton. 29 000 ton representerar vad som fraktades på Väneren och resterande 50 000 ton fraktades på Mälaren. (Trafikanalys, 2015)

Sett till nuläget i Sverige utförs transport på de inre vattenvägarna inte med pråmfartyg utan med fartyg för flod - och havssjöfart. Begreppet havssjöfart innefattar de fartyg som också kan gå längs de farleder som är klassificerade som inre vattenvägar. Till skillnad från de fartyg som trafikerar de svenska inre vattenvägarna ställs det inte lika höga krav på inlandssjöfartygen i Europa. Detta påverkar faktorer som konstruktion, bemanning och underhåll vilket kan vara avgörande gällande kostnad och lönsamhet. (Vierth, et al. 2012)



Figur 2. Vanligaste förekommande varugrupper för ankommande och avgående gods på Sveriges klassificerade inre vattenvägar mätt i ton (Vierth, et al. 2012).



Den svenska infrastrukturen för sjöfart finansieras i stor utsträckning av avgifter som tas ut i form av farleder, slussar, lots och isbrytning (Vierth, et al. 2012). Majoriteten av Europas länder använder sig inte av statliga farledsavgifter vilket Sverige gör. Därför utgör dessa avgifter i dagsläget en stor konkurrensnackdel för handel längst de svenska farvattnen. Genom dessa avgifter betalar handelssjöfarten ett avkastningskrav till staten vilket varken väg- eller järnvägsanvändande har som krav att göra. (Svensk Sjöfart, 2016a)

En lots arbetar med att navigera fartyg till och från hamn genom svåra passager i Sverige. Befälhavaren ombord på fartyget står alltid för det yttersta ansvaret men en lots verkar som expert och står för rådgivning kring den framfart och säkerhet rörande den specifika sträckan fartyget ska färdas. (Sjöfartsverket, 2012) Till skillnad från Europa gäller det i Sverige en generell lotsplikt på inre vatten (Transportstyrelsen, 2016b) vilket innebär att fartyget måste använda sig av en lots ombord när det färdas längs med exempelvis Södertälje kanal och på de övriga klassificerade inre vattenvägarna (Transportstyrelsen, 2012). Avgifterna för att använda sig av en lots är en stor kostnad som belastar transportköpare och rederier vilket gör att kustnära hamnar i stor utsträckning väljs framför hamnar på de inre vattenvägarna. I en motion till riksdagen framförs det att lotsavgiftssystemet bör förändras för att gynna utvecklingen av terminaler som är placerade i anslutning till stora konsumtions- och produktionsområden. (Malmberg, 2009)

### 3.2 Sjöfartsbranschen

Sjöfarten är en global industri och en bransch under ständig förändring. Innovationer när det kommer till design och uppförande av fartyg men även byggnationer av farleder som Suez- och Panamakanalen har bidragit till att rederier kan bedriva linjetrafik vilket i sin tur lett till en globalisering av sjöfarten. Linjetrafik innebär att fartyg vanligtvis opererar efter en bestämd tidtabell, mellan samma hamnar och med samma typ av gods (Sjöfartsforum, 2016). Varje enskilt rederi tillåts bestämma själva under vilket lands flagga de vill verka. Kostnaden att bygga ett fartyg är hög och därför belånas vanligtvis stora summor som sedan skrivs av under en lång tid. Den tekniska livslängden för ett fartyg är på 20 till 30 år. Att uppnå skal fördelar är någonting som sjöfartsbranschen är beroende av för att kunna hålla kostnaderna nere och därför är det vanligt att sjöfarten fraktar stora mängder gods och används då framförallt av större kunder. Sjöfarten är det transportslag som transporterar de största mängderna av gods sett till vikt men där godset är av lågt ekonomiskt värde. För stora volymer och för skrymmande gods är fartyg det absolut mest kostnadseffektiva transportmedlet för att flytta gods mellan kontinenterna och över

längre avstånd. (Stopford, 2009) Sjöfarten är i många fall beroende av ett eller flera ytterligare transportslag för att kunna transportera godset till slutkund vilket leder till krav på nära samarbete mellan olika transportörer, tidsprecision och lagringsutrymme. (Stopford, 2009; Rohács & Simongáti, 2007)

Det finns många olika typer av fartyg, exempelvis ro-ro fartyg, containerfartyg, tankerfartyg, bulkfartyg etc. Vanligt inom sjöfartsbranschen och specifikt för linjetrafik är att hyra fartyg istället för att äga i syfte att bedriva sin verksamhet (Cariou & Wolf, 2013). Hyra av fartyg benämns ofta som befraktning vilket kan göras på tid- eller reseavtal. Ett befraktningsavtal kan sträcka sig allt från en specifik resa för ett fartyg eller över flera år och beror ofta på omständigheter som tillgång och efterfrågan på marknaden. Vid starka marknadsförhållanden är viljan från rederier att verka på korta kontrakt och vid svaga marknadsförhållanden är det fördelaktigt att binda under långa kontrakt för att säkra en affär. (Axarloglou, Visvikis & Zarkos, 2013)

### 3.3 Inlandssjöfart

I många delar av Europa har sjöfarten länge varit uppdelad i havssjöfart och inlandssjöfart. Den trafik som bedrivs med inlandssjöfart konkurrerar framförallt med landtransporter, det vill säga väg- och järnvägstransporter och inte havstransporter. Många områden i Europa är väl lämpade för användandet av inlandssjöfart medan Sveriges geografi gjort att Sverige inte vart ett lika självklart val för att bedriva transport med inlandssjöfart. Den svenska geografin består av skyddade och oskyddade vattenområden vilket innebär att områden är olika utsatta för väderförhållanden. Därför är de inre vattenvägarna uppdelade i olika zoner och dessa zoner utgör vilken våghöjd som kan förekomma på de olika farvattnen. Idag finns det fyra zoner där zon 1 representerar vattenområden med högst våghöjd och zon 4 representerar områden med lägsta våghöjd. (Transportstyrelsen, 2016c)

#### 3.3.1 Zoner

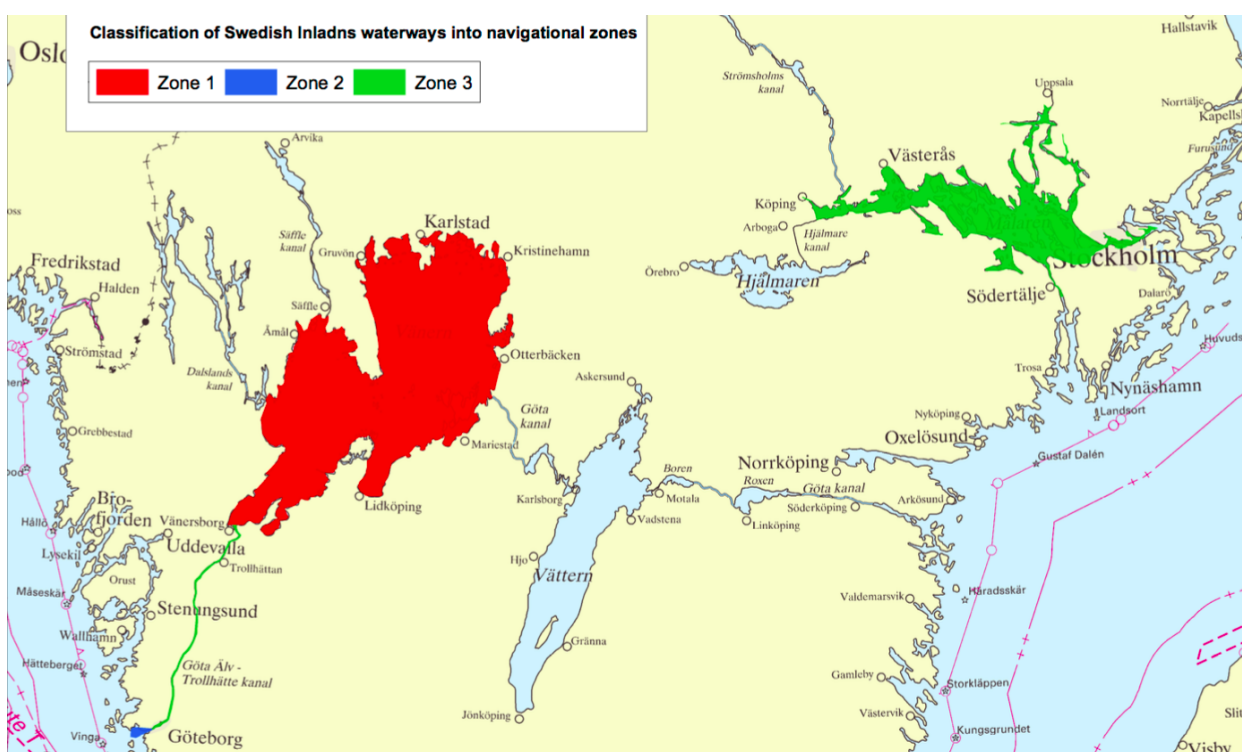
De inre vattenvägarna är enligt EU-direktivet indelade i fyra zoner och indelningen av zonerna baseras på våghöjden i en zon.

- Zon 1 kännetecknas av att våghöjden högst får uppgå till 2,0 meter.
- Zon 2 kännetecknas av att våghöjden högst får uppgå till 1,2 meter.
- Zon 3 kännetecknas av att våghöjden högst får uppgå till 0,6 meter.

- Zon 4 kännetecknas av att vindvågor ej förekommer.

Då näringslivet hittills har uppvisat störst intresse för de fyra vattenvägarna; Göta älv, Trollhätte kanal, Vänern, Mälaren och Södertälje kanal var det även dessa vars sjöstillstånd som analyserades för att sedan bli klassade som inre vattenvägar under olika zoner. Vänern klassas under zon 1. Zon 2 utgörs av avståndet mellan Älvsborgsbron och Götaälvbron. Mälaren och Södertäljekanalerna tillsammans med Göta älv och Trollhätte kanal utgörs av zon 3.

(Transportstyrelsen, 2016d) På de inre vattenvägarna i Europa är zon 3 vanligast förekommande



(Inland navigation, 2016).

Figur 3. Karta över Sveriges inre vattenvägar där även zoner redovisas. (Transportstyrelsen, 2016e)

### 3.4 EU-direktivets applicering i Sverige

Det direktiv som i december 2014 implementerats för inlandsjöfart i Sverige bygger på ett direktiv från EU (Näringsdepartementet, 2016). Det finns en mängd EU-direktiv och förordningar som syftar till att samordna regler för transportverksamhet, ge internationella transporter inträde på marknader över landsgränser men även för att införa gemensamma konkurrensregler för EU och möjligheter för cabotage. (Inre vattenvägsutredningen, 2011) Sverige har valt att

implementera ett av EU-direktiven, direktiv 2006/87/EG som främst innehåller tekniska regler som kan appliceras på fartyg vid inlandssjöfart. Detta EU-direktiv beskriver de krav på teknisk standard som ett fartyg måste besitta samt dess utrustning. Eftersom att Sverige för närvarande endast tillämpar detta EU-direktiv gäller fortfarande de tidigare reglerna mot havssjöfart, rörande exempelvis bemanning och sjötrafikregler. (Transportstyrelsen, 2016f) Det implementerade EU-direktivet innebär att de krav som ställs på fartyg för inre vattenvägar inte är lika höga som för havsgående fartyg. Kraven är framförallt lägre vad gäller konstruktion och utrustning vilket gör att fartyg för inre vattenvägar på sikt blir mer kostnadseffektiva. (Sjöfartsverket, 2015) För att denna transportlösning ska ses som intressant för näringslivet måste EU-direktivet medföra lägre transportkostnader för sjöfarten vilket är något som Inre vattenvägsutredningen (2011) påpekar.

I samband med EU-direktivet har Transportstyrelsen tagit fram ett antal kompletteringsbestämmelser (TSFS 2014:96) på grund av att den svenska geografins förhållanden skiljer sig från övriga Europa. (Transportstyrelsen, 2016f) Förutom de kompletteringsbestämmelser som finns för zon 1 och 2 där högre våghöjd kan förekomma, finns även särskilda krav till EU-direktivet som anses väsentliga för att förse fartyget med tillräckligt skydd. Detta gällande sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö med avseende på de svenska inre vattenvägarnas förhållande till avstånd till land, tid till undsättning samt temperatur. (Transportstyrelsen, 2016g) Förutsättningen för att använda sig av EU-direktivet är att man uppnår samma nivå av säkerhet på vattnet som innan, vilket bidrar till mängden kompletteringsbestämmelser (Transportstyrelsen, 2016f). Vidare anser Svensk Sjöfart (2016b) att dessa kompletteringsbestämmelser tillika särregler kan hindra utvecklingen av den svenska inlandssjöfarten.

### 3.4.1 Gemenskapscertifikat

Med genomförandet av EU-direktivet har det i Sverige införts ett gemenskapscertifikat för fartyg i inlandssjöfart, även kallat unionscertifikat, som ska visa att fartyg uppfyller de tekniska kraven i EU-direktivet. Fartyg som är certifierade för inlandssjöfart ska alltid medföra certifikatet. Certifikatet är gemensamt för EU, men detta betyder inte per automatik att ett utländskt fartyg som har certifikatet kan trafikera svenska inre vattenvägar. Eftersom Sverige har krav som avviker från EU-direktivet på de inre vattenvägar som är klassificerade som zon 1 och 2 och fartyget måste därmed även uppfylla de svenska bestämmelserna. (Lundin, 2016) Kraven för att erhålla certifikatet i Sverige innefattar:

- Fartygskonstruktion
- Isklassregler anpassande för den svenska vintertrafiken
- Lastsäkring
- Nautisk utrustning
- Nybyggnation, Ombyggnation, Inflaggning
- Registrering, skeppslistan och skeppsmätning

(Transportstyrelsen 2016h)

Fartygets ägare ansöker om att få certifikatet utfärdat och certifikatet utfärdas av Transportstyrelsen med krav på besiktningar i bestämda perioder. Den som sedan kan använda sig av certifikatet är fartygets ägare och den som ansvarar för driften av fartyget. (Lundin, 2016) Ett certifikat per fartyg söks och vid nybyggnation av fartyg löper certifikattiden för godstransport på 10 år. Besiktningar sker alltid vid utfärdandet av ett nytt certifikat eller förnyande av befintligt certifikat. (Transportstyrelsen 2016h)

Om ett fartyg ska bedriva trafik utanför de inre vattenvägarna behöver fartyget ytterligare certifikat för detta ändamål eller lasta om till annat fartyg. Detta innebär att ett fartyg inte kan frakta gods från exempelvis Sveriges inre vattenvägar, över havet, till Tysklands inre vattenvägar med endast certifikatet för inlandssjöfart. (Lundin, 2016)

### 3.5 Anledningar till inlandssjöfart

Det finns flera anledningar till varför transporter på inre vattenvägar är fördelaktigt. Bedömningar gjorda av sjöfartsnäringsviser visar att transporter under EU-direktivet kan bli mer konkurrenskraftigt än de transporter som sker under regelverket för havssjöfart. EU-direktivet medför att fartyg för inre vattenvägar har lägre krav vad gäller teknisk standard och utrustning vilket kan bidra till att kostnaderna minskar. Kostnaderna är även en viktig faktor för att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till andra transportsätt. Detta i sin tur kan leda till en överflyttning av gods från landtransporter till inre vattenvägar. (Transportstyrelsen, 2016c)

I en konsekvensutredning (2014) genomförd av Transportstyrelsen inför implementeringen av EU-direktivet framgår det att regelverket kommer öka rederiers valfrihet att använda sig av bättre anpassade fartyg för att trafikera de inre vattenvägarna. Även näringslivet ser fördelar med det nya regelverket vad gäller miljö och konkurrensfördelar samt samhällsekonomiska effekter. Vidare är det även kostnadseffektivt ur ett samhällsperspektiv att utveckla de inre vattenvägarna

istället för att bygga ny infrastruktur på land. Ytterligare en fördel med det nya regelverket är att fartygen tillåts vara mer grundgående vilket innebär att de kan ta sig fram enklare och även få möjlighet att frakta en större variation av gods. (Sjöfartsverket, 2015) Rohács & Simongáti (2007) hävdar att transport som bedrivs på inre vattenvägar i Europa är ett miljövänlig, säkert och ett effektivt sätt att bedriva transporter på. Vidare argumenterar de för att om inlandssjöfarten får tillgång till en större andel av de transporter som utförs idag kan detta bidra till ett mer hållbart transportsystem.

## 3.6 Inre vattenvägar

### 3.6.1 Göta älv och Trollhätte kanal samt Vänern

Vänern är Sveriges största insjö med en yta på 5 650 kvadratkilometer. Göta älv och Trollhätte kanal binder samman Vänern med havsområdet Kattegatt. Den sjöfart som idag bedrivs på Göta älv och Trollhätte kanal samt Vänern har framförallt en strategisk betydelse för Västsveriges inre delar. Farleden mellan Göteborg och Vänern innehar för närvarande sex stycken slussar för att utjämna vattennivåskillnaden på totalt 44 meter. Slussarna är även vad som idag utgör en begränsning för vilka fartyg som kan färdas på kanalen. De fem största hamnarna i Vänern är sedan 1994 sammanslagna till ett gemensamt bolag, Vänerhamnar AB. De hamnar som ingår i bolaget är Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Lidköping och Vänersborg. (Inre vattenvägsutredningen, 2011)

Pappers- och massindustrin, jordbruket samt oljetransportörerna är de branscher som framförallt utnyttjar sjöfarten i Vänernområdet. Gods som hanteras i Vänerhamnarna och därmed transporteras på Vänern uppgick år 2009 till dryga 1,9 miljoner ton gods vilket är en kraftig minskning jämfört med tidigare år. Försämrad konjunktur och det faktum att järnvägen tar över stora volymer från sjötransporter kan ses som en förklaring. Undersökningar visar på att Vänertrafiken kan hantera uppemot 6 miljoner ton gods per år. (Inre vattenvägsutredningen, 2011)

### 3.6.2 Mälaren och Södertälje kanal

Med en yta på 1 169 kvadratkilometer är Mälaren Sveriges tredje största sjö. Två av Mälarens tidigare konkurrerande hamnbolag är idag sammanslagna till ett gemensamt bolag, Mälarhus AB. (Inre vattenvägsutredningen, 2011)

Energiråvaror som mineralprodukter och spannmål samt containergods och metallvaror är de huvudsakliga varuslagen som transporteras via hamnar i Mälaren. Under de senaste åren har den hanterade godsvolymen i Mälarhusnar minskat och år 2009 uppgick den totalt hanterade volymen för Mälarhusnar till 2,4 miljoner ton. Precis som för Väneru kan Mälarens minskade godstransporter förklaras med hjälp av konjunkturförändringar samt det faktum att nya järnvägspeudar tillkommit mellan hamnar och terminaler i Mälardalen. (Inre vattenvägsutredningen, 2011)

Södertälje kanal binder samman Mälaren och Östersjön med ett slussystem utan att Stockholm behöver användas som passage. Om de sjötransporter som idag sker på Mälaren ska ersättas med landgående transporter, det vill säga väg- och järnvägstransporter skulle det utöver dagens rådande kapacitet krävas cirka 200 000 extra lastbilstransporter och ungefär 7 000 tillkommande tåg. (Inre vattenvägsutredningen, 2011)

### 3.6.3 Framtida kapacitet och Osäkerhetsfaktorer

#### 3.6.3.1 Slussarna i Trollhättan

Fallen i Trollhättan är en begränsning vad gäller transportmöjligheter. De slussar som idag brukas på Trollhätte kanal stod klara 1916. (Väst Sverige, 2012) Ett flertal instanser som Trafikverket, Region Värmland och Sjöfartsverket har tillsammans genomfört en utredning som resulterat i en åtgärdsanalys kring Göta älv och Vänerstråket. Beslut har inte tagits om vad som ska genomföras men återgårdsanalysen innefattar följande;

- De befintliga slussarna beräknas vara uttjänade för handelstrafik år 2030.
- Ökade godsmängder identifieras som ett krav för att motivera investeringen av att bygga nya slussar på Trollhätte kanal.
- Att utveckla Vänersjöfarten beräknas leda till positiva aspekter för näringslivet och miljön.
- Ett ökat användande av Vänersjöfarten skulle även resultera i samhällsekonomisk lönsamhet genom ökad konkurrens med hjälp av de inre vattenvägarna. (Trafikverket, 2015)

#### 3.6.3.2 Hisingsbron

Byggnationen av den nya bron, Hisingsbron i Göteborg är planerad att påbörjas tidigast i januari 2017 med en segelfri höjd på 12 meter, och upplyft höjd på 28 meter. Hisingsbron är planerad

att byggas mycket lägre än de broar som tidigare gått över älven om bron får klartecken i Mark- och Miljööverdomstolen, vilket många anser kommer att skapa stora hinder för den fortsatta Vänersjöfarten. (Arvidsson, 2015) Fartyg måste inneha en viss höjd för att säkert klara vågor på havet och Vänern samt att många fartyg redan idag är byggda för Götaälvsbronns segelfria höjd på 19,5 meter skapar den planerade lägre bron diskussion (Göteborg Stad, 2016a). Göteborgs kommun har under flera år träffat berörda parter, transportföretag verksamma inom sjöfarten, Länsstyrelsen i Västra Götaland och Trafikverket för att försöka hitta en lösning som alla parter finner acceptabel, men fortfarande är det tillståndprocesser som pågår. (Göteborg Stad, 2016b)

### 3.6.3.3 Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm består av byggnationen av en ny sträckning på E4 väster om Stockholm. Leden ska minska störningar i Stockholmstrafiken och kommer bestå av 21 kilometer ny väg där 18 kilometer utgörs av en tunnel. (Trafikverket, 2016) Projektet startades i augusti 2014 och beräknas pågå under en tidsperiod på 10 år (Stockholms stad, 2016). Under projektets gång kommer stora mängder sten behöva fraktas bort och enligt en miljötillståndsansökan ska 8-9 % av denna mängd fraktas bort med sjöfart (Transportnet, 2014).

## 3.7 Modalt val och överflyttning

Modalt val innebär valet av transportmedel vid ett transportköp (Vierth, et al. 2012). Meixell & Norbis (2008) nämner att många aktörer inom branschen anser att kostnader och tid är viktiga faktorer vid val av transportslag. Vidare identifierar Vierth, et al. (2012) flera faktorer som påverkar val av transportmedel hos transportköpare. Valet grundar sig ofta i vilken typ av gods som ska transporteras samt transportavståndet, utifrån dessa faktorer görs sedan en avvägning mellan transportens kvalitet och pris. Kvaliteten på en transport består av faktorer som flexibilitet, punktlighet, frekvens samt risken för att godset skadas under transport. När det kommer till att välja hur gods ska transporteras råder idag ett naturligt monopol på transportmarknaden då transportslagen i stor utsträckning har givna godstyper som med fördel fraktas på respektive transportsätt. (Trafikanalys, 2016) Vanligtvis fraktas till stor del bulk gods på sjö, långväga och stora godsflöden transporteras i stor utsträckning på sjö alternativt järnväg. Högvärdigt och tidskritiskt gods transporteras med flyg och transporter av gods för kortare avstånd fraktas på väg med lastbil. (Lumsden, 2012) Järnväg konkurrerar med väg, och sjöfart konkurrerar med väg och järnväg samt i vissa fall flyg (Stopford, 2009).

Överflyttning, eller modal shift vilket är en vanligt förekommande benämning, innebär en



förflyttning av gods mellan transportslag. Anledningen till överflyttning kan grunda sig i flertalet aspekter, exempelvis vill man frigöra kapacitet på de transportslag som idag är överbelastade och även kunna transportera större volymer på de transportslag som är mer miljövänliga. (Eng-Larsson, et al. 2012)

Utöver det naturliga monopolet finns det flera faktorer som påverkar möjligheten till överflyttning av gods mellan trafikslagen. Rohács & Simongáti (2007) anser att en omställning inom transportsektorn är oundviklig och att en högre andel gods bör fraktas med sjöfart på inre vattenvägar i syfte att gynna miljön och för att uppnå ett mer hållbart samhälle. Eng-Larsson, et al. (2012) har identifierat tre faktorer som påverkar en potentiell överflyttning av gods; yttre faktorer, affärsstrategier och affärspolicys samt logistiska strategier. Lumsden (2012) hävdar att överflyttning av gods mellan transportslag är möjligt i de fall godstyperna anses vara likvärdiga. I Europa finns det en vilja att transporter ska överföras från flyg- och vägtransporter med höga utsläpp till sjöfart eller järnvägstransporter (Eng-Larsson, et al. 2012).

## 4. Intervjuresultat

---

*I detta kapitel presenteras en sammanfattning av de tre intervjuer som genomförts och som ligger till grund för denna uppsats analys och slutsats. Intervjuerna redovisas separat med en tillhörande faktaruta. Det är endast respondenternas svar vid intervjuerna som framkommer i detta kapitel. I bilaga 2 redovisas en mer omfattande sammanställning av intervjuerna.*

---

### 4.1 Intervju med Jörgen Kock, Operation Manager på Ahlmark Lines AB

#### Fakta och bakgrund Ahlmark Lines AB

Ahlmark Lines AB bildades 1847 och är därmed Sveriges äldsta rederi. Idag bedriver Ahlmark Lines delar av sin verksamhet utifrån Väneren där de regelbundet lastar i Kristinehamn ut till England som är deras huvudmarknad. I samband med detta trafikerar Väneren och Göta älv samt att de bedriver trafik på Mälaren och längst kusterna. Det har länge pågått en diskussion i företaget om inlandssjöfart och nu har Ahlmark Lines bildat bolaget Avatar Logistics tillsammans med två andra rederier.

Jörgen Kock har arbetat i företaget sedan 2004 och har erfarenhet av branschen sedan 1998. Jörgens huvudsakliga arbetsuppgifter är att vara operativt ansvarig inom organisationen och sköter kontakten mellan hamnar och fartyg, befraktning, bunkring etc. Jörgen har kunskap om det tekniska reglementet, klassningar för farvatten och tekniska krav för fartygen.

Jörgens inställning och åsikter speglar Ahlmark Lines AB.

#### Rederiets inställning till EU-direktivet för Sveriges inre vattenvägar

Ahlmark Lines har valt att se positivt på regelverket och tror att det finns en affärsmöjlighet vilket även är en anledning till bildandet av bolaget Avatar Logistics. Jörgen anser att det är bra att EU-direktivet har implementerats med anledning av att det visat sig fungera väl i övriga Europa. Jörgen ser därför ingen anledning till varför det inte kan fungera lika väl i Sverige. Han anser dock att Sverige gjort en "byråkratilösning" genom att inte kopiera allt rakt av utan gör en egen version. Ahlmark Lines väntar på att det ska komma mer kring EU-direktivet då de anser att det inte finns något klart svar gällande faktorer som farledsavgifter, lotsbestämmelser och kaptensexamen och de tycker inte att regelverket känns färdigt då det för tillfället finns många frågetecken. Jörgen anser att EU-direktivet behövs i Sverige då transportsystemet är ansträngt med ett hårt belastat vägnät och sliten järnväg.

#### Anledningar till att ingen ansökt

Jörgen nämner att den kommersiella processen tar tid, det är inte bara att trycka på en knapp och så finns det gods att transportera på ett nytt sätt. Det tar tid att arbeta in ett nytt system och det finns även en stor osäkerhetsfaktor över kostnaderna. Ahlmark Lines uppfattar inte heller att

reglementet är färdigt på alla områden, exempelvis om kusterna ska ingå samt hur avgiftsstrukturen ska se ut.

### **Vad tror du skulle behövas för att NI skulle börja tillämpa det nya regelverket?**

Det behövs ett hållbart pris på affären. För att kunna locka en kund måste det finnas ett intressant pris. För detta behövs det naturligtvis ett regelverk som sitter, som folk vet vad det innebär så man kan lägga fram förslag för sina potentiella kunder. Det första en kund ofta efterfrågar är en kostnad och i dagsläget är det svårt för rederier att offerera då de upplever stora osäkerheter i regelverket. Detta gör det svårt att få ett klart besked och det gör det svårt att räkna och då svårt att komma med ett erbjudande till kund. Jörgen menar att det uppstår ett Moment 22.

Myndigheterna undrar varför det inte händer något, varför inte rederier söker gemenskapscertifikat, och rederier tycker att myndigheterna ännu inte är färdiga med regelverket.

Jörgen nämner aktörer som Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och politikerna vilka skulle kunna göra en tillämpning av EU-direktivet mer attraktivt. Han tycker att Sverige borde implementera det fullständiga regelverket och de faktorer som han anser skulle kunna göra regelverket mer attraktivt är att avgiftsbefria inlandssjöfarten, lotsbefrielser samt införa enklare krav på utbildning hos befäl.

### **Överflyttning**

Ahlmark Lines ser överflyttning som ett realiserbart mål. Jörgen tror att det som i övriga Europa i första hand ska komma att flyttas över är mycket bulk och tank. Kan även tänkas att containers i någon form av feedertrafik är aktuellt samt varudistribution och byggtrafik. Jörgen nämner Förbifart Stockholm som ett exempel.

*“Det här är en lastbil på sjön”*

Jörgen avslutar med att inflika att han tycker att även hamnarna ska betrakta inlandssjöfart som en lastbil det vill säga ingen avgift i hamnarna. Fartygen betalar idag en rejäl hamnavgift för att lägga till vid kaj. Tåg och lastbil däremot är avgiftsbefriade eller har iallafall lägre avgift. Detta tycker Jörgen bör lyftas.

## 4.2 Intervju med Johan Lantz, VD på Avatar Logistics

### Fakta och bakgrund Avatar Logistics

Avatar Logistics är ett rederi och logistikföretag som utvecklar logistiklösningar på inre vattenvägar. Företaget grundades 2015 och är ett joint-venture av rederierna Ahlmark Lines AB, Erik Thun AB och VT Group Ltd. Avatar Logistics tar hand om allt som har med inlandssjöfart att göra och Ahlmark Lines AB, Eric Thun AB och VT Group Ltd. står bakom som finansärer och ägare. VT-Group Ltd. är holländskt tankrederi som har kunskap om fartyg och inlandssjöfarten.

Johan Lantz är VD på Avatar Logistics och har varit i företaget sedan det grundades, i branschen har han varit verksam i 30 år och tidigare arbetat på bland annat på Sjöfartsverket. Idag bedriver Avatar Logistics ingen verksamhet på de inre vattenvägarna och de jobbar på vad Johan uttrycker är en icke-existerande marknad. Idag har de 5-6 prospekt som de arbetar med. Johan känner till EU-direktivet mycket väl.

Johans inställning och åsikter speglar Avatar Logistics.

### Rederiets inställning till EU-direktivet för Sveriges inre vattenvägar

Avatar Logistics är mycket positiva till implementeringen av EU-direktivet.

*“Det är väl det största som har hänt svensksjöfart [...] då det öppnar upp ett helt nytt sätt att transportera på och förhoppningsvis kan det komma att konkurrera med landbaserad trafik”*

Avatar Logistics ser stor potential i regelverket. Johan tänker framför allt på miljöaspekten men också att man kan utnyttja en befintligt bra infrastruktur som är totalt underutnyttjad samt erhålla lägre underhållskostnader genom att flytta över trafik från väg och järnväg. Man kan styra över en stor del trånga sektorer på sjöfart vilket skulle kunna minska trängsel på landtransport samt lätta på slitage på väg och järnväg. Johan ser potentialen för EU-direktivet som störst på Mälaren då Stockholmsområdet växer.

*“Kommersiellt och politisk sett är det viktigt att få till första affären för att visa att det funkar i Sverige. Vi har ju alla möjligheter för att vi har ju perfekta sjövägar både på Mälaren och Väneren, och Göta älv liksom, men ingen trafik”*

### Anledningar till att ingen ansökt

Marknaden är inte riktigt här än och det finns brister med direktivet då det inte är implementerat fullt ut. Kostnaden för lots är så stor att konkurrenskraften försvinner om man måste använda sig av lots ombord. Under EUs regelverk för inre vattenvägar råder andra utbildningskrav. Detta är någonting som skulle kunna påverka löner samt tillgången av personal. I Sverige har denna del av

EU-direktivet inte blivit implementerat. Allt detta leder till en osäkerhet vilket bidrar till en kostnad, och osäkerheten gör att ett rederi inte vågar ta hit ett fartyg och riskera förlust.

Johan anser också att det råder en orättvis kostnadsfördelning mellan transportslagen då sjöfartsnäringsen betalar infrastrukturavgifter och farledsavgifter som är högre i jämförelse med en likande avgift för väg och järnväg. I Europa är det låga avgifter för att köra pråm. I Sverige behandlas inlandssjöfarten som havssjöfart med samma avgifter, när det borde behandlas som en lastbil på sjö.

### **Vad tror du skulle behövas för att NI skulle börja tillämpa det nya regelverket?**

Avatar Logistics vill att hela regelverket ska implementeras och att oklarheter som idag leder till osäkerhet och kostnader ska redas ut. De anser att då det är regering som vill flytta gods från väg till vatten måste de också visa att man vill göra det. Johan menar på att det alltid är transportören eller rederiet som tar all risk. Detta leder till en bromsande effekt då rederier inte vågar investera när inte hela regelverket är på plats och de väntar på bättre och fler regler. Johan tycker att Sverige bör kopiera regelverket för inlandssjöfart rakt av och föreslår genomförande av en pilotstudie under en begränsad tid. Ta en pråm till Sverige och testa för att visa att det kan fungera med hela regelverket för inlandssjöfart implementerat.

### **Överflyttning**

Det politikerna säger och det de gör går inte riktigt hand i hand. Johan ger exemplet att politikerna vill arbeta för en överflyttning av gods och ger Sjöfartsverket i uppdrag att utreda möjligheten men samtidigt höjer de lotsavgiften. Sjöfartsverket ska vara affärsdrivande men handling måste gå ihop med mål och med en hög avgiftsstruktur kommer det inte bli några affärer. Skulle man avlasta gods från järnvägen skulle man kunna komma ikapp med underhåll. Det är till sjöfartens fördel att det inte råder trängsel på farlederna.

När Johan blev tillfrågad om han anser att överflyttning är ett realiserbart mål svarade han:

*“Det måste ske tror jag, annars har vi ingen chans i Sverige”*

De godstyper som skulle kunna överflyttas är enligt Avatar Logistics lågvärdigt gods, exempelvis bulk gods. Ett exempel är också att låta inlandssjöfarten sköta Stockholm Stads hantering av sopor. Förslagsvis även frakta containertrafik på Göta älv och uppåt.

## 4.3 Intervju med Eric Hjalmarsson, VD på Thor Shipping

### Fakta och bakgrund Thor Shipping/SUN Line Shipping

Bolaget Thor Shipping fraktar mycket industrigods mellan Holland och Mälaren i Sverige. Thor Shipping är uppdelat i flera affärsområden och ett nyligen startat är SUN Line Shipping vilket idag är Thor Shippings egen rederiverksamhet som verkar inom Sverige, Belgien, England och Holland. SUN Line Shippings verksamhet i Sverige består idag av lastning och lossning i Västerås hamn. SUN Line Shipping bedriver ingen renodlad inlandssjöfart på Sveriges inre vattenvägar utan det är havsgående fartyg som kommer in på Mälaren via Södertälje sluss.

Intervju med Eric Hjalmarsson VD på Thor Shipping sedan 8 år tillbaka. Eric har varit verksam inom branschen sedan 1995 och då tidigare inom bland annat Wallenius rederierna. Eric känner till regelverket. Under de senaste åren har bolaget undersökt möjligheterna till att bedriva inlandssjöfart på de svenska inre vattenvägarna och har pratat om att bygga ut sin Stockholmsverksamhet.

Eric's inställning och åsikter speglar Thor Shipping/SUN Line Shipping.

### Rederiets inställning till EU-direktivet för Sveriges inre vattenvägar

Eric börjar med att benämna att den delen av EU-direktivet som är implementerad, den tekniska delen vad gäller fartygstyper, inte är *“knäckfrågan”*, alltså inte den viktigaste delen att ta itu med:

*“Sverige har ju egentligen valt den delen som är mest ointressant för oss som marknadsaktörer”*

Eric anser att det finns goda förutsättningar för att bedriva inlandssjöfart för SUN Line Shipping om implementeringen av de andra delarna inom regelverket även sker, det vill säga en fullständig implementering av regelverket. Faktorer som Eric identifierar som påverkar inställningen till direktivet är riskerna det medför samt kostnaden för att börja tillämpa det. I dagsläget är det för många osäkerhetsfaktorer som råder och Eric nämner isklassen. Detta leder till att utöver kostnaden att frakta hit ett fartyg från Kontinentaleuropa, om detta var ett alternativ, tillkommer även kostnaden för att anpassa fartyget efter de svenska förhållandena, alternativt att investera i en isbrytare.

Eric nämner att rederiet till en början trodde att det var hela direktivet som skulle implementeras. Då genomfördes beräkningar för en pråmlösning för projektet Förbifart Stockholm med bakgrund i hela EU-direktivet för inlandssjöfart, utifrån de förutsättningar som råder på Kontinentaleuropa. Med tiden uppmärksammades, att det endast var den tekniska delen som implementerats i Sverige och då lades beräkningarna åt sidan.

### **Anledningar till att ingen ansökt**

Vid en fråga om varför ingen ansökt om certifikat nämner Eric lotskravet som finns i Sverige, vilket är den enskilt största kostnaden.

*“Dom kan ju börja med att ta bort lotskravet!”*

Han säger också att i Kontinentaleuropa finns andra typer av avgiftssystem vilket inte ingår i det EU-direktiv som är implementerat i Sverige. Exempelvis är kostnaden i hamnar förmånligare vid fullständig implementering av regelverket samt att bemanningskraven på fartygen är lägre, vilket genererar en kostnadsbesparing. Eric anser att transport på inre vattenvägarna skulle kunna vara aktuellt att bedriva men då som ett nytt affärsområde under rätt förutsättningar. De rätta förutsättningarna skulle vara tidsfrågan, att frekvensen kan upprätthållas samt att kunderna kan erhålla samma service och leveransprecision som i dagsläget. Det som framförallt krävs för att bedriva inlandssjöfart är att det måste vara kostnadseffektivt.

### **Vad tror du skulle behövas för att NI skulle börja tillämpa det nya regelverket?**

Eric ser inte idag hur det skulle gå ihop ekonomiskt att verka under det nya regelverket utan eftersöker en ekonomiskt försvarbar affärsmodell.

*“Jag skulle vilja ha en affärsmodell som håller, en ekonomiskt försvarbar affärsmodell. [...] Det handlar bara om affären. [...] Finns det liksom en affär i det här då skulle vi söka det direkt, eller någon annan också för den delen.”*

Om man skulle implementera hela regelverket, lägga till de övriga delar i EU-direktivet gällande bemanning och trafik etc. skulle även det bidra till att närma sig en bättre affärsmodell.

En tanke som Eric lägger fram är om inlandssjöfart skulle ägas av det offentliga, staten eller kommun. Om det offentliga äger produkten skulle de kunna finansiera detta med infrastrukturpengar via subventioner. Ytterligare en tanke är om de godsvolymer som stat och kommun själva äger, som bygg- och sophantering, skulle falla under ett tvingande regelverk skulle detta stödja en lösning av inlandssjöfart, vilket skulle bidra till skapandet av en affärsmodell. Eric tycker att Mälaren är mer intressant och aktuellt än Vänern för inlandssjöfart på grund av vågklasserna.

## **Överflyttning**

Givet rätt förutsättningar, som mynnar ut i ekonomiska förutsättningar, ser Eric överflyttning som ett realiserbart mål och bara fördelar på alla möjliga aspekter, för medborgare, godsägare och miljö. Han tror att det viktigaste är att man flyttar gods från land till sjö oavsett om det sker med inlandssjöfart eller andra fartyg och syftar på att sjöfart kan nyttjas för kapacitetsbrist som råder på väg och järnväg samt miljöaspekten. Eric nämner även byggnationen av Förbifart Stockholm som en möjlighet till att utveckla inlandssjöfarten då mycket gods kommer att gå inom Mälaren och i samband med det har SUN Line Shipping som nämnt tittat på möjligheterna. Det som Eric anser möjligt att överflytta är främst containergods, sopor, byggmassor samt bränslen i ännu större utsträckning.



## 5. Analys

---

*I följande kapitel analyseras och diskuteras uppsatsens teoretiska referensram tillsammans med intervjuresultatet från föregående avsnitt.*

---

### 5.1 Kapacitet

De transporterade godsmängderna på Vänern och Mälaren har under de senaste åren minskat, (Inre vattenvägsutredningen, 2011) vilket leder till stora utmaningar för dessa farleder. Det implementerade EU-direktivet ses från regeringens sida som ett hjälpmedel för att sänka rederiernas kostnader vad gäller transporter, vilket de på sikt hoppas ska leda till ökade godsmängder som transporteras på inre vattenvägar samt bidra till överflyttning av gods. I Transportstyrelsens konsekvensutredning (2014) framgår det att EU-direktivet kommer förbättra rederiers valmöjligheter. Dock har detta i dagsläget inte fått något genomslag och rederier ser inte det nuvarande EU-direktivet som tillräckligt för att bidra till en tillämpning från deras sida.

Idag transporteras stora mängder av Europas godstransporter med inlandssjöfart. Jämförs dessa mängder med vad som i Sverige transporteras på de farleder som klassas som inre vattenvägar blir den svenska godsmängden som transporteras på inre vattenvägar nästintill obefintlig. (Vierth, et al. 2012; Trafikanalys, 2015; Trafikanalys, 2016). Detta är även något som framkommer under intervjuerna, att Sveriges farleder och vattenvägar är underutnyttjade. Vidare visar detta på att den statistik som presenteras över mängden gods som transporteras på Sveriges farleder (Trafikanalys, 2015; Trafikanalys, 2016) överensstämmer med hur rederier idag upplever situationen, det vill säga mängderna transporterat gods på inlandssjöfart är låga jämfört med Kontinentaleuropa. Johan på Avatar Logistics tar även upp att Sverige har *“perfekta sjövägar [...] men ingen trafik”* vilket visar på att rederiet upplever att kapacitet finns på Sveriges inre vattenvägar men är outnyttjade. Att kapacitet finns förstärks av en undersökning som visar att Vänertrafiken har möjlighet att hantera uppemot 6 miljoner ton gods (Inre vattenvägsutredningen, 2011). Detta visar på att kapacitet finns redo att utnyttja samt att rederierna är villiga att använda den. Dock är inte rederierna redo att använda kapaciteten under rådande EU-direktiv. En genomgående åsikt från respondenterna är att Mälaren är den farled som idag är klassad som den inre vattenväg där transport under EU-direktivet ter sig bäst lämpad att bedrivas. Bakgrunden till antagandet är framförallt att väderförhållandena på Mälaren är mer fördelaktiga och liknar de förhållanden som råder på Europas inre vattenvägar (Inland navigation, 2016).

## 5.2 Inställning

### 5.2.1 Förutsättningar

Det råder bland respondenter en enhälligt positiv inställning till EU-direktivet och näringslivet ser likaså flertalet fördelar med införandet (Transportstyrelsen, 2016c; Sjöfartsverket, 2015). Rederierna har identifierat fördelar med regelverket som kan generera positiva effekter som exempelvis konkurrensfördelar mot landtransporter och samhällsekonomiska effekter. För att bedriva inlandssjöfart måste det vara kostnadseffektivt anser rederierna, vilket är något som även Inre vattenvägsutredningen (2011) specifikt uttrycker.

Om EU-direktivet ska vara lönsamt att använda sig av för rederierna är det viktigt att de rätta förutsättningarna gentemot kund erhålls. Vad som framkommer under intervjuerna för att uppnå detta är att tid och frekvens för gods ska vara likvärdig eller förbättrad vilket även gäller service- och leveransprecision. Detta är även någonting som Meixell & Norbis (2008) styrker tillsammans med Vierth, et al. (2012).

### 5.2.2 Moment 22

I februari 2016 hade ännu inga rederier ansökt och blivit godkända för att bedriva sjöfart på de svenska inre vattenvägarna under EU-direktivet (Näringsdepartementet, 2016). Den främsta anledningen till att rederierna inte ansökt om gemenskapscertifikat är att de väntar på att ytterligare delar ska tillkomma eller att en fullständig implementering av EU-direktivet ska genomföras. Idag råder ett moment 22 mellan regeringen som infört EU-direktivet och de som avses använda det, rederierna. Sammantaget råder det eniga åsikter om anledningen och Eric på SUN Line Shipping slår kanske huvudet på spiken när han säger *“Sverige har valt att implementera den delen av direktivet som är mest ointressant för oss som marknadsaktörer”*. Rederierna upplever att det är regeringen som måste agera medan regeringen tros anse att det är rederiernas tur att handla. Det råder därmed ett stillestånd.

### 5.2.3 Kompletteringsbestämmelser

Svensk Sjöfart (2016b) har nämnt att rådande kompletteringsbestämmelser för EU-direktivet i Sverige kan försvåra en snabb utveckling av inlandssjöfarten. Kompletteringsbestämmelserna innebär ett tillägg för den svenska implementeringen av EU-direktivet som gäller sjösäkerhet, arbetsmiljö och miljö med avseende på de svenska väderförhållandena (Transportstyrelsen, 2016g). Kompletteringsbestämmelserna utgör ett hinder och borde bearbetas för att förbättra möjligheten till ett användande av det EU-direktivet. Detta kan exemplifieras med att det idag är

vanligt att chartra ett fartyg istället för att äga det (Cariou & Wolf, 2013). När det gäller transport på inre vattenvägar i Sverige finns i dagsläget inte denna möjlighet då det utifrån de kompletteringsbestämmelser som är implementerade i Sverige inte gör det möjligt att chartra ett fartyg ifrån Kontinentaleuropa (Lundin, 2016). De fartyg som bedriver sjöfart på de inre vattenvägarna i Europa och som är anpassade efter dess rådande förutsättningar skulle inte klara av det svenska klimatet, framförallt isförhållandena som råder under vinterhalvåret i Sverige. Skulle en fullständig implementering av regelverket ske, som rederierna idag vill, skulle man ändå inte undkomma de delar av kompletteringsbestämmelserna som härrör specifikt väderförhållanden då dessa är någonting specifikt för Sverige. Eftersom respondenterna eftersträvar ytterligare implementering av fler delar till EU-direktivet eller ett fullständigt EU-direktiv är inte endast direktivet med tekniska standarder samt tillhörande kompletteringsbestämmelser tillräckligt för rederierna.

### 5.3 Osäkerhet och risk

En av anledningarna till att rederier inte ansökt om gemenskapscertifikat för att bedriva inlandssjöfart är på grund av att det råder stor osäkerhet. Johan nämner att det alltid är transportören eller rederiet som tar all risk och i dagsläget är rederierna inte villiga att satsa utan ytterligare incitament som gynnar deras affärsmöjligheter. Rederierna är osäkra över hur direktivet kommer att se ut i framtiden vilket leder till att de för närvarande inte är intresserade av att tillämpa det nya regelverket. Något som framkommit under intervjuerna är att rederierna upplever att det innebär en stor kostnad att producera alternativt bygga om ett befintligt fartyg för att anpassa det efter de tekniska standarder som idag råder i Sverige under EU-direktivet. Denna investering är även en faktor som Stopford (2009) poängterar. Risken för rederierna ligger i att genomföra en omfattande investering på ett fartyg som i framtiden kan visa sig vara obefogad i en situation då fler bestämmelser skulle kunna tillkomma i EU-direktivet för Sveriges inre vattenvägar.

Något som författarna initialt trodde var en faktor som skulle påverka rederiernas inställning till EU-direktivet var bygget av Hisingsbron i Göteborg samt slussarna i Trollhättan. Reparationen av slussarna i Trollhättan är ett projekt som måste genomföras för att godstrafik på Trollhätte kanal ska kunna fortsätta att bedrivas. (Trafikverket, 2015) Därför trodde författarna att detta skulle bli en stor osäkerhetsfaktor för Vänertrafiken. Utan fungerande slussar i Trollhättan begränsas sjöfartsförbindelsen till och från Väneren vilket kan komma att påverka verksamma aktörer i dessa områden där sjöfarten är av strategisk betydelse (Inre vattenvägsutredningen, 2011). Likaså

nämndes aldrig byggnationen av Hisingsbron under intervjuerna som en osäkerhetsfaktor för den fortsatta sjöfarten på Göta älv. Byggnationen av Hisingsbron är en avvägning mellan flera samhällsaspekter. En av dessa är att ett uppförande av en lägre bro i sig inte skulle hindra möjligheten till att bedriva sjöfart men eventuellt skapa en flaskhals för Vänertrafiken. Anledningen kan vara att dessa faktorer anses vara mindre aktuella att lägga fokus på i dagsläget. Potentiellt är en första prioriteringen att få tillstånd att verka under hela regelverket och samhällsfaktorer som slussarna och Hisingsbron kommer eventuellt i betänkande under ett senare skede.

## 5.4 Kostnader

### 5.4.1 Affärsmöjlighet

En av de faktorer som Eng-Larsson, et al. (2012) har identifierat som påverkar en potentiell överflyttning av gods är affärsstrategi. Intervjuerna understryker faktumet att det måste finnas en ekonomisk försvarbar affärsmodell för att det ska vara lönsamt att investera i inlandssjöfart och börja tillämpa ett EU-direktiv. All den osäkerhet som idag råder kring implementering av EU-direktivet leder till att det är svårt för rederier att skapa en affär och generera kunder. Det är i dagsläget svårt att lämna en offert till kund när rederier själva inte kan räkna på affären, vilket leder till svårigheten att erbjuda kunden ett pris. Det kan tyckas enkelt att erbjuda kunderna ett pris på affären då rederier är medvetna om vilka kostnader som idag finns, exempelvis kostnader för bemanning och lots. För att EU-direktivet ska kunna tillämpas i Sverige krävs ombyggnation av befintliga fartyg alternativt investering i ett nytt fartyg. Då det idag inte finns ett fartyg att bedriva EU-direktivet under finns det heller inte ett tydligt pris att erbjuda kunden. Osäkerheten hos rederierna som tidigare nämnts ligger främst i att hur EU-direktivet kan komma att utvecklas i framtiden. Om ett rederi idag genomför en investering och anpassar fartyg efter dagens implementerade EU-direktiv kan detta eventuellt visa sig överflödigt om regelverket ändras framöver. I slutändan kommer det alltid vara kostnaderna som styr och regelverket är i rederiernas åsikt inte tillräckligt tilltalande för att det ska leda till en attraktiv och lönsam affärsstrategi.

Förbifart Stockholm är ett projekt som respondenterna refererat till vid exemplifiering av framtida affärsmöjlighet som kan bedrivas med inlandssjöfart. Då det är regeringen som infört EU-direktivet är det också de som bör verka för att göra det tillräckligt tilltalande för användarna hävdar respondenterna. Ett exempel på god vilja är att det finns en miljötillståndsansökan att en

viss mängd av den sten som kommer sprängas bort under projektet Förbifart Stockholm som måste fraktas bort med sjöfart (Transportnet, 2014) vilket då ger en kontraktsmöjlighet för rederierna. Vidare är det viktigt för sjöfartsbranschen att kunna uppnå skalfördelar inom sin verksamhet (Stopford, 2009) vilket leder till att de som utför transporter på vattenvägar är beroende av kunder med större mängder gods. Utöver Förbifart Stockholm har även Stockholm Stads sophantering exemplifierats som en godstyp att transportera under kontinuerliga former och som förekommer i omfattande mängder. Ett projekt som detta skulle kunna vara långsiktigt och även något som rederier skulle behöva för att på lång sikt vara villiga att investera i ett potentiellt nytt fartyg under det nya regelverket. Detta skulle i sin tur kunna innebära ett säkert kontrakt för ett rederi. Vidare beskriver Axarloglou, Visvikis & Zarkos (2013) att det är optimalt för rederier att verka under olika typer av kontrakt beroende på rådande marknadsförhållanden. Idag är marknaden för inlandssjöfart i Sverige ur rederiernas synvinkel väldigt begränsad men i framtiden, om fler delar av regelverket alternativt hela regelverket implementeras, är typen av kontrakt, långa eller korta någonting rederier behöver ta ställning till vid tecknande av en affär utifrån då rådande marknadsförhållanden.

#### 5.4.2 Kostnadsfaktorer

EU-direktivet som är implementerat i Sverige anses inte av rederierna vara ekonomiskt försvarbart att nyttja då det råder brister och osäkerheter beträffande kostnadsaspekter, vilket även Svensk Sjöfart (2016b) nämner. De delar i Europa där det fullständiga regelverket för inlandssjöfart är implementerat gäller lägre farledsavgifter för att köra på de inre vattenvägarna (Svensk Sjöfart, 2016a). Denna del av regelverket är inte implementerad i Sverige och transport på inre vattenvägar omfattas i dagsläget med samma avgifter som havssjöfarten (Transportstyrelsen, 2016f). Lotskravet i Sverige är en specifik kostnad som samtliga respondenter benämnt som betydelsefullt. EU-direktivet idag innebär att även om ett rederi bygger en pråm eller ett fartyg skulle dessa fortfarande behöva lotsas längs med de inre vattenvägarna i Sverige (Transportstyrelsen, 2016b). Bemanning är ytterligare en kostnadsfaktor som rederier anser är något som borde belysas. Enligt Vierth, et al. (2012) hade en implementering av ett EU-direktiv gällande bemanning kunnat ge lägre kostnader för sjöfartstransporter. Kostnader som åligger inlandssjöfarten är en stark faktor till varför rederierna i dagsläget inte ser EU-direktivet som en möjlighet att bedriva sjöfart under. När inte hela regelverket är implementerat finns inte möjligheterna att genomföra önskade kostnadsbesparingar. Rederiernas önskan om reducerade kostnader får aldrig påverka den nivå av

säkerhet som måste erhållas på vattnet (Transportstyrelsen, 2016f). Alla önskningar kan inte uppfyllas utan att säkerheten blir lidande vilket innebär att någonstans måste en gräns dras.

## 5.5 Modalt val

### 5.5.1 Lastbil på sjö

Sjöfarten är enligt Stopford (2009) karaktäristiskt beroende av kompletterande trafikslag vilket leder till en begränsning jämfört med lastbilen. Sjöfarten begränsas även av att det inte blir kostnadseffektivt att transportera enskilda containers eller enskilda pallar vilket en lastbil med enkelhet kan utföra. Respondenterna lyfter fram att inlandssjöfart är något som ska konkurrera med landbaserad trafik och för att uppnå en konkurrenssituation måste förutsättningarna vara likvärdiga. Idag belastas sjöfarten med farledsavgifter (Malmberg, 2009; Vierth, et al., 2012). Om inte landbaserade transportslag erhåller dessa avgifter i samma utsträckning kan detta leda till en ojämnt fördelad konkurrenssituation. Respondenterna hävdar att ska ett fartyg verka under EU-direktivet för inre vattenvägar som en lastbil på sjö bör även inlandssjöfarten belastas av likvärdiga avgiftsstrukturer och bestämmelser. Trots att inlandssjöfarten ska betraktas som en lastbil på sjö är det kanske i alla situationer inte möjligt att erhålla samma kostnadsstruktur, hur rättvist det än bör vara mellan transportslagen är inte samma villkor alltid genomförbart.

Transportstyrelsen (2016c) säger att kostnaderna en viktig faktor för att sjöfart vara ett konkurrenskraftigt alternativ till landtransporter. En tanke som Eric lägger fram är att subventioner och en fraktnivå utfärdad från staten är det som kan komma att krävas för att inlandssjöfarten ska komma att konkurrera med lastbil. De besparingar som utvinns från ett minskat behov av underhåll och minskat slitage av vägens infrastruktur kan istället användas till att finansiera subventionerna.

### 5.5.2 Överflyttning

Idag råder det ett naturligt monopol inom transportbranschen (Trafikanalys, 2016) och det kan därför ses som en försvårande faktor för att genomföra en överflyttning av gods. Den generella uppfattningen hos respondenterna är att en överflyttning av gods mellan transportslagen är realiserbar vilket även regeringen (Näringsdepartementet, 2016) påvisar. Däremot framkommer det under intervjuerna att en överflyttning av gods från landtransporter till sjöfart inte specifikt behöver bero på EU-direktivet. Vidare råder det konsensus mellan tidigare teori från Rohács & Simongáti (2007) och respondenterna om att en förändring inom transportsektorn är nödvändig

för att Sverige ska kunna hantera de prognosticerade ökade godsmängderna samt uppnå överflyttning.

Politikerna vill arbeta med problematiken kring överflyttning och ger Sjöfartsverket i uppdrag att utreda möjligheten till detta. Samtidigt framgår det i intervjun med Johan att han i samtal med politiker fått information om att lotsavgiften kan komma att höjas. En eventuellt ökad lotsavgift kan ses som en motstridig handling gentemot viljan att utreda problematiken kring överflyttning och uppnå sitt mål. Handling måste gå ihop med mål.

Respondenterna talar även om att det finns tillgänglig kapacitet på Sveriges inre vattenvägar och det vore positivt att frigöra kapacitet på väg- och järnvägsnätet som idag är överbelastat. Detta stämmer även överens med vad Eng-Larsson, et al. (2012) och Trafikanalys (2016) presenterar. Vidare nämner Rohács & Simongáti (2007) att en ökad mängd transporter som sker på inlandssjöfart kan leda till positiva miljöaspekter vilket även Johan och Eric nämner som en viktig faktor.

De godstyper som huvudsakligen transporteras på inre vattenvägar i Europa, malmer och petroleumprodukter (Vierth, et al. 2012) är inte vad respondenterna först ser som möjliga att överflytta i Sverige. Respondenterna identifierade containergods samt lågvärdigt gods som bulk, sopor och byggmaterial att i första hand överflytta från land till sjötransporter. I likhet med Lumsden (2012) tror respondenterna på en överflyttning av likvärdigt gods mellan transportslagen, vilket i detta fall består av containers och lågvärdigt gods. Vidare beskriver Lumsden (2012) att potentialen för överflyttning av gods är mellan järnväg och sjöfart, vilket förstärks av att dessa transportslag transporterar likvärdigt gods.

## 6. Slutdiskussion

---

*I detta kapitel presenteras de slutsatser som framkommit utifrån den problembeskrivning som uppsatsen inleds med samt ger svar på den frågeställning som presenterats. Genom att besvara frågeställningen kommer syftet med uppsatsen även att uppnås. Kapitlet avslutas med förslag på vidare forskning.*

---

### 6.1 Slutsats

6.1.1 Varför rederier inte bedriver sjöfart under EU-direktivet för inre vattenvägar  
Det råder en enhällig inställning bland respondenterna till varför rederier idag inte bedriver sjöfart under det implementerade EU-direktivet. Osäkerheten kring hur EU-direktivet kommer att se ut framöver är stor och det kvarstår många frågetecken bland rederierna innan de känner sig trygga nog att investera resurser och tid i inlandssjöfarten. Detta leder in på kostnaderna som även de är en avgörande faktor till varför rederier idag inte bedriver sjöfart under EU-direktivet. Eftersom EU-direktivet i dagsläget ses som ofullständigt av rederierna anser de att den implementering som idag är gjord inte är tillräcklig för att det ska leda till en kostnadsbesparing eller förändrad kostnadsstruktur jämfört med det regelverk de idag bedriver sjöfart under, regelverket för havssjöfart. Rederierna har även identifierat att de kompletteringsbestämmelser som finns i EU-direktivet utgör ett hinder. Regeringen har infört EU-direktivet för att underlätta rederiers möjlighet till att bedriva inlandssjöfart men lägger till kompletteringsbestämmelser, som av rederierna anses försvåra tillämpningen. Därmed kan det komma att få en motsatt effekt till EU-direktivets initiala syfte. Rederierna anser att det för närvarande inte är en lönsamt att bedriva transportverksamhet under EU-direktivet för inre vattenvägar då osäkerheten kring vidare implementeringar samt kostnadsstrukturen är för betydande.

Ett moment 22 har uppstått gällande EU-direktivet och det är detta som gör att frågan inte drivs framåt. Regeringen väntar på att rederierna ska ansöka om gemenskapscertifikat och börja tillämpa det EU-direktiv som varit implementerat sedan december 2014. Det tar tid att arbeta in ett nytt system i en verksamhet men i denna situation är inte detta den initiala faktorn utan för att det ska vara aktuellt att överväga en tillämpning av det nya regelverket väntar rederierna på ytterligare bestämmelser.



### 6.1.2 Vad som skulle krävas för att rederier ska bedriva sjöfart under EU-direktivet på Sveriges inre vattenvägar

Respondenter och regering samt näringslivet är övertygade om att EU-direktivet har en positiv inverkan för sjöfartsnäringen. Respondenterna uppvisar enighet över vad som skulle krävas för att de ska börja bedriva sjöfart på Sveriges inre vattenvägar under EU-direktivet. För sjöfarten är det viktigt att frekvens, tid och servicenivå gentemot kund bibehålls eller förbättras vid tillämpning av EU-direktivet. De identifierade faktorerna till varför rederier idag inte bedriver inlandssjöfart är även de faktorer som har identifierats i denna studie som nödvändiga att uppfyllas för att rederier ska se en potential i att tillämpa EU-direktivet. Rederierna vill se en implementering av ett fullständigt regelverk som täcker in fler faktorer än de tekniska standarderna. Att endast implementera ett EU-direktiv för tekniska standarder är inte nog för att rederierna ska våga satsa. Vilka avgifter kommer gälla och vilka bemanningskrav kommer råda är några identifierade faktorer som rederierna ser som väsentliga att få svar på innan ett tillämnande. All den osäkerhet som idag råder kring EU-direktivet leder till att det är svårt för rederier att skapa en affär som kan generera kunder. Det som slutligen krävs för att rederierna ska börja bedriva sjöfart på Sveriges inre vattenvägar under det EU-direktivet är en affärsmodell som de ser som ekonomisk hållbar.

### 6.1.3 Hur rederier tror att EU-direktivet kommer påverka en möjlig överflyttning av gods från landtransporter till sjöfart

Eftersom rederierna för närvarande inte är villiga att tillämpa EU-direktivet kommer direktivet inte påverka en möjlig överflyttning av gods i dagsläget. Däremot är rederier och regeringen överens om att överflyttning är något som är nödvändigt för att åtgärda den överbelastning som idag råder på väg- och järnvägsnätet. Det är viktigt att poängtera att rederierna anser att överflyttning är något som är möjligt i Sverige, med eller utan ett tillämnande av EU-direktivet för inre vattenvägar. Därmed anser rederierna att EU-direktivet i sig inte är avgörande för att påverka en överflyttning. Att möjliggöra överflyttning av gods skulle innebära förbättrande faktorer som; minskat infrastrukturslitage och trängsel för landbaserade transportslag, tid för underhåll för landbaserade transportsystem samt förbättrade miljöaspekter. Vidare identifierar rederierna containergods samt lågvärdigt gods som bulk och byggmaterial som godsslag möjliga att överflytta. Respondenterna identifierar även Förbifart Stockholm som ett lovande projekt där överflyttning kan möjliggöras och utgöra ett gynnsamt inslag för sjöfarten. De exemplifierar även överflyttning gällande Stockholm Stads hantering av sopor som gods att frakta med inlandssjöfart.

## 6.2 Vidare forskning

Vi har under uppsatsens gång insett att ytterligare aspekter kan följas upp för att skapa en grundligare uppsats och samtidigt addera flera perspektiv i ett ämne som vi finner intressant. Då tidsbristen varit en faktor att ta hänsyn till har detta inte varit möjligt inom ramen för denna kandidatuppsats. Vidare vore det därför intressant att utveckla uppsatsen genom att:

- Ta kontakt med fler aktörer i branschen som hamnar och skeppsmäklare, då även dessa direkt eller indirekt kan komma att påverkas av det implementerade EU-direktivet.
- Intressant vore även att undersöka politikernas gensvar mot rederiernas åsikter samt varför endast EU-direktivet för tekniska standarderna är implementerat.
- Eftersom ett EU-direktiv även kan komma att behandla kustsjöfart hade det inför eventuella framtida implementeringar och klassificeringar även varit intressant att undersöka aktörer och främst rederierna längs kusterna för att få deras åsikter i rådande fråga.
- Om rederier väljer att börja bedriva sjöfart under EU-direktivet, med nuvarande eller framtida EU-direktiv, skulle det vara intressant att undersöka om regeringen lyckas uppnå överflyttning av gods från land till sjötransporter.

## 7. Referenser

- Arvidsson, B. (2015). *Kontraproduktiv miljölagstiftning och lagtrots*. Sjöfartstidningen. [Elektronisk]: <http://www.sjofartstidningen.se/bloggar/vattenvagen/> (Hämtad: 2016-04-10).
- Axarloglou, K, Visvikis, I, & Zarkos, S 2013, 'The time dimension and value of flexibility in resource allocation: The case of the maritime industry', *Transportation Research: Part E*, 52, pp. 35-48.
- Bryman, A. & Bell, E. (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, 2. Liber, Stockholm.
- Cariou, P, & Wolff, F 2013, 'Chartering practices in liner shipping', *Maritime Policy & Management*, 40, 4, pp. 323-338.
- Ekengren, A. & Hinnfors, J. (2012), *Uppsatshandbok: hur du lyckas med din uppsats*, 2. Studentlitteratur, Lund.
- Eng-Larsson, F., Kohn, C., (2012). "Modal shift for greener logistics - the shipper's perspective". *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 42, no. 1, pp. 36-59.
- Eurostat (2015). *Inland waterways transport statistics*. Luxemburg. [Elektronisk]: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Inland\\_waterway\\_transport\\_statistics#Goods\\_transported](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Inland_waterway_transport_statistics#Goods_transported) (Hämtad: 2016-04-27).
- Graham, M. (2005). "Transport in Europe: where are we going?", *Foresight*, Vol. 7 Iss 6 s. 24 - 38.
- Göteborg Stad (2016a). *Bridge Clearens*. [Elektronisk]: [http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/hisingsbron/the-hising-bridge/bridge-clearance!/ut/p/z1/04\\_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfljo8ziTYzcdQy9TAy9\\_cMsDAwcLR19z\\_Aldw4yd\\_Y30w8EKAgxdHA1NgAoMPAzdDBwDXc38g1xNDAx8TPWjiNFvgAIdZyCjJyMDQzcY2I049HQRSG8cgW6RfkhoeGOioqAgAoMN7s/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/hisingsbron/the-hising-bridge/bridge-clearance!/ut/p/z1/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfljo8ziTYzcdQy9TAy9_cMsDAwcLR19z_Aldw4yd_Y30w8EKAgxdHA1NgAoMPAzdDBwDXc38g1xNDAx8TPWjiNFvgAIdZyCjJyMDQzcY2I049HQRSG8cgW6RfkhoeGOioqAgAoMN7s/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) (Hämtad: 2016-04-10).
- Göteborg Stad (2016b). *Planeringsläget för Hisingsbron*. [Elektronisk]: [http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/hisingsbron/mer-om-Hisingsbron/planeringslaget!/ut/p/z1/04\\_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfljo8ziTYzcdQy9TAy9Lcy9XQ0cLU28fUMs\\_Q1MjE30w8EKAgxdHA1NgAoMPAzdDBwDXc38g1xNDAx8TPWjiNFvgAIdZyCjJyMDQzc\\_Y2I049HQRSG8cgW6RfkhoeGOioqAgDSPoCx/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/hisingsbron/mer-om-Hisingsbron/planeringslaget!/ut/p/z1/04_Sj9CPykyssy0xPLMnMz0vMAfljo8ziTYzcdQy9TAy9Lcy9XQ0cLU28fUMs_Q1MjE30w8EKAgxdHA1NgAoMPAzdDBwDXc38g1xNDAx8TPWjiNFvgAIdZyCjJyMDQzc_Y2I049HQRSG8cgW6RfkhoeGOioqAgDSPoCx/dz/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) (Hämtad: 2016-04-10).
- Göteborgs Hamn (2015). *Volymer och godsflöden i Göteborgs Hamn*. [Elektronisk:] <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Volymer-och-godsfloden/Artikelsidor/Volymer-och-godsflode-i-Goteborgs-hamn/> (Hämtad: 2016-04-18).
- Inland navigation (2016). *Technical requirements for vessels*. [Elektronisk:] <http://www.inland-navigation.org/observatory/legal-framework/applicable-rules-for-inland-navigation/technical-requirements-for-vessels/> (Hämtad: 2016-05-22).

Inre vattenvägsutredningen (2011). *Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt: betänkande*, Fritze, Stockholm. SOU 2011:4.

Konsekvensutredning (2014). *Konsekvensutredning - Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart*. Transportstyrelsen Sjö- och luftfartsavdelningen. Norrköping.

Lumsden, K. 2012, *Logistikens grunder*, 3. Studentlitteratur, Lund.

Lundahl, U. & Skärvad, P. 1999, *Utredningsmetodik för samhällsvetare och ekonomer*, 3. Studentlitteratur, Lund.

Lundin, D (2016) Jurist, Sjö- och luftfartsavdelningen, Transportstyrelsen. 29-04-2016, Email.

Malmberg, Betty. (2009). *Effektivisering av lotsverksamheten*. Stockholm. Motion 2009/10:T306.

Mary J. Meixell, Mario Norbis, (2008) "A review of the transportation mode choice and carrier selection literature", *The International Journal of Logistics Management*, Vol. 19 Iss: 2, pp.183 - 211.

Näringsdepartementet (2016). *Uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart*. Stockholm. N2016/01639/MRT.

Patel, R. & Davidson, B. 2011, *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, 4. Studentlitteratur, Lund.

Rohács, J. & Simongáti, G. (2007) The role of inland waterway navigation in a sustainable transport system, *Transport*, 22:3, 148-153.

Sjöfartsforum (2016). *Maritim Ordlista*. [Elektronisk]: <http://maritimeforum.se/kunskapsbanken/ordlista/> (Hämtad 2016-04-18).

Sjöfartsforum (2012). *Inlandssjöfart en potential för Sverige och för ett hållbart samhälle*. Rapport från fokusgruppen "närsjöfart och inrikes sjöfart". Stockholm. [Elektronisk]: <http://maritimeforum.se/wp-content/uploads/2013/12/Folder-Inlandssjofart-20111.pdf> (Hämtad 2016-04-18).

Sjöfartsverket (2012). *Lots*. [Elektronisk]: <http://www.sjofartsverket.se/Om-oss/Jobba-hos-oss/Om-oss/Lots/> (Hämtad: 2016-05-15).

Sjöfartsverket (2015). *Fritt fram för inlandssjöfart*. [Elektronisk]: <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sok-i-nyhetsarkiv/2015/Fritt-fram-for-inlandssjofart/> (Hämtad: 2016-04-06).

Stockholms stad. (2016). *Förbifart Stockholm*. [Elektronisk]: <http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Forbifart-Stockholm/> (Hämtad: 2016-05-15).

Stopford, M. 2009, *Maritime economics*, 3.th edn, Routledge, London.

Svanbom, F., Nilsson, C., Åman, P., Alzén, C., Froste, E. och Zetterlund, E. (2015). *Låt sjöfarten bidra till att göra Sverige klimatneutralt*. [Elektronisk]: <http://www.gp.se/nyheter/debatt/1.2294823-lat-sjofarten-bidra-till-att-gora-sverige-klimatneutralt> (Hämtad: 2016-04-05).

Svensk sjöfart (2016a). *Farledsavgifter*. [Elektronisk]: <http://www.sweship.se/fokusomraden/tillvaxt-konkurrens/farledsavgifter/> (Hämtad: 2016-05-15).

Svensk sjöfart (2016b). *Inre vattenvägar*. [Elektronisk]: <http://www.sweship.se/fokusomraden/sjosakerhet/inre-vattenvagar/> (Hämtad: 2016-05-16).

Trafikanalys (2015). *Sjötrafik 2014*. Stockholm. Rapport 2015:12.

Trafikanalys (2016). *Godstransporter i Sverige, en Nulägesanalys*. Stockholm. Rapport 2016:7.

Trafikverket (2015). *Vänarsjöfart*. [Elektronisk]: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/Atgardsvalsstudier-i-Vastra-Gotalands-lan/vanarsjofart/> (Hämtad: 2016-04-10).

Trafikverket (2016). *Förbifart Stockholm*. [Elektronisk]: <http://www.trafikverket.se/forbifartstockholm> (Hämtad: 2016-05-15).

Transportnet. (2014). *Sjöfarten säkerställer Förbifart Stockholm*. [Elektronisk]: <http://transportnet.se/nyheter/sjofarten-sakerstaller-forbifart-stockholm/> (Hämtad: 2016-05-17).

Transportstyrelsen (2012). *Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd om lotsning*. (2012). Norrköping. TFSF: 2012:38.

Transportstyrelsen (2016a). *Inlandssjöfart (inre vattenvägar)*. [Elektronisk]: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/> (Hämtad: 2016-04-05).

Transportstyrelsen (2016b). *Lotsning*. [Elektronisk]: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-farleder/Lotsning/> (Hämtad: 2016-05-15).

Transportstyrelsen (2016c). *FAQ Inlandssjöfart*. [Elektronisk]: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/FAQ-inlandssjofart/> (Hämtad: 2016-04-05).

Transportstyrelsen (2016d). *Zoner inlandssjöfart* [Elektronisk]: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/Zoner-inlandssjofart/> (Hämtad: 2016-04-08).

Transportstyrelsen. (2016e). *Classification of Swedish Inlandns waterways into navigational zones*. [Elektronisk]: [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/sjotrafik\\_dok/classificatio-n-swedish-zones.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/sjotrafik_dok/classificatio-n-swedish-zones.pdf) (Hämtad: 2016-04-08).

Transportstyrelsen (2016f). *Regler för inlandssjöfart i Sverige*. [Elektronisk]:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/Regler-for-inlandssjofart-i-Sverige/> (Hämtad: 2016-04-07).

Transportstyrelsen (2016g). *Svenska kompletteringsbestämmelser* [Elektronisk]: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Inlandssjofart/Regler-for-inlandssjofart-i-Sverige/Svenska-kompletteringsbestammelser/> (Hämtad: 2016-04-07).

Transportstyrelsen (2016h). *Gemenskapscertifikat (inlandssjöfart)*. [Elektronisk]: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Certifikat/Gemenskapscertifikat-inlandssjofart/> (Hämtad: 2016-04-07).

Vierth, I., Mellin, A., Statens väg- och transportforskningsinstitut, Samhälle, miljö och transporter, SAMT & Transportekonomi Stockholm, T. 2010, *Konsekvensanalyser av förändrade farleds- och lotsavgifter: studie på uppdrag av Sjöfartsverket*.

Vierth, I., Mellin, A., Hylén, B., Karlsson, J., Karlsson, R., Johansson, M., Statens väg- och transportforskningsinstitut, Samhälle, miljö och transporter, SAMT, Transportekonomi Stockholm, T. & Trafikanalys och logistik, T. 2012, *Kartläggning av godstransportererna i Sverige*.

Väst Sverige (2012). *Trollhättans fall- och slussområde*. [Elektronisk]: <http://www.vastsverige.com/Fall-och-sluss/> (Hämtad: 2016-04-27).

# Bilagor

## Bilaga 1 - Intervjuguide

### Intervjuguide

Bakgrunden till den uppsats vi skriver är att regeringen har valt att implementera ett EU-direktiv gällande transporter på inre vattenvägar i förhoppning om att kunna möjliggöra överflyttning av gods från landtransporter till inlandssjöfart. EU-direktivet berör bland annat teknisk standard och utrustning på fartyg för inre vattenvägar, samt att man till detta måste ansöka om ett certifikat. Än så länge har inga rederier ansökt och fått certifikat för inlandssjöfart, därför mynnar vår frågeställning ut i att undersöka vilka åsikter som råder kring implementeringen av EU-direktivet.

Nedan ser du frågeställningarna vi kommer utgå ifrån under intervjun samt potentiella följdfrågor.

### Kortfrågor:

- Vad är din arbetsroll/dina arbetsuppgifter inom företaget?
- Hur länge har du arbetat inom branschen och i detta företag?

### Bakgrund:

- Kan du beskriva kort om den transport ni idag utför på de transportsträckor som är klassade som inre vattenvägar (Göta älv/Trollhätte kanal och Vänern samt Södertälje kanal och Mälaren).
- Vad känner du till om EU-direktivet för inre vattenvägar?

### Inställning:

I december 2014 implementerade Sverige ett EU-direktiv gällande transport på inre vattenvägar.

- Vad är din inställning till EU-direktivet gällande sjöfart på Sveriges inre vattenvägar?
  - Är det några specifika faktorer som påverkar din inställning?
  - Vilka huvudargument anser du är för respektive emot användandet av EU-direktivet för inre vattenvägar?
- Än så länge (februari 2016) har inga rederier ansökt och fått certifikat för inlandssjöfart. Vad tror du detta kan bero på?

- Vad tror du skulle behövas för att NI skulle börja tillämpa det nya regelverket (dvs. ansöka om certifikat för att bedriva transporter på de Svenska inre vattenvägarna under EU-direktivet)?
  - Finns det någon aktör som du tror har makt/möjlighet att göra användandet av regelverket mer attraktivt?

#### Organisation:

- Råder det för närvarande någon diskussion i er organisation om EU-direktivet gällande inlandssjöfart?
- Speglar Din inställning till EU-direktivet om de inre vattenvägarna också organisationens?
  - På vilket sätt stämmer dessa överens/stämmer ej överens?

#### Överflyttning:

Politikerna har implementerat EU-direktivet i syfte att det ska resultera i en möjlig överflyttning av gods från land- till sjötransporter.

- Du som verksam inom branschen, ser du detta som ett realiserbart mål?
- Vilka godsmängder och vilket typ av gods ser du i så fall som möjliga att flytta över?
  - Gods som Ni i ert företag hanterar
  - Gods som generellt kan tänkas överflyttas i transportbranschen

#### Övrigt:

- Har du några övriga tankar kring implementeringen av EU-direktiv gällande Sveriges inre vattenvägar som du tycker vi har missat?



## Bilaga 2 - Sammanställning av intervjuer

### Intervju med Jörgen Kock Operation Manager på Ahlmark Lines AB

#### **Bakgrund**

Jörgen Kock arbetar som Operation Manager på Ahlmark Lines AB där han varit anställd sedan 2004. Jörgens huvudsakliga arbetsuppgifter är att vara operativt ansvarig inom organisationen och sköter kontakten mellan hamnar och fartyg, befraktning, bunkring etc. Har erfarenhet av branschens sedan 1998. Ahlmark Lines AB bildades 1847 och är därmed Sveriges äldsta rederi.

#### **Dagens verksamhet på de inre vattenvägarna**

Idag bedriver Ahlmark Lines AB delar av sin verksamhet utifrån Väneren där de regelbundet lastar i Kristinehamn ut till England som är deras huvudmarknad. I samband med detta trafikeras Väneren och Göta älv samt att de bedriver trafik på Mälaren och längst kusterna.

#### **Kunskap om direktivet**

Kunskap om det tekniska reglementet, klassningar för farvatten och tekniska krav för fartygen. Sedan mycket han inte har koll på och vilket han ifrågasätter om någon har koll på.

#### **Inställning**

Regelverket känns inte riktigt färdigt, många frågetecken för tillfället.

Bra att direktivet har implementerats med anledning till att det fungerat väl i övriga Europa.

Anser att Sverige gjort en byråkratilösning genom att inte kopiera direktivet rakt av utan gör en egen version utan att besitta kompetensen och då blir det sällan bra. Finns nationer som kan detta sedan generationer, Jörgen tycker man ska vända sig till dem för att utnyttja kunskapen, input innan man gör något.

Företaget har valt att se positivt på regelverket, tror att det finns en affärsmöjlighet vilket även är en anledning till bildandet av bolaget Avatar Logistics. Men i slutändan beror allt på faktorer som vilka avgifter, hur regelverket kommer att se ut i slutändan. Väntar på att det ska komma mer kring direktivet, finns inget klart svar gällande faktorer som farledsavgifter, lotsbestämmelser och kaptensexamen.

Direktivet behövs i Sverige då transportsystemet är ansträngt med sliten järnvägen och hårt belastat vägnät. Ett annat argument för direktivet är att kunna flytta gods till mindre belastade transportslag. Finner inga argument mot införandet av direktivet.

### **Varför ingen har ansökt**

Flera saker. Kommersiella processen tar tid, inte bra att trycka på en knapp och så finns det gods att transportera på ett nytt sätt. Tar tid att arbeta in ett nytt system. Uppfattar inte att reglementet är färdigt på alla områden, kusterna ska de ingå? avgiftsstrukturen hur ska den se ut?

Sjöfartsverket har i dagarna kommit med en ny avgiftsmodell för farleder och lotsanvändning och skulle den implementeras rakt av kan vi glömma detta då blir det för dyrt. Stor osäkerhetsfaktor över vad det ska kosta. Inlandssjöfarten ska anses som en lastbil på sjö och ska därför inte belastas med mer kostnader än vad en lastbil gör idag för att uppnå samma förutsättningar. Samma förutsättningar om det ska bli någonting av detta.

### **Vad skulle behövas för att ni ska börja tillämpa det nya regelverket**

Det behövs ju dels ett affärspris som är hållbart. För att kunna locka en kund måste det finnas ett intressant pris. Och för detta behövs det naturligtvis ett regelverk som sitter, som folk vet vad det innebär så man kan lägga fram något för sina potentiella kunder. Uppstår ett Moment 22.

Myndigheterna undrar varför det inte händer något, varför inte rederier söker, och rederier säger att myndigheterna inte ännu är färdiga med regelverket. Gör klart det så kommer rederierna.

### **Aktörer för att göra EU-direktivet attraktivt**

Transportstyrelse. Sjöfartsverk. Politikerna. Resten kan Ahlmark Lines AB själva, det kommersiella kan de själva. "Copy-paste Hollands reglemente. Då är det klart!" (*Hollands innebär en implantering rakt av utav EUs regelverk.*) Avgiftsbefria inlandssjöfarten.

Lotsbefrielser. Enklare krav på utbildning hos befäl. I Europa finns det en bemanningsmatris arbetad tid avgör hur många som bemannar fartyget. I Sverige ska man göra denna bedömning från fall till fall, man får komma in med ansökan om minimi-besättning relaterat till fartyget utrustning etc. Det funkar väldigt dåligt när man ska lämna offert till en kund, som först av allt vill ha en kostnad. Det gör det väldigt svårt oss som rederi för då måste vi söka en massa dispenser m.m. innan för att kunna ens erbjuda något som inte finns än, det finns ingen sträcka eller fartyg. Det är svårt att få ett klart besked, svårt att räkna på det, och då väldigt svårt att erbjuda sin kund något. Detta är något som Transportstyrelsen borde se över. Politikerna är en

annan aktör som har mandat att göra något åt det. Det känns som att “frågan har fastnat hos byråkraterna.”

### **Diskussion inom organisationens om EU-direktivet**

Ja absolut, och har varit en längre tid. Nu har de dessutom bildat bolaget Avatar Logistics och släppt bollen dit för Ahlmark Lines AB frågor gällande direktivet. Både politiskt och kommersiellt.

### **Speglar Din inställning till EU-direktivet om de inre vattenvägarna också organisationens**

Ja.

### **Överflyttning**

Jörgen ser överflyttning som ett realiserbart mål. Mängder är svårt att säga. Jörgen tror att det som i övriga Europa i första hand ska komma att flyttas över mycket bulk och tank i första hand. Kan även tänka sig containers i någon form av feedertrafik. Varudistribution, byggtrafik (ex. Förbifart Stockholm) bygglogistik. Finns nästan ingen begränsning. Ska godset transporteras till en plats till eller från nära vattnet så finns möjligheten att ta det på sjö. Detta tycker Jörgen bör lyftas. “Det här är en lastbil på sjön!” Den betalar inga avgifter, det gör den vanliga havsgående fartygen.

### **Övrigt**

Jörgen tycker även att hamnarna ska betrakta inlandssjöfart som en lastbil dvs. ingen avgift i hamnarna. Fartygen betalar idag en rejäl hamnavgift för att lägga till vid kaj. Tåg och lastbil däremot är avgiftsbefriade eller iallafall begränsad avgift. Är det tillkommande volymer som inte egentligen är till för att finansiera någon ny hamnverksamhet utan det är befintliga anläggningar som idag finansieras av befintlig sjöfart.

## **Intervju med Johan Lantz, VD på Avatar Logistics**

### **Bakgrund**

Avatar Logistics är ett rederi och logistikföretag som utvecklar logistiklösningar på inre vattenvägar. Företaget grundades 2015 och är ett joint-venture av rederierna Erik Thun AB, Ahlmark Lines AB och VT Group Ltd. Det var inget rederi som ensamt ville gå in på marknaden av inlandssjöfart så dessa tre gick samman med sina resurser och bildade ett bolag.

Erik Thun AB och Ahlmark Lines AB kommer inte att köra under det nya regelverket, det kommer Avatar Logistics istället att göra. Avatar tar hand om allt som har med inlandssjöfart att göra och Ahlmark och Thun kommer stå bakom som finansiär och ägare. VT-group är holländskt tankrederi som har kunskap om fartyg och inlandssjöfarten.

Johan Lantz är VD på Avatar Logistics och har varit i företaget sen start 2015 men ha varit verksam i branschen i 30 år. Han har bland annat arbetat på Östersundsrederi nuvarande Transatlantic och Sjöfartsverket.

### **Dagens verksamhet på de inre vattenvägarna**

Idag bedriver Avatar Logistics ingen verksamhet på de inre vattenvägarna. De jobbar på vad Johan uttrycker en icke-existerande marknad. Idag har de 5-6 prospekt som de arbetar med. Johan nämner också att inlandssjöfart är en marknad som man inte riktigt tänker på i Sverige och Avatar hoppas övertyga marknaden om att det är ett nytt sätt att transportera på. Det gäller att få till den första affären för att visa att det faktiskt fungerar i Sverige. Sverige har ju “perfekta sjövägar med ingen trafik” på Vänern och Mälaren, och Göta älv, med linjetrafik.

### **Kunskap om direktivet**

Har varit på Sjöfartsverket innan där han fick i uppdrag att arbeta med det implementerade direktivet. Johan ser potentialen som störst i Mälaren då Stockholmsområdet växer mycket och där det idag är trångt på vägarna.

### **Inställning**

Jättepositiv! Det största som har hänt svensksjöfart då det öppnar upp ett helt nytt sätt att transportera på och förhoppningsvis kan det komma att konkurrera med landbaserad trafik. Inlandssjöfart är som en lastbil på vatten och i Europa kör man på ganska lika villkor. Det finns en jättepotential i detta. Johan tänker framför allt på miljöaspekten men också att man kan utnyttja en befintligt bra infrastruktur som är totalt underutnyttjad. “Det finns ju hur mycket kapacitet som helst!” Vad som skulle kunna vara Trafikverkets morot i detta skulle kunna vara en lägre underhållskostnad av att lyfta av trafik, för både väg och järnväg. En stor del trånga sektorer kan man styra över på sjöfart vilket skulle kunna minska trängsel vid transport men också lätta på slitage på väg och järnväg.

Faktorer som påverkar Johans inställning: Miljö, underhållskostnad, trängsel, befintlig bra

infrastruktur kapacitet finns, låga infrastrukturkostnader på sjön, stärka sjöfartsindustrins konkurrenskraft med nya lösningar. Inga negativa faktorer, ser bara potential och möjligheter

### **Varför ingen har ansökt**

Marknaden är inte riktigt här än och det finns brister med direktivet då det inte är implementerat fullt ut. Kostnaden för lots är så stor att konkurrenskraften försvinner om man ska ha en lots ombord. Det är också helt andra utbildningskrav för EU-direktivet i Europa. Där har man ett lärlingbaserat system med teoretiska tester, medan man i Sverige oftast ska vara sjökaptten. Detta gör att frågan om löner och tillgång till personal blir svårare. Outredda frågor: Bemanningen är ju en annan del av regelverket som inte blivit implementerat i Sverige (än). Ytterligare en fråga är cabotage, vilket flagga som fartyget ska gå under som inte heller är helt utrett. Allt detta leder till en osäkerhet vilket bidrar till en kostnad.

Regeringen håller på att utreda och börjat dra i frågorna gällande resten av direktivet. Men det är därför inte heller något rederi har tagit upp det, för de ställer sig frågor som: vad ska jag ha för kaptten? Vad ska jag ha för lots? Men regeringen kan inte svara på detta ännu. Ett rederi vågar inte ta hit ett fartyg och riskera potentiell förlust innan de kan genomföra beräkningar på en affär. Osäkerheten i dagsläget är för stor.

I Europa är det extremt låga avgifter för att köra pråm. I Sverige behandlas inlandssjöfarten som vanlig sjöfart med samma avgifter. Problemet blir att sjöfartsnäringen betalar infrastrukturavgifter och farledsavgifter som i jämförelse med tåg är ganska låga. Däremot om du kör på väg finns ingen infrastrukturavgift. Sjöfarten belastas ju självklart en del av infrastrukturen och man ska betala för det man använder, men det borde de övriga trafikslagen också göra. Johan anser därmed att det råder en orättvis fördelning mellan transportslagen. Exempelvis finns det avgifter för tunga fordon som i Tyskland men i Sverige behöver de utländska förarna som kommer in i Sverige inte betala någonting.

### **Vad skulle behövas för att ni ska börja tillämpa det nya regelverket**

Implementera hela systemet, reda ut oklarheter som idag leder till osäkerhet och kostnader. Prospekten som idag finns är baserade på regelverket för havssjöfart alternativt det faktum att hela direktivet implementeras.

### **Aktörer för att göra EU-direktivet attraktivt**

Det är näringsdepartementet/regering som vill flytta gods från väg till vatten och dessa måste också visa att man vill göra det. Konkreta handlingar att tillämpa för att det ska bli mer attraktivt. Johan tycker att man ska kopiera direktivet rakt av. Regeringen skruvar åt det i början och tänker att det ska lättas lite senare. Men då sitter rederier med armarna i kors och väntar på att något mer ska hända, att något som de faktiskt finner gynnsamt ska implementeras med detta nya regelverk, om det nu ändå ska göras. Rederierna väntar på bättre regler.

Johan föreslår genomförandet av en pilotstudie under en begränsad tid, ta en pråm till Sverige och testa för att visa att det kan fungera med hela direktivet implementerat. Man får köra tre år och göra en utvärdering och se om det behövs lots och hur bemanningen fungerar etc. Nu har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att utreda vad som krävs. Bollen är i rullning!

Det bromsar att ingen vågar satsa helt på det nya regelverket. Det är alltid transportören eller rederiet som tar all risk. Om de exempelvis tar upp en båt från Tyskland eller Belgien står staten eller hamnar utom större risk medan rederiet förlorar pengar om de inte får igång trafiken. Avatar har en fördel då de fört en dialog med Näringsdepartementet, och blivit något av en ambassadör för detta.

Prospekt på gång: Prospekten framöver bygger på att hela regelverket ska vara implementerat. Ett av prospekt behandlar projektet Förbifart Stockholm där 10 miljoner ton sten ska fraktas bort och Trafikverket har ett krav på att dessa ska föras bort med sjöfart på inre vattenväg. Många är angelägna om att "få denna affär". Johan anser att det kommer bli mycket svårt att köra där med pråm då det kan bli 8-10 veckor is under året och pråmfartygen är ännu inte is-klassade. Men däremot tank och bränsletransportens prospekt på Mälaren är helt baserat på att pråmfartyg ska fungera utan lots och med rätt besättning. Man vågar inte då inte hela regelverket är på plats!

### **Diskussion inom organisationen om EU-direktivet Ja!**

### **Speglar Din inställning till EU-direktivet om de inre vattenvägarna också organisationens?**

Speglar 100 %

## Överflyttning

Det politikerna säger och det de gör går inte riktigt hand i hand. De säger att det är bra att flytta över till inlandssjöfart och ger i uppdrag till Sjöfartsverket att utreda men samtidigt så (när Johan pratade med Socialdemokraterna) höjer de lotsavgiften på Vänern med 130 %. Sjöfartsverket ska vara affärsdrivande men handling måste ändå gå ihop med mål. Transportstyrelsen bestämmer om det ska vara lotsplikt eller inte. Sjöfartsverket tillhandahåller lotstjänsten, "tom Sjöfartsverket säger: Vi behöver ingen lots på Vänern"

Har man en hög avgiftsstruktur kommer det inte bli några affärer. Genom att kunna avlasta gods från järnvägen skulle man kunna komma ikapp med underhåll och det är väl det som trafikverket har börjat fatta nu, att flytta över lite för det i dagsläget är ganska trångt på spåren. Flytta gods: Lågvärdigt gods, exempelvis bulkods. Men även ta containertrafik på Göta älv och uppåt, då det finns stora lageretableringar exempelvis i Vänersborg

"Det måste ske tror jag, annars har vi ingen chans i Sverige" De får börja med lågvärdiga produkter. Till sjöfartens fördel är att det inte råder trängsel på farlederna, om ett fartyg behöver komma kl. 04 på morgonen, ja då är det möjligt. Ett exempel är Stockholm Stads sophantering (lågvärdigt). Man skulle kunna köra en viss del av avfallet på pråm ut genom Mälaren istället för att köra på väg genom staden.

## Övrigt

Ska vi ha undantag i Sverige, gynnar vi då konkurrenskraften? Ex. hade vi inte behövt någon lots! Den stående kostnaden är bemanning och lots. Men för att få fart på trafiken är det viktigt att underlätta med ett regelverk som är anpassat för att lyfta över från land till sjö. Man måste försöka fullt ut (med hela regelverket). För vi har alla förutsättningar infrastrukturmässigt på sjö.

Man pratar om att sjöfart är farligt, om det skulle hända något i Mälaren så är det dricksvatten för 1,5 miljoner människor, likväl körs det på Rhen, som är dricksvatten för 24 miljoner invånare. Men där körs det allt möjligt konstigt gods, händer väldigt sällan olyckor. VT-group sa: Skulle man tappa en kaffekopp diesel i sjön är brandkåren där - katastrof! men spiller en tankbil bränsle på vägen händer ingenting. Mycket större säkerhetstänk på sjöfart än väg.

Vi har chansen att börja från ett helt nytt läge, kan börja titta på helt nya fartyg ex LNG eller hybrid. Belgien säger: "ta inget gammalt crap liksom, bygg nytt." Börja med bästa möjliga

miljötänk. Avatar är också med i ett nätverk, där de jobbar med utveckling av fartyg eller inlandsfartyg/pråm som klarar av is. De ska lägga 2 miljoner på studier av vad som krävs i Sverige för detta, detta resulterar i en rekommendation för att se vad som krävs gällande fartygs skrov. Detta ska leda till realistiska standarder för fartygen och utrustningen. Samt möjliggöra att sjöfarten är igång hela året och inte behöva stänga ner under vintermånaderna januari/februari.

Jämföra med våra is-svårigheter har kontinenten strömmar i sina floder, kan ta 2 timmar att köra ner men 8h att köra tillbaka på Rhen. Fartygen i Europa är konstruerade på ett helt annat sätt, exempelvis är de mycket bättre än oceanfartyg ur vädersynpunkt. Detta gällande våg-propellrar, motorstyrka per ton etc. samt att fickparkering är möjligt och möjligheten att köra in i slussar.

*Extra fråga:* Är det möjligt att implementera hela regelverket i Sverige, för de svenska förutsättningarna? Det är möjligt att implementera hela regelverket i Sverige sett till de förutsättningar som råder. Dock är zonindelning något man måste ta hänsyn till, exempelvis att man inte skickar ut en båt när det går höga vågor på Vänern. Zon på Vänern men bara när det är bra väder. Det finns vågmättningsutrustning på Vänern för att se våghöjder.

Fartyget är klassade, finns nästan inga zon1 fartyg i Europa. Zon 2-fartyg är robustare. 6 olika zonindelningar finns det. Och fartygen är klassade efter detta. Operationella undantag, då kaptenen bestämmer när man kan gå ut på sjön, då tar han risken. Certifikatet tillhör fartyget!

Lotsdispans som kapten, då ska man gå några gånger (en slags uppkörning) men detta är personberoende för det gäller för en specifik kapten på ett specifikt fartyg. Detta gör det svårt. Ex Thun och Ahlmark som har olika kapten, då hinner inte kaptenerna göra uppkörningen och därför blir det lots vid varje resa. Om man ser till Vänern, som är som ett öppet hav, den trängsta passagen *Öresund* och “kan man inte ta sig igenom den ska man inte köra båt överhuvudtaget”.

## Intervju med Eric Hjalmarsson, VD på Thor Shipping

### **Bakgrund**

Intervju med Eric Hjalmarsson, VD på Thor Shipping sedan 8 år. Eric har varit verksam inom branschen sedan 1995 och då tidigare inom Wallenius rederierna samt olika dotterbolag till Wallenius.



Bolaget Thor Shipping har huvudkontor Holland, Amsterdam och fraktar mycket industrigods mellan Holland och Mälaren i Sverige. Thor Shipping är uppdelat i flera affärsområden och ett nyligen startat är SUN Line Shipping vilket idag är Thor Shippings egen rederiverksamhet som verkar inom Sverige, Belgien, England och Holland.

### **Dagens verksamhet på de inre vattenvägarna**

SUN Line Shippings verksamhet i Sverige idag består av lastning och lossning i Västeråshamn. SUN Line Shipping bedriver ingen renodlad IVV trafik på Sveriges inre vattenvägar utan det är "vanliga" havsgående fartyg som kommer in på Mälaren via Södertälje sluss.

### **Kunskap om direktivet**

Ganska väl. Under de senaste åren har bolaget undersökt möjligheterna till att bedriva IVV trafik på de svenska inre vattenvägarna. Idag har ett systerbolag till Thor Shipping egen pråmtrafik som de dagligen kör med på kontinenten längst kusten samt på inre vattenvägar. Eric anser att det finns en god bakgrund för att kunna sätta igång en liknande trafik även i Sverige då det redan bedrivs på kontinenten. Han nämner även byggnationen av Förbifart Stockholm som en möjlighet till att utveckla IVV trafik. Mycket gods kommer då gå inom Mälaren och i samband med det har SUN Line Shipping tittat på möjligheterna för IVV. Kan ej svara på om pråmarna på kontinenten kör under EU-direktivet för inre vattenvägar.

### **Inställning**

IVV trafik skulle kunna vara aktuellt att bedriva men då som ett nytt affärsområde och under rätta förutsättningar vilket framförallt är tidsfrågan. Att kunna lossa i Södertälje och sedan använda IVV fartyg från Södertälje till Västerås blir då ett alternativ för att kunna bedriva befaktning under direktivet. Viktigt är även att frekvensen ska upprätthållas, kunderna ska erhålla samma service och leveransprecision som i dagsläget. Att genomföra en omlastning i Södertälje måste sättas i relation till tid och kostnad. Viktigt är att kunna komma till kunderna under samma tidpunkt som nu och det ska gärna kosta mindre eller lika mycket. Detta är vad som framförallt krävs för att börja bedriva IVV verksamhet.

Eric börjar med att benämna att det är den tekniska delen som är implementerad av EU-direktivet vilken gäller fartygstyper. Detta tycker inte Eric är "knäckfrågan". På kontinenten har Eric uppfattat det som andra typer av avgiftssystem ingår i direktivet exempelvis är hamnkostnaden förmånligare samt bemanningsstorleken på fartygen mindre och dessa faktorer blir en

kostnadsbesparing. Sverige valt att implementera den delen av direktivet som är mest ointressant för oss som marknadsaktörer säger Eric. Det måste vara kostnadseffektivt! Man har tagit in den delen som inte förändrar SUN Line Shippings verksamhet överhuvudtaget. De tekniska lättnaderna ger inte stor slagkraft. Trodde till en början att det var hela direktivet som skulle implementerats och då genomfördes beräkningar på exempelvis Förbifart Stockholm men då med bakgrund av hela direktivet för IVV utifrån kontinentens förutsättningar. Med tiden uppmärksammades det att det endast var den tekniska delen som implementerats och då åsidosattes hela lösningen. Faktorer som Eric identifierar som påverkar inställningen till direktivet är riskerna det medför samt kostnaden. I dagsläget är det för många osäkerhetsfaktorer som råder och då framförallt isklassen. Detta leder då till att utöver kostnaden att frakta hit ett fartyg från kontinenten tillkommer kostnaden för att anpassa fartyget efter de svenska förhållandena alternativt att investera i en isbrytare. Eric nämner att utifrån de beräkningar SUN Line Shipping genomfört skulle kostnaderna för att bedriva IVV trafik i Sverige uppgå till ungefär detsamma som dagens verksamhet men det medför för stora risker för att satsningen ska vara genomförbar.

Dyr etableringskostnad. Merkostnad att ta upp en pråm till Sverige från kontinenten är 1-2 miljoner kronor. Jämfört med att bara ta in fartyg som redan är verksamma blir det en extra kostnad då dessa fartyg skulle behöva omarbetas för att passa de Svenska förhållandena.

Eric anser att det finns goda förutsättningar för att bedriva IVV trafik för SUN Line Shipping om implementeringen av de andra delarna inom direktivet även sker. Eric är för implementering av hela direktivet och han säger att SUN Line Shipping inte är intresserade av att starta egen verksamhet som bygger på IVV i dagsläget

### **Varför ingen har ansökt**

Ingen verksamhet kommer ta upp detta så länge det inte blir ekonomiskt försvarbart. Eric nämner Avatar Logistics vilka är de enda som Eric känner till som "tagit tag i" IVV. "Dom kan ju börja med att ta bort lotskravet!" Det är det enskilt största kostnaden. För deras fartyg mellan Södertälje och Västerås betalar de 30 000 SEK vid varje lotsning, och detta finns inte för IVV i Europa. Detta är en av de stora skillnaderna.

### **Vad skulle behövas för att ni ska börja tillämpa det nya regelverket**

Eric ser inte idag hur det skulle gå ihop ekonomiskt utan eftersöker en ekonomiskt försvarbar affärsmodell. Då Thor Shipping ser att det finns en affär i IVV skulle det genast vara intressant. "Det handlar bara om affären". Om man skulle implementera hela direktivet, gällande bemanning och trafik, så skulle det bidra till ett närmande av en bättre affärsmodell.

### **Aktörer för att göra EU-direktivet attraktivt**

Eric anser att en IVV satsning ska ägas av det offentliga, staten eller kommun. En IVV pråm på Mälaren konkurrerar i första hand med en lastbil. Lastbil ger även en enorm flexibilitet. Om det offentliga skulle äga produkten skulle de kunna finansiera detta med infrastrukturpengar. Detta kan sätta i relation till vad det kostar att bedriva en IVV-lösning och utifrån det gods som kan flyttas över från land till sjö görs en besparing i form av underhåll och slitage för landtransportnätverk. Om man exempelvis skulle köra en pråm på Vänern, kanske detta skulle kosta 10 miljoner med bemanning, bränsle, hyra etc. varje år (grov uppskattning). Detta är en stor kostnad för en privat aktör, men för offentliga verksamheten är det ingenting.

Eftersom det finns kalkyler som har gjorts över hur mycket det faktiskt kostar för slitage på infrastrukturen, en prislapp per km gör detta att man kan räkna på hur mycket besparingar man skulle kunna göra om man lyfter av x antal lastbilar från väg till sjö, vilket skulle kunna bli stora besparingar. Om det kostar 50 miljoner i infrastrukturslitage skulle du för samma summa kunna få exempelvis få 5 pråmar. Utöver besparingen på infrastrukturslitage kommer självklart även miljöaspekten in i detta. Om staten äger produkten, då kan man sätta en fraktnivå för de som nyttjar den, som är kraftigt subventionerad. Då kommer det bli ekonomiskt oförsvarbart att ta lastbillösningar och man kan börja konkurrera IVV med lastbil.

De körs cirka 20 000 containers varje år till/från Västerås. Thor Shipping har gjort en kalkyl för några år sedan vad det skulle kosta för dem att börja använda IVV. De hade ett break-even fick vara 35 Euro, men vid beräkning kostade det hela 70 Euro per container för att täcka kostanden för en pråm. Det skulle inte vara ekonomiskt försvarbart för dem att tillämpa detta själva. I Europa kostar det cirka 35 Euro.

Subventioner ifrån staten, som tidigare nämnt. (Även sjöfartsverket skulle kunna påverka). Om de godsvolymer som stat och kommun själva äger, som bygg- och sophantering, skulle falla under exempelvis ett tvingande regelverk skulle detta supporta en lösning av sjöburen trafik. Ett tvingande regelverk som säger att en viss mängd måste gå på sjö. Kommunen skulle då bli

kunden. Detta skulle också göra att staten framgår som förebild och det skulle även kunna vara en smart miljöprofil, som en del av kommunens marknadsföringsbudget. (Miljöreklam för kommunen, 10miljoner är en liten peng i det stora hela att lägga på detta)

### **Diskussion inom organisationen om EU-direktivet**

Thor Shipping håller fortfarande en diskussion om det. De tittar fortfarande på Förbifart Stockholm. IVV kommer ofta upp på agendan, men de pratar inte implementering eller liknande utan håller mest koll på det eftersom det är ett högst aktuellt ämne i branschen. Eric tycker att Mälaren är mycket mer intressant och aktuellt än Vänern, pga. vågklasser. Är det någonstans det skulle kunna hända är det på Mälaren.

Thor Shipping ska satsa på att bygga ut deras Stockholmsverksamhet. Stockholms hamnar ska flytta ifrån Warta till Norvik och om de gör det kommer det läggas en stor investering där som kommer gynna sjöfarten. Då pratar man mycket om hur IVV kan implementeras ifrån Norvik, om det är möjligt att köra genom skärgården och kanske till och med genom Hammarbyslussen. Då kan man kanske tänka sig en IVV-lösning mellan Norvik, Frihamnen och småhamnarna i Mälaren. Att utveckla de klassificerade inre vattenvägarna i Sverige, längre sträckor utanför dagens rådande inre vattenvägar. Detta gör att rederierna kan planera sina rutter och tider mycket bättre!

### **Speglar Din inställning till EU-direktivet om de inre vattenvägarna också organisationens?**

Speglar till 100 %

### **Överflyttning**

Givet rätt förutsättningar (ekonomiska) som diskuterats under intervjun är överflyttning realiserbart. Bara massa fördelar på alla möjliga aspekter. För medborgare, godsägare och miljö. Flytta: Containergoods, sopor, byggmassor, sådant som ska flyttas runt till olika infrastrukturprojekt, bränslen i ännu större utsträckning

Tror på att flytta gods från land till sjö men om det är på IVV eller andra fartyg är inte det viktigaste. Trott på mer sjöfart utifrån kapacitetsbrist på väg och järnväg samt miljöaspekten. Befolkningstillväxt i Mälaren, underhåll av tåg och bygga ny infrastruktur på land kostar, sjöfarten blir då ett naturligt komplement