

FÖRORD

Regeringskansliet beslutade 1999-07-01 att uppdra åt mig att i samverkan med berörda parter lägga fram förslag som långsiktigt ger förutsättningar för en kommersiellt bärkraftig utveckling av Vänersjöfarten. Som sekreterare i utredningen har förordnats byrådirektören Petra Thunegard, Sjöfartsverket och som expert projektledaren Yngve Johansson, Västra Götalandsregionen. I utredningsarbetet har även medverkat chefen för Trollhätte Kanals sjötrafikområde, Lennart Sandberg.

Sjöfartsverket har beslutat att genomföra en samhällsekonomisk analys av en utbyggnad av slussarna i Trollhätte kanal. Jag har haft samråd med den utredningen. Den redovisas under våren. Jag har i utredningsarbetet även haft överläggningar med näringsliv, myndigheter och olika organ med koppling till Vänersjöfarten. Utredningen genomförde 2000-01-24 en hearing i Göteborg om transporter och logistikutveckling. Vidare har utredningen haft överläggningar med EU-kommissionens tjänstemän med ansvar för sjöfart samt företagit en studieresa till Nederländerna för att studera närsjöfart.

Stockholm den 20 mars 2000

Bengt K Å Johansson

Petra Thunegard/Yngve Johansson

Innehåll

1 Sammanfattning.....	9
2 Vänersjöfarten.....	16
2.1 Trafikpolitiska beslutet.....	16
2.2 Statens insatser för Vänersjöfarten.....	17
2.3 Sjötransporter på Vänern – volymer och godsslag	18
2.3.1 Mineraloljeprodukter	22
2.3.2 Skogsprodukter	22
2.3.3 Övrigt	23
2.4 Jämförelse med Mälaren.....	24
3 Förändringar inom transportmarknad och transportsystem - Vänersjöfartens förutsättningar	25
3.1 EU:s vitbok om Rättvisa trafikavgifter.....	25
3.2 Godstransporter och transportslag	26

3.3	Kraven på transportsystemet förändras	28
3.4	Vänernsjöfartens godsstruktur	30
3.5	Containertrafik.....	32
3.6	EU:s grönbok om hamnar	34
3.7	Hamnarnas roll i transportkedjan allt viktigare.....	35
3.7.1	Vänerhamn.....	36
3.8	Inlandssjöfart	37
4	Åtgärder för en stärkt Vänernsjöfart.....	39
4.1	Vänernsjöfartens konkurrenssituation	39
4.2	Statliga åtgärder	40
4.2.1	Sjöfartsverkets avgifter	41
4.2.2	Sjötransportbidraget	44
4.2.3	Samordning mellan Seglationsstyrelsen och Sjöfartsverket.....	47
4.3	Regionala åtgärder	48
4.3.1	Vänernsjöfarten och regionen.....	49
4.3.2	Några europeiska utblickar	52
4.3.3	Forskning och utveckling inom närsjöfarten	54

4.4 Lokala åtgärder	59
4.4.1 Kostnaderna i hamnarna	60
4.4.2 Hamnavgifter	62
4.4.3 Stuverierna och konkurrensen	65
4.4.4 Vänerhamn AB och marknaden.....	69
4.5 Näringslivet och godstransportsystemet.....	71
4.5.1 Vänersjöfarten och enhetslasttrafiken.....	74
4.5.2 Betydelsen för miljö och säkerhet.....	76

Bilagor

Bilaga 1 Uppdrag att utreda förutsättningarna för Vänersjöfartens framtid.....	79
Bilaga 2 Bakgrund till och riktlinjer för uppdrag att utreda förutsättningarna för Vänersjöfartens framtid.....	81

1 Sammanfattning

Uppdraget

Regeringskansliet gav i juli 1999 ambassadör Bengt K Å Johansson i uppdrag att i samverkan med berörda parter lägga fram förslag som långsiktigt ger förutsättningar för en kommersiellt bärkraftig utveckling av Vänersjöfarten.

Godsvolymerna minskar

Sjöfarten på Trollhätte kanal och Vänern har strategisk betydelse för de inre delarna av Västsverige och då i första hand för Värmlands och Västra Götalands län. Även från Dalarnas och Örebro län går det godstransporter via Vänern.

Vänersjöfartens totala godsvolym har långsamt sjunkit sedan mitten av 1980-talet. Minskningen har varit snabbare det senaste året. Den totala godsmängden var ca 2,8 milj. ton år 1999 jämfört med drygt 3 milj. ton år 1998. Framför allt är det olje- och skogsprodukter som svarar för nedgången. Antalet fartygspassager genom Trollhätte kanal till Vänern var ca 3 000 år 1999.

Trafiken till Väneren domineras av olja och råvaror till industrin och jordbruket. Trafiken från Väneren består i huvudsak av förädlade varor, främst skogsprodukter. Oljor och skogs- och jordbruksprodukter står för 70% av de totala volymerna. Härutöver hanteras bl.a. malmer, salt, järn, stål, kol och koks. I Vänerhamn omlastas också ca 500 000 ton gods från bil till järnväg

Transportsystemet förändras

Nya produktionsystem och nya krav från producenter och konsumenter kräver nya transportlösningar. Transportsystemet blir alltmer inlemmat i det totala produktionssystemet, där ledtider och marginaler minskar. Hög frekvens, mindre sändningsstorlekar, ökad förädlingsgrad och större miljökrav påverkar transportererna. Uppsamlingsområdet blir större och flödena koncentreras.

EU-kommissionen menar i sina analyser av närsjöfarten att den tillfullo måste integreras i dörr till dörr-koncept. Hög servicenivå, kund Anpassning och kostnadseffektivitet är nyckelbegrepp i en miljö som präglas av just in time-koncept.

Systemtrafik med förädlade varor ökar. Inom EU är containersjöfarten det segment som ökat snabbast under 1990-talet. Enhetslasttrafik kräver ett stort underlag om hög turtäthet ska upprätthållas. För containeroperatörerna gäller det att hitta ett större antal kunder, som tillsammans ger stora volymer. Det är också viktigt att få balans i flödena genom returlaster, för bättre ekonomi. Vidare måste hamnarna vara effektiva. Sjöfarten har väsentligt högre terminalkostnader än t.ex. järnvägen. En ökad systemtrafik understryker betydelsen av effektiva hamnar med låga kostnader.

Trafiken på Vänern domineras av bulkvaror. Enhetslasttrafik har ingen stor omfattning. De s.k. Vänerskyttlarna är exempel på en framgångsrik systemtrafik i Vänern. Olja fraktas på nordgång och pappersrullar på sydgång. Denna trafik har minskat genom att företaget Stora Enso byggt upp ett eget system med stora containers som går med tåg till Göteborgs Hamn och med fartyg därifrån till England och kontinenten.

Åtgärder inom fyra huvudområden

Ska den nedåtgående trenden brytas bedömer utredningen att åtgärder behövs inom fyra huvudområden. För *statens* del handlar det om en viss sänkning av avgifterna för sjöfarten på Vänern och effektiviseringar av farleds- och lotsverksamhet m.m. På *regional nivå* behövs insatser som stärker Vänersjöfartens utvecklingsmiljö. På *lokal nivå* har insatser som stärker hamnarnas konkurrensförmåga stor betydelse. *Näringslivet*, dvs. rederier, varuägare och andra, har en viktig uppgift i att effektivisera verksamheten och utveckla nya transportlösningar.

Nedsättning av avgifter och effektivare administration och farledsverksamhet

De statliga avgifterna för sjöfarten består av farledsavgift och lotsavgift. Farledsavgifterna på Trollhätte kanal och Vänern uppgår till ca 13 milj. kr. per år. De tas endast ut av utrikes trafik. Lotsavgifterna uppgår till 12 milj. kr. per år.

Avgifterna på inrikes gods mellan Göteborg och hamnar i Vänern har redan tagits bort, av regionalpolitiska skäl. På samma grund föreslår jag att lotsavgifterna sänks med 50% med hänsyn till regionalpolitiska skäl. Det innebär att kostnader för Vänertrafiken om ca 6 milj. kr.

bortfaller. En sänkning av farledsavgiften bedömer jag emellertid inte vara förenlig med EU:s konkurrenslagstiftning, då farledsavgift endast utgår för utrikes godstrafik till och från Vänern.

Riksdagen har beslutat att transportbidrag ska kunna utgå även för sjötransporter. Arbete pågår för närvarande inom regeringskansliet med hur bidraget ska utformas praktiskt. Jag anser det naturligt att transportbidrag utgår för sjötransport på Vänern i de fall landtransport till Vänerhamn kombineras med Vänersjöfart.

Det är viktigt att pröva möjligheterna till samordning mellan Vänerns Seglationsstyrelses och Sjöverkets verksamhet i Vänern respektive Trollhätte kanal. Det handlar om lotsning, farledsarbeten, administration och utnyttjande av fartyg. Härigenom kan statens kostnader för verksamheten minska, vilket kommer sjöfarten tillgodo.

Vänerrådet kan stärka Vänersjöfarten

Det s.k. Vänerrådet bildades i januari i år. Det består av företrädare för Länsstyrelsen i Värmland, Västra Götalandsregionen, kommunerna och näringslivet. Rådet bör bli ett effektivt redskap för att stärka Vänersjöfartens konkurrenskraft. Rådet bör initiera och genomföra åtgärder som t.ex. analyser av Vänersjöfartens konkurrensförutsättningar, nya transportlösningar och marknadsföring.

Samarbete med andra sjöfartsintressen i Europa är viktigt. Genom att stora delar av Vänerregionen ingår i EU:s strukturfonder bör det finnas goda möjligheter att etablera EU-projekt. EU-kommissionen har i en rapport om närsjöfarten framhållit värdet av att bilda "Round tables" kring regionala sjöfartsfrågor. I EU:s femte ramprogram för forskning och utveckling finns program för bl.a. kombinerade sjö/landtransporter och marin teknologi. Projektstöd kan även lämnas via bl.a. DG TREN

(Energy and Transport) inom EU-kommissionen och gemenskapsinitiativet Interreg III. I Holland pågår ett intensivt utvecklingsarbete kring närsjöfart där man bl.a. bildar ”maritima kluster.” Samarbete mellan Vätern och kanaltrafik i Europa kan vara intressant.

Jag föreslår att regeringen avsätter ett engångsbelopp om 5 milj. kr. av regionalpolitiska medel till Vänerrådet för utvecklingsprojekt avseende Vänersjöfarten. En förutsättning bör vara att Länsstyrelsen i Värmland och Västra Götalandsregionen tillsammans avsätter motsvarande belopp samt tar ansvar för den fortsatta verksamheten.

Fortsatta insatser behövs i hamnarna

Kostnaderna i hamnarna utgör en stor del av den totala kostnaden för sjötransporten. Service och kostnadsnivån i hamnarna har en mycket stor betydelse för sjöfartens konkurrenskraft. Kommunerna har som hamnägare ett stort ansvar för hamnarnas situation genom vilka arrendeavgifter som tas ut respektive vilka investeringar som genomförs. Vänerhamn AB och dess ägare (kommuner och näringsliv) har en central roll för att öka hamnarnas konkurrenskraft.

Jag föreslår att förhandlingar tas upp med kommunerna och andra eventuella berörda parter angående arrendeavgifter och vilka åtgärder i övrigt kommunerna kan vidta för att stärka hamnarnas utvecklingsmöjligheter. Det bör ske mot bakgrund av att staten å sin sida avsätter betydande medel för Vänersjöfartens fortlevnad samt mitt förslag om insatser från staten i form av sänkta lotsavgifter för sjöfarten på Trollhätte kanal och Vätern.

Många svenska hamnar, också Vänerhamn, har kvar en ålderdomlig struktur kring stuveriverksamheten. EU-kommissionen har i sin rapport om närsjöfarten i Europa pekat på att kostnaderna i många hamnar är

höga och att avgifter ofta tas ut för tjänster som inte används eller behövs. Det är angeläget att hamnarna och de fackliga organisationerna tillsammans finner vägar för ökad flexibilitet, servicegrad och kundanpassning. För Vänerhamn är det livsviktigt att bli effektiv i varje enskild del av verksamheten.

Näringslivet och Vänertransporterna

Åtgärder som avser staten, den regionala nivån och kommunerna 3(hamnarna) måste kombineras med insatser från sjöfart och näringsliv för effektivare transporter och nya transportlösningar.

Det totala godsflödet från Vänersjöfartens omland till och från Göteborg består av ca 9 milj. ton. Godset fördelas ungefär lika mellan sjöfart, järnväg och lastbil. Marknaden för enhetslaster växer snabbt. En förutsättning för enhetslasttrafik är att flera kunders transporter kan samordnas i gemensamma flöden, för att uppnå åtminstone ett par avgångar i veckan. Analyser bör göras av marknadspotentialer och logistiklösningar. Ett större marknadsområde bör studeras än den traditionella Vänerregionen.

Potential kan finnas för för sea/river-trafik till kanalsystemet i kontinentaleuropa, dvs. fartyg som kan gå både i öppen sjö och i kanalerna. Det finns tekniska och ekonomiska begränsningar för dessa fartyg, men nya marknader kan finnas. Det förutsätter troligen samarbete mellan flera små och medelstora rederier, bl.a. för ökad marknadskunskap.

Vänersjöfarten har, liksom sjöfart i stort, miljömässiga fördelar genom mindre energiuttag per tonkilometer än andra transportslag. Kraven från varuägare och konsumenterna på miljöanpassade transporter ökar. För att nå konkurrensfördelar är det viktigt att intensifiera arbetet med miljöanpassning och miljöcertifiering av fartygstrafiken.

2 Vänersjöfarten

2.1 Trafikpolitiska beslutet

Riksdagen beslutade våren 1998 om mål och medel för den nya transportpolitiken. Ett rättvisande kostnadsansvar utgör ett centralt moment i såväl det nya som i det tidigare transportpolitiska beslutet. De externa effekter som trafiken medför skall återspeglas i skatter och avgifter för utnyttjandet av olika transportalternativ. För att kompensera järnvägen för den bristande internaliseringen av externa effekter inom vägtrafiken innebar riksdagens beslut att banavgifterna för gods-trafiken på järnväg sänktes med 415 miljoner kronor per år. För sjöfarten gjordes inte några justeringar i kostnadsansvaret.

Trafikutskottet konstaterade i sitt betänkande ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” att ett konkurrensförhållande mellan järnvägen och sjöfarten förelåg vad gäller Vänerområdet.¹ Vid riksdagsbehandlingen uppmärksammades också risken för att kostnadsavlastningen för godstrafiken på järnväg skulle kunna snedvrída konkurrenssituationen för sjötransporterna till och från Vänern.

¹ Trafikutskottets betänkande (1997/98:TU10), s. 124.

2.2 Statens insatser för Vänersjöfarten

Efter en uppvaktning från de regionala intressenterna i Vänerområdet av näringsminister Björn Rosengren utsågs jag att utreda och föreslå åtgärder för en kommersiellt bärkraftig utveckling av Vänersjöfarten.

Staten medverkade under första hälften av sjuttioalet till den senaste utbyggnaden av Trollhätte kanal och till att genom anskaffning av en särskild isbrytare skapa förutsättningar för åretrunnsjöfart på Vänern. Åtgärderna hade klara regionalpolitiska motiv. För att ytterligare förstärka kanaltransporternas konkurrenskraft medverkade staten till att slopa den tidigare särskilda avgiften för att utnyttja kanalen och den särskilda seglationsavgiften på Vänern. Intäktsbortfallet för kanalverket och för seglationsstyrelsen skulle täckas från Sjöfartsverkets inkomster av farledsvaruavgifter från utrikestrafiken. Inrikestrafiken var vid det tillfället avgiftsbefriad också i övriga landet.

Sedan år 1986 betalar staten via ett anslag till Sjöfartsverket en del av underskottet i Trollhätte kanal. Anslaget uppgår i dagsläget till 55 milj. kr. Till detta kommer att Sjöfartsverket betalar ut en ersättning till Vänerens seglationsstyrelse på ca tio milj. kr. årligen. Denna summa utgör en ersättning för uteblivna seglationsavgifter.

Anslaget i fråga syftar till att täcka periodiskt återkommande större underhållsinsatser i Trollhätte kanal samt det intäktsbortfall (ca 3 milj. kr.) som uppstår eftersom transporter mellan hamnar i Brofjorden/Göteborg och till Vänern, inklusive mellanliggande hamnar, av regionalpolitiska skäl undantagits från farledsavgifter.

En betongundersökning av slussarnas status i Trollhätte kanal har också genomförts. Studien visar att omfattande injekteringsarbeten måste utföras inom de närmaste åren för att minst bibehålla nuvarande

tillgänglighet i tio år. Åtgärderna beräknas kosta ca 40 milj. kr. och planeras att utföras år 2000–2001.

Det statliga avgiftssystemet har nyligen reviderats för att uppfylla de kriterier på neutralitet som följer av Sveriges åtaganden inom EU. En av förändringarna var att inrikestrafiken avgiftsmässigt blev likställd med utrikestrafiken. Med hänvisning till den regionalpolitiska betydelsen har undantag medgivits för inrikestransporterna mellan Göteborgsregionen och Vänern, vilket innebär att avgiften för inrikestransporter tagits bort. För utrikestrafiken utgår avgifter enligt samma principer som för övrig utrikestrafik till och från Sverige.

Sjöfartsverket genomför inom ramen för sitt ansvar för farleders tillgänglighet och framkomlighet en studie av olika alternativ avseende underhåll och investeringar i Trollhätte kanal. En samhällsekonomisk utredning görs av vilket av alternativen ny kanalled eller upprustad kanal som är samhällsekonomiskt mest lönsamt. Studien läggs fram under våren år 2000.

2.3 Sjötransporter på Vänern – volymer och godsslag

Sjöfarten på Trollhätte kanal och Vänern har strategisk betydelse för de inre delarna av Västsverige och då i första hand för Värmlands län och Västra Götalands län. Även från bl.a. Dalarnas och Örebro län går det godstransporter via Vänern.²

²Uppgifterna om godsvolymer och godsslag är hämtade från Sjöfartsverkets rapport *Vänersjöfarten och transportpolitiken*, våren 1999, och från Sjö-

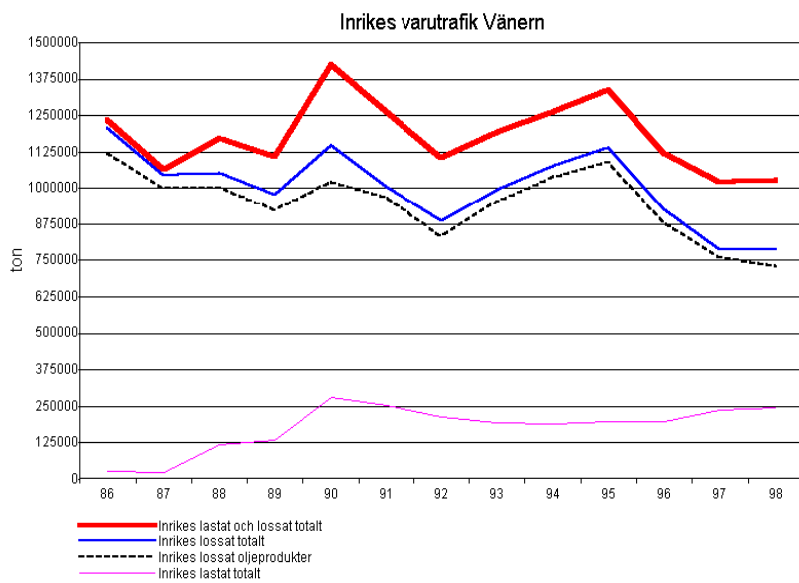
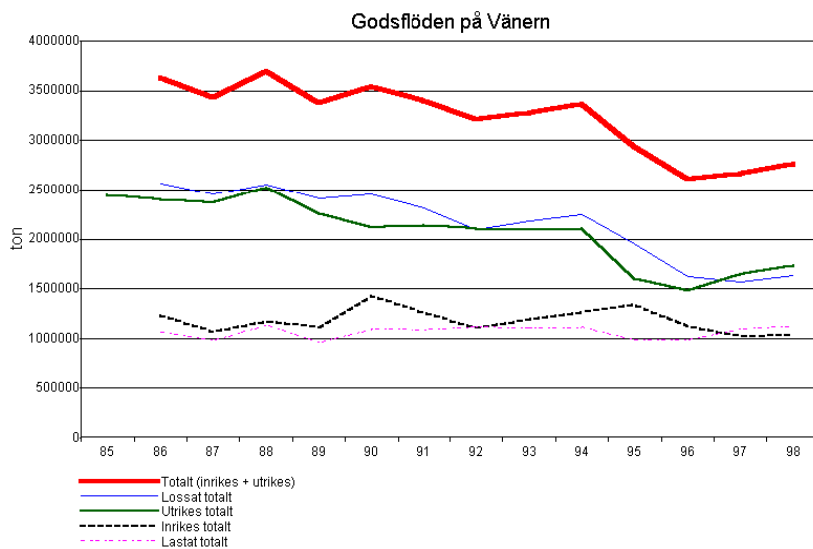
Under åren 1992 och 1993 gjordes mer än 3 300 fartygspassager per år genom Trollhätte kanal till och från Vänern. Därefter har fartygs-
trafiken minskat och år 1999 gjordes ca 3 000 fartygspassager. Stor-
leken på fartygen har emellertid ökat vilket gör att den transporterade
godsmängden inte har påverkats i motsvarande grad.

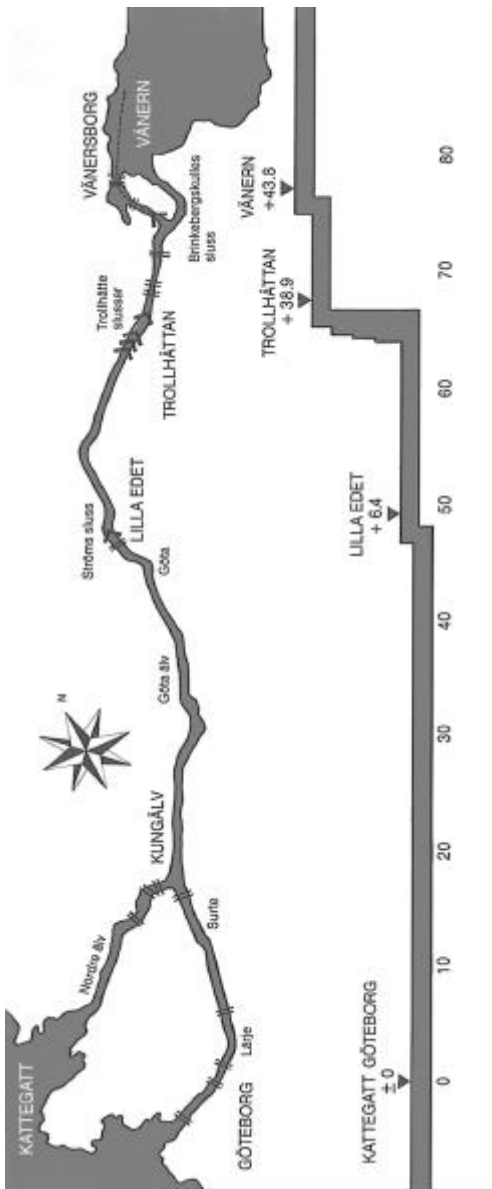
Farleden från Göteborg till Vänersborg är 82 km lång och är öppen 24
timmar per dygn året om. Leden som består av sex slussar med en
nivåskillnad på 44 meter tillåter fartyg med måtten: längd 89 meter,
bredd 13,4 meter och djupgående 5,4 meter. Den maximala lastkapaci-
teten på ett Vänermaxfartyg är drygt 4 000 ton.

Vänersjöfartens totala godsvolym har, med en viss variation, långsamt
sjunkit sedan mitten av 1980-talet, särskilt det senaste året. Detta är
tydligt framför allt för olje- och skogsprodukter som sjunkit med
170 000 ton respektive 150 000 ton från 1998 till 1999. Den samman-
lagda godsmängden var ca 2,8 milj. ton 1999 mot drygt 3 milj. ton år
1998.

Trafiken till Vänern domineras av olja och råvaror till industrin och
jordbruket. Trafiken från Vänern består i huvudsak av förädlade varor,
framför allt skogsprodukter. De största godsslagen är oljor (inklusive
metanol) och skogs- och jordbruksprodukter vilka tillsammans står för
ca 70% av de totala volymerna. Härutöver hanteras bland annat
malmer, salt, urea, järn, stål, kol och koks. I Vänerhamn omlastas
också gods bil/järnväg, med en godsmängd år 1998 om 510 000 ton.
Denna hantering har ökat med 27% från år 1997.

fartsverkets samhällsekonomiska utredning om Trollhätte kanal som redo-
visas våren 2000. För utförligare redovisning av volymer och godslag hän-
visas till dessa utredningar.





2.3.1 Mineraloljeprodukter

Mineraloljeprodukterna utgör runt en tredjedel av den totala godsmängden på Väneren. Sjötransporterna av mineraloljor och mineraloljeprodukter minskade mellan år 1986 och år 1992 från ca 1,1 milj. ton till ca 800 000 ton. En kraftig ökning i oljetransporterna upp till Väneren drog åter upp volymen till 1,1 milj. ton till år 1995, följt av en lika kraftig minskning tillbaka till ungefär 800 000 ton år 1997. Den senare minskningen hänger samman med introduktionen av det s.k. oljetåget. Volymbortfallet för sjöfarten har fortsatt under åren 1998 och 1999. Det är främst volymer till oljebolagens depåer som minskat. Industridelen ligger relativt konstant. Bakom utvecklingen ligger ett ökat samarbete mellan oljebolagen. Samarbetet har bidragit till minskade depåbehov och Shell har därför under 1999 lagt ner sin oljedepå i Kristinehamn och flyttat över volymer till Karlstad och Norrköping i stället.

Shell och Ahlmarks Bränsle, som ägs av Shell, är de stora aktörerna på Vänermarknaden. De sista två åren har Shell transporterat cirka 15% eller 125 000 ton på järnväg från Göteborg till Karlstad. Shell räknar med att denna andel kommer att öka.

2.3.2 Skogsprodukter

Importen och exporten av sjötransporterade skogsprodukter har sjunkit rejält från den dryga en miljon ton som omsattes i mitten av 1980-talet. År 1996 hade mängden skogsprodukter sjunkit till 344 000 ton. Därefter kan en svag återhämtning skönjas. Det var framför allt marknaden för importerade trävaror som gav vika i början av 1990-talet, en trend som hållit i sig. Papper och sågat virke svarar för över 80% av den totalt hanterade volymen skogsprodukter.

Stora Enso som är en stor aktör inom Vänerområdet, har introducerat ett nytt logistiksystem för hela sitt transportbehov. En konsekvens är att ca 200 000 ton, som gått med inrikes sjöfart på de s.k. Vänerskyttlarna från Vänern till Göteborg, läggs om till järnvägstransporter. Denna volym omlastas nu i Göteborg för vidare transport till kontinenten och Storbritannien. Detta innebär en minskning med 25% av den totala mängden skogsprodukter i inrikes och utrikes sjöfart på Vänern.

2.3.3 Övrigt

En viktig del av den industri som är lokaliserad till Värmland finns där tack vare möjlighet att införa råvaror och leverera produkter med sjöfart. Utan Vänersjöfarten hade sannolikt industrier av detta slag inte haft samma konkurrensförmåga. För basindustrin, t.ex. Akzo Nobel Base Chemicals i Skoghäll, som är helt beroende av bulktransport av råvara såsom koksalt och ättikssyra, skulle ett bortfall av sjötransporter resultera i ökade kostnader motsvarande en väsentlig del av den årliga vinsten.

Andra exempel är Valmet och Kvaerner Pulpning med anläggningar i Karlstad som är helt beroende av tillgång till sjöfart för utleveranser av tunga maskindelar till bl.a. massaindustrin. Utrustningen är så skrymmande att inget realistiskt alternativ till sjöfart finns.

Det till regionen inkommande godset består, med undantag för raffinerade oljeprodukter, i huvudsak av råvaror och produkter med ett relativt lågt förädlingsvärde. En stor del är s.k. torrbulk såsom fodervaror och gödningsämnen för jordbrukets behov, som främst går till hamnen i Lidköping. Vidare skeppas även kol, koks och gips till Cementas fabrik i Skövde. Koks till Vargön Alloys skeppas till Vänersborg. Import av lövmassaved från Baltikum till norra delen av

Vänern sker på försök. Förhoppningar finns om att detta skall permanentas och utökas med import av ryskt sågtimmer.

Sågat virke är en stor exportprodukt från sågverken i regionen. Annat utgående gods är bly- och zinkslig som går ut från Otterbäckens hamn liksom även glaskross i bulk som går till kontinenten för återvinning. Från Lidköpings hamn skeppas det ut fr.a. jordbruksprodukter.

2.4 Jämförelse med Mälaren

Sveriges andra inlandsvattensystem med en kommersiell fraktsjöfart av betydelse är Södertälje kanal och Mälaren. Omsättningen ligger i storleksklassen det dubbla jämfört med Vänersjöfarten. Den största delen av trafiken går via Södertälje kanal som har en sluss. Slussen är 135 meter lång, 19,6 meter bred och tillåter ett djupgående på 7 meter. Segeltiden mellan Södertälje och Köping är ca 8 timmar.

Inkommande transporter består i huvudsak av mineraliska ämnen, kalk och cement, stenkol och koks samt mineraloljeprodukter. De utgående transportererna består till största delen av obearbetade mineraliska ämnen som sand, grus och makadam samt spannmål.

På Mälaren bedrivs både linjesjöfart och kontraktsfart. Slussarna tillåter fartyg på upp till 10 000 ton men de större fartygen består endast av bulkfartyg. Den ökade kapaciteten på Södertälje kanal har inte bidragit till några större containerlaster. Snittlasterna för styckegodstrafiken ligger runt 2 500 ton.

3 Förändringar inom transport- marknad och transportsystem - Vänersjöfartens förutsättningar

3.1 EU:s vitbok om Rättvisa trafikavgifter

EU:s vitbok Rättvisa trafikavgifter³ beskriver en politik som syftar till att främja internationell konkurrens för gemenskapens sjöfart, öppna marknader samt säkerhet och miljö. Vitboken slår fast att marginalkostnadsprissättning skall tillämpas inom EU. Det skall därmed råda konkurrensneutralitet mellan transportslagen sett ur ett samhälls-ekonomiskt perspektiv. Alla transportslag skall bära sina egna kort-siktiga samhälleliga marginalkostnader. Den svenska trafikpolitiken bygger utifrån detta på att alla transportslag skall täcka sina samhälls-ekonomiska marginalkostnader. I detta ingår miljökostnader, trafikolyckskostnader, kostnader för trängseffekter etc. Dessa principer skall förhindra snedvridning av konkurrensen på transportmarknaden.

³ Europeiska Kommissionen (1998), Vitbok (COM(1998)466 final).

Uppgiften i vitboken har också varit att lägga fast de ramar inom vilka statligt stöd skall godkännas. Stödsystem får inte påverka andra medlemsländers ekonomi eller snedvrída konkurrensen mellan medlemsländerna så att det motverkar det gemensamma intresset.

För Sveriges del har riksdagen tagit ett beslut som innebär att rederistödet från år 1999 förstärkts. Stödet omfattar återbetalning av personskatt och ett bidrag med 58 000 kr per helårsanställd sjöman för de sociala kostnaderna.

3.2 Godstransporter och transportslag

Befolkningstillväxt och befolkningsstruktur samt ekonomisk tillväxt och förändringar i näringslivets struktur är drivkrafter bakom transporterernas utveckling. Enligt Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA) och trafikverkens s.k. strategiska analys inför inriktningsplaneringen år 2002-2011 väntas godstransporterna öka något snabbare fram till år 2010 jämfört med de senaste 20 åren.

Det totala godstransportarbetet i Sverige, över alla avstånd, uppgick år 1997 till 81,7 miljarder tonkilometer. Lastbilstrafiken är störst med drygt 40% av transportarbetet. Sjöfarten, inklusive färjor, svarar för drygt en tredjedel. När det gäller transporter på avstånd över 10 mil är järnvägens och sjöfartens andel av transportarbete väsentligt större.

Tabell 1. Godstransporter i Sverige år 1997, miljarder tonkm

	Totalt	%
Lastbil	33,8	41,4
Tåg	18,7	22,9
Lastfartyg	27,8	34,0
Färjor	1,4	1,7
Totalt	81,7	100,0

På godssidan ökar lastbil mest, både i antal tonkilometer och relativa tal. Ökningen i tonkilometer år 1997-2010 väntas bli 37%. Lastbilen väntas öka sin konkurrenskraft även på långa avstånd. Tåg och sjöfart ökar båda med 12-13%. Lastbilens andel av godstransporterna i Sverige väntas öka från 40% år 1997 till 47% år 2010, medan järnvägens andel minskar från 22,5% till 21% och sjöfartens från 33% till 31%. Den största tillväxten i godstransportarbetet väntas i Västsverige och Skåne, beroende på att dessa områden är transitområden för gods till utlandet.

Strukturumvandlingen inom näringslivet innebär att transporter av tunga råvaror väntas minska medan transporter av högvärdigt gods ökar. Ökningen av godstransportarbetet bedöms bli minst i basindustrin och jordbruket. Tillväxten antas bli störst för branscherna kemi, maskin, elektronik, post/tele samt instrument, d.v.s. branscher som inte har så stora godsmängder räknat i ton.

Vid en grov indelning av godset i bulkvaror och styckegods bedöms förändringarna emellertid bli ganska små till år 2010. Andelen bulkvaror minskar med några procentenheter medan det lågvärdiga

styckegodset ökar i motsvarande grad. Andelen högvärdigt styckegods är ungefär oförändrad. Det är främst inom utrikeshandeln som sammansättningen förändras påtagligt, genom att bulk minskar och högvärdigt styckegods ökar.

Av EU-kommissionens analys av närsjöfarten år 1999 framgår att lastbilstrafiken svarade för den största ökningen av transportarbetet i unionens 15 medlemsstater mellan åren 1990 och 1997. Lastbilsgodset ökade med 26% medan närsjöfarten ökade med 17%. Godsvolymen på de inre vattenvägarna ökade med 10% medan järnvägsgodset minskade med 7%.

3.3 Kraven på transportsystemet förändras

Valet av transportlösning varierar beroende på produkternas fysiska egenskaper och värde liksom på sändningsstorlekar och transportavstånd. Varuägarnas logistikkrav varierar också beroende på hur mycket dessa är villiga att betala för speciallösningar.

Nya produktionssystem, allt mer förädlad gods och nya krav från producenter och konsumenter kräver nya och ändrade transportlösningar. Företagen vill undvika att hålla lager. Ett just in time-system kräver att transporterna från producent till köpare håller hög frekvens. Samtidigt blir sändningarna mindre i storlek. Detta ställer helt nya krav på transportsäljarna. Beroendet ökar av flera transportslag som samverkar i system. Det är en ytterst liten del av godset som går på samma transportmedel hela vägen från produktion till kund.

Förädlingsgraden har förändrats dramatiskt, och den utvecklingen fortsätter. Marknadsutvecklingen bygger på globalisering, dagliga

leveranser, inga mellanlager, partnerskap, kostnadseffektivitet och sjunkande priser, integrerade informationssystem och ökad miljöanpassning av transportererna. Uppsamlingsområdet för godset blir större och flödena koncentreras.

Frekvens- och effektivitetskrav är viktiga orsaker till en ytterligare koncentration av godsflöden till speciella godskorridorer och till omlastningspunkter med stort godsunderlag. Det är viktigt att terminalerna finns i centrala lägen. Genom en hög godsvolym ökar möjligheterna att hålla hög frekvens och sänka kostnaderna.

Det blir allt viktigare att alla aktörer i transportkedjan verkar i ett och samma informationssystem. Integrerade informationssystem innebär att information om godset bara behöver hanteras en gång. Om informationen ska hanteras i flera led med nya inmatningar ökar risken för misstag. Inom EU har gjorts en analys av dokumenthantering och administration kring transportflöden⁴. Den visar att dokumenthanteringen vid lastbilstransporter är väsentligt mindre än i sjöfarten och att en ytterligare standardisering av dokument och administrativ hantering är möjlig i närsjöfarten.

Mindre sändningsstorlekar innebär ett ökat behov av effektiva frekventa transporter, som vanligen kan tillgodoses genom att flera varuägare samutnyttjar en transportservice. Lastbilstransportererna representerar en småskalighet, flexibilitet och hög servicenivå som samtidigt ofta innebär en högre transportkostnad för kunden. Sjöfarten representerar ett konkurrenskraftigt transportalternativ framför allt när det gäller transporter av stora godsmängder vid ett och samma tillfälle. Detta kan uppfyllas av stora industrikunder med frekventa och stora

⁴ COM (1997)317 final. *The development of Short Sea Shipping in Europe.*

volymer. Några av dessa varuägare har också en möjlighet att helt integrera transporten i sin produktion inom slutna transportsystem.

Företagens val av transportmedel styrs inte enbart av fraktpriset. Godsets förädlingsgrad har betydelse men också faktorer som sändningsstorlek, flexibilitet, transporttid samt olika slags kringkostnader som är förknippade med transporten kommer in i bedömningen. Miljöcertifierade transporter blir alltmer en konkurrensfördel.

I sin analys av närsjöfarten betonar EU-kommissionen vikten av att den tillfullo integreras ett i dörr till dörr-koncept. En utveckling åt detta håll är bara möjlig om närsjöfarten, liksom andra transportslag, konstant arbetar för ökad kundanpassning. I rapporten framhålls att denna sjöfartsnäring måste bygga nätverk, både inom den egna näringen mellan rederier liksom med andra transportslag. Man måste uppnå hög servicenivå med regularitet, frekvens, kvalitet och kostnadseffektivitet i en miljö som präglas av just in time-koncept.

3.4 Vänersjöfartens godsstruktur

Det transportsystem Vänersjöfarten representerar har stor bredd och komplexitet när det gäller godsslag, transportlösningar m m. För bulkvaror som t.ex. olja är sjötransporten det enda inslaget i transportkedjan och systemberoendet är litet. Den största delen av Vänersjöfartens transporter är olja och insatsvaror till bl.a. skogs- och kemiindustrin liksom till jordbruket. En annan betydande del är malm- och stålämnestransporter. Transport av högvärdiga förädlade varor med höga krav på frekvens och kvalitet går å andra sidan med flera transportslag med stort systeminnehåll. Transport av högvärdiga varor i intermodala system har mindre omfattning på Vänern.

När det gäller oljan, som utgör en fjärdedel av Vänersjöfartens transporter, består transportkedjan av själva sjötransporten med tillhörande hantering i hamnarna. Inga andra transportslag är inblandade och systemaspekter har ingen framträdande plats. De viktigaste konkurrensfaktorerna är priset på sjötransporten inklusive kostnaderna i hamnarna, samt i vilken grad hanteringen kan bedrivas rationellt och serviceinriktat.

Andra godsslag av bulkkaraktär ingår i system med anslutande biltransport. Ett exempel är zinkmalmtransporterna från Otterbäcken till Belgien. Systemet är uppbyggt på biltransporter till Otterbäcken och en specialbyggd terminal för omlastning till fartygstransport. Andra bulktransporter i kombination sjö/lastbil är kol- och malmtransporterna till Vargön Alloys via Vänersborg och transporterna till cementindustrin och jordbruket i Skaraborg.

Det finns en rad exempel på transport av förädlade varor där Vänersjöfarten ingår i system med flera transportkomponenter. Sågat trä går med lastbil till Karlstad och med fartyg därifrån till hamnar i Storbritannien, på kontinenten och i Medelhavsområdet, varifrån vidare transport sker bl.a. med lastbil. Omlandet för sågat trä är stort och sträcker sig långt utanför Vänerregionen. Linjetrafiken till hamnar i Kontinentaleuropa är exempel på en systemtrafik där gods samlas ihop med lastbil och järnväg och går i fasta system till olika destinationer.

Ett utmärkt exempel på en systemtrafik med förädlade varor där Vänersjöfarten varit framgångsrik är Vänerskyttlarna. Olja fraktas på nordgång och papper på sydgång. Pappersrullarna lastas på roll on/roll of-trailers (kassetter) via Vänerterminalen i Karlstad, fartyg från Karlstad till Göteborg för omlastning till fartyg vidare till England och kontinenten. Genom att Stora Enso nu valt ett annat logistiksystem för sina transporter från Sverige försvinner denna trafik.



Vänerskyttel och tankfartyg i Höljan, Trollhättan.

3.5 Containertrafik

Trafik med containrar förekommer knappt på Vänern och har inte heller tidigare haft någon stor omfattning. Vissa försök har gjorts, men de har inte varit lyckosamma. Containertrafik avser som regel högvärdigt gods, och kraven är höga på volym, täta avgångar och terminalhantering. Lastbil och järnväg har kunnat erbjuda mer flexibla lösningar till lägre kostnader.

Stora Enso tog i december år 1999 i bruk ett containerbaserat system för transport av papper från flera stora anläggningar i Sverige, däribland Gruvön, Skoghall och Kvarnsveden. Transporterna går med specialbyggda stora containers, "Storaboxen" med tåg till Göteborg,

och vidare med fartyg till Zeebrugge i Belgien. Järnvägsnätet har rustats upp med högre bärighet och bättre lastprofil, och speciella terminaler för lastning/lossning tåg/fartyg har byggts. Storasystemet är "slutet" vilket innebär att det är speciellt utformat för Storas Ensos egna transporter. Totalt körs 800 000 ton i systemet på ett år, varav 200 000 ton har gått med Vänerskyttlarna.

Containertrafik kräver ett betydande underlag för att tillräckligt täta transporter ska vara möjliga. Det är få transportköpare som har sådana volymer att de kan bygga upp egna system. Det är också sällsynt att leverantörerna själva lägger upp logistik- och transportkedjor. Ofta utförs planeringen av transportuppdragen av speditörer, där flera kunders gods hanteras i en och samma transport. För containeroperatörerna gäller det att hitta ett större antal kunder, som tillsammans ger höga godsvolymer och som kan hanteras i en och samma transport. Det är också viktigt att få bättre balans i flödena genom returlaster, för bättre ekonomi. Vidare måste effektiva hanteringsnoder finnas, där kostnaderna kan pressas.

Det kostar förhållandevis mycket att lyfta på/av en container på ett fartyg jämfört med lyft lastbil/järnväg. Det innebär att terminalen behöver ha stora volymer för att bli kostnadseffektiv. Man kan även sänka kostnaderna genom att fartygen i stor utsträckning hanterar lastning/lossning själva.

I EU:s 15 medlemsstater var containersjöfarten det segment som ökade sin volym snabbast mellan 1993 och 1997. I femton europeiska hamnar ökade containergodset med 44%, vilket var en väsentligt högre ökning än den totala volymen med närsjöfarten i samma hamnar, 16%. Torrbulk ökade med 15% och flytande bulk med 10%. Typen allmänt gods hade oförändrad nivå.

3.6 EU:s grönbok om hamnar

EU:s grönbok om hamnar⁵ tillkom p.g.a. den utveckling som skett på hamnmarknaden efter genomförandet av en gemensam marknad. Syftet är att öka hamnarnas effektivitet och förbättra infrastrukturen i hamnarna genom att integrera hamnarna i det multimodala trans-europeiska nätverket. Vidare syftar grönboken till att verka för det övergripande målet om en fri och rättvis konkurrens inom hamnsektorn.

En alldeles övervägande del av handeln med utomeuropeiska länder sker genom de europeiska hamnarna liksom ca hälften av EU:s interna handel. De är därmed en viktig länk i det europeiska transportnätverket TEN-T, Trans European Transport Network. Hamnar är viktiga fr.a. som noder och länkar för olika typer av transportslag. De spelar därmed en roll i att nå EU:s övergripande mål som är närmare social och ekonomisk integration, högre sysselsättning, tillväxt etc. I grönboken uppmuntras intraeuropeisk sjöfart, Short Sea Shipping, som ett medel att komma runt Europas trafikinfarkter på land. I TEN-programmet framhålls vikten av att även binda samman regioner i EU:s utkant med de mer centrala delarna. Hamnarna skall ses som intermodala knutpunkter på samma sätt som landterminaler. Genom detta betonas också närsjöfartens viktiga roll vid val av TEN-åtgärder som skall erhålla EU-stöd⁶.

⁵ Europeiska Kommissionen (1997), Grönbok (COM(97)678 final).

⁶ KOM(1999)317 slutlig, s. 16.

Kommissionen vill även förhindra offentliga eller dolda subsidier som åsidosätter fri konkurrens. Grönboken säger att hamnavgifter skall tas ut på marginalen. Till detta skall investeringskostnaderna läggas.

Genom grönboken om hamnarnas roll i TEN har också definierats vilka hamnar som uppfyller kraven som ställs på en TEN-hamn. Hamnen skall ha en volym om minst 200 000 passagerare och/eller minst 1 milj. ton gods per år. Definitionen av en TEN-hamn är viktig i frågor om investeringar i landbaserad infrastruktur.

3.7 Hamnarnas roll i transportkedjan allt viktigare

I en sjötransport från Väneren till kontinenten är runt en tredjedel av kostnaden knuten till själva fartygstransporten. Resten är kostnader i anslutning till sjötransporten, där kostnaderna i hamnarna är den stora delen. Hamnkostnaderna är betydande vare sig vi talar om t.ex. olje-transporter eller containertransporter. I förhållande till järnvägen är sjöfartens terminalkostnader väsentligt större. Detta visar den betydelse hamnarna har i transportkedjan och för den totala transportkostnaden.

Generellt för sjöfarten har hamnarnas sätt att fungera och kostnaderna i hamnarna blivit allt viktigare i takt med att systemtrafik och dörr till dörr-koncept utvecklats. Hamnen blir alltmer en del i ett större system som omfattar hela kedjan från produktion till slutförsäljning till kund, och flera transportslag är inblandade. Genom företagens strävan att minska ledtider och begränsa eller ta bort lagerhållning ökar kraven på effektivitet i varje del av systemet. I detta har hamnar och terminaler nyckelroller.



Mariestads hamn, Vänerhamn.

3.7.1 Vänerhamn

Vänerhamn AB bildades 1994-07-01 och omfattar hamn-, stuveri-, speditjons- och klareringsverksamhet samt bogsering och isbrytning. I bolaget ingår hamnverksamheten i Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Mariestad, Lidköping, Vänersborg, Trollhättan och Åmål. Bolaget ägs av kommunerna, rederier och vissa andra företag. Hamnarna med mark och anläggningar ägs av kommunerna. Utöver Vänerhamn AB finns företagsägda hamnar i Vänern, som Gruvön och Hönssäter.

Vänerhamn bildades för att stärka Vänersjöfartens konkurrenskraft. Hamnarna bedömdes var för sig som för små för att uppnå ytterligare

kostnadseffektivitet och för att utveckla anläggningar, hanterings-system och transportlösningar.

Vänerhamn har sedan det bildades gjort betydande insatser för att effektivisera och utveckla hamnverksamheten. Antalet fast anställda har minskat med ca 15%. Hanteringsmetoder och hanteringssystem har utvecklats och ny utrustning och nya magasin har tillkommit. Hamnarna ha fått större möjligheter att utveckla en specialisering inom områden där de är starka. Arbetsorganisationen har blivit effektivare. Bl.a. används personalen flexibelt i hamnarna, vilket ger lägre kostnader och ökad servicenivå. Omsättningen har ökat vilket delvis beror på att Vänerhamn tar uppdrag utanför sjöfarten, som terminal och omlastningspunkt.

Vänerhamn bedriver sedan år 1998 också terminalverksamhet med omlastning lastbil/järnväg, d.v.s. utan att sjötransport är inblandad. Det sker i Vänerterminalen i Karlstad där containers lastas om från lastbil till tåg för vidare transport med järnväg till Göteborgs Hamn. Den verksamheten har utvecklats positivt men är samtidigt en konkurrent till sjöfarten.

3.8 Inlandssjöfart

Kanalerna är sedan lång tid viktiga transportleder i Europa. Till stor del sker trafiken med pråmar av olika slag, men även konventionella fartyg kan framföras på långa sträckor. Till stor del transporteras lågvärdigt bulk gods, men det förädlade godset har ökat. Tyskland och Frankrike satsar på att bygga ut sina inre vattenvägar. En ny förbindelse har t.ex. öppnats mellan Rhen och Main.

När Sverige gick med i EU blev vi även underkastade reglerna om transporter på inre vattenvägar. Enligt den utredning⁷ som gjordes i frågan år 1996 förväntades efterfrågan på tonnage för transport på inre vattenvägar öka. EU-kommissionen stödjer utvecklingen av inlands-sjöfarten i skapandet av det transeuropeiska transportnätverket liksom av miljö- och trängselskäl. Inga inlandssjöfartobjekt ingår dock i de 14 högst prioriterade TEN-projekten.

Sverige har inte någon motsvarighet till den kontinentala inlands-sjöfarten eftersom våra inre vattenvägar (sjöar, floder och kanaler) inte har förbindelse med andra länders inre vattenvägar. Endast två vattensystem i Sverige har någon kommersiell godstrafik av betydelse, dels Trollhätte kanal och Vänerne dels Södertälje kanal och Mälaren. Vår godstrafik med inlandssjöfart sker emellertid inte med inlandsfarkoster som pråmar och liknande, vilket är vanligt på kontinenten, utan nästan uteslutande med havsgående fartyg.

I Sverige har vi aldrig som på kontinenten betraktat sjöfarten på landets inre vattenvägar som en del av landtransportsystemet. Vi har därmed i princip inte haft några särregleringar för inlandssjöfarten. Inlandssjöfarten på kontinenten regleras till stor del av Rhenkonventionen där den bärande tanken är att sjöfarten på Rhen skall vara fri för alla fartyg som tillhör Rhensjöfarten. Ett fartyg som är berättigat att föra en fördragsslutande stats flagg anses tillhöra Rhensjöfarten.

⁷ SOU 1996:183, *EU, Sverige och de inre vattenvägarna*.

4 Åtgärder för en stärkt Vänersjöfart

4.1 Vänersjöfartens konkurrenssituation

I mina överläggningar kring Vänersjöfarten har från flera intressenters sida framförts att den samlade kostnadsnivån för Vänersjöfarten måste sänkas, främst med hänvisning till att sjöfartens konkurrensläge försämrats genom sänkningen av banavgifterna. Det finns en utbredd oro för att Vänersjöfarten ska förlora i konkurrenskraft och att ytterligare volymer går över till sjöfart.

Det är också min uppfattning att sänkningen av banavgifterna har påverkat sjöfarten negativt, vilket inte var avsikten. I Vänern är det tydligt främst vad gäller oljetransporterna, där järnvägen tagit över inte obetydliga volymer. På det hela tagit finns en bred konkurrensyta sjöfart/järnväg i Vänerregionen, där transportlederna till stor del går parallellt.

En del av mina förslag syftar till en direkt sänkning av kostnadsnivån vilket är viktigt även av regionalpolitiska skäl.

Även om kostnadsnivån är viktig finns fler faktorer som påverkar konkurrensbilden. Servicegrad och kundanpassning, effektivitet och kostnader i hamnarna, utveckling av transportlösningar och den lokala

och regionala uppbackningen av Vänersjöfarten har stor betydelse. För att stärka dess konkurrenskraft måste insatser göras inom samtliga dessa områden. Jag inriktar därför mina överväganden och förslag på fyra huvudområden - statliga insatser (avgifter, administration m.m.), regionala insatser (Vänerrådet), lokala insatser (hamnarna) och insatser med koppling till näringsliv/transportsystem. Ett europeiskt perspektiv är viktigt i alla dessa sammanhang.

4.2 Statliga åtgärder

Sverige är med sitt export-/importinriktade näringsliv mycket beroende av en fungerande sjöfart. Regionalpolitiska bedömningar väger tungt i detta sammanhang. Stora delar av Vänerregionen, har det senaste decenniet drabbats hårt av omstruktureringar inom näringslivet, vilket lett till att den för många orter bärande tunga industrin har minskat eller t.o.m. försvunnit. Större delen av området runt Vänern tillhör nu EU:s regionalpolitiska stödområden.

I den statliga transportpolitiken är ett av målen att transportsystemet skall bidra till positiv regional utveckling. Avgiftsstrukturen är ett resultat av den svenska transportpolitiken som säger att Sverige skall ha en fungerande sjöfart året runt till alla hamnar av betydelse. Genom att lika stor farledsavgift utgår, givet fartyget, oavsett hamn belastas hela sjöfarten gemensamt av de kostnader Sjöfartsverket har för sjöfartens infrastruktur. En regionalpolitisk åtgärd för att främja utvecklingen i regionen är att inrikestrafiken på Vänern och Trollhätte kanal är befriad från farledsavgifter.

Det regionalpolitiska ansvar som åligger Sjöfartsverket innebär att avgifterna som verket tar ut av fartygstrafiken inte är anpassade efter varje fartygs faktiska kostnad. Sjöfartsverket har dock ett krav på full

kostnadstäckning för sin totala verksamhet. Underskott av trafiken i ett trafiksvagt område balanseras därför av överskott inom andra områden med stark trafik. Det regionalpolitiska åliggandet finansieras således, förutom det särskilda anslaget för kanaltrafik, inom avgiftssystemet.

Resultatet av riksdagens senaste trafikpolitiska beslut, som ledde till en sänkning av banavgifterna, är att sjöfarten på Vänern och Trollhätte kanal utsätts för en hårdare konkurrens som en följd av järnvägens ökade konkurrenskraft. Generellt innebär sänkningen av banavgifterna en konkurrensfördel för järnvägen i relation till andra transportslag. I Vänerregionen, där sjöfarten går parallellt med järnvägen är det därför sannolikt att sjöfartens konkurrensytta mot järnvägen blir extra stor.

4.2.1 Sjöfartsverkets avgifter

De statliga avgifterna för sjöfarten består idag av farledsavgift respektive lotsavgift. Farledsavgiften baseras på fartygets godsmängd i vikt och på fartygets storlek i brutto. Denna del av farledsavgiften tas maximalt ut 12 gånger per år för ett lastfartyg. Den delen är dessutom miljödifferenterad efter fartygets utsläpp av kväveoxider och svavel. Lotsavgiften beräknas på fartygets bruttodräktighet samt på hur lång den lotsade sträckan är.

Farledsavgifterna på Trollhätte kanal och Vänern uppgår i dagsläget till ca 13 milj. kr. per år. Dessa avgifter genereras av utrikestrafiken. Av regionalpolitiska har som nämnts undantag medgivits för inrikes-transporterna mellan Göteborgsregionen och Vänern. Detta innebär att farledsavgiften berör ca 2/3 av Vänersjöfartens totala godsmängd.

Ett och samma fartyg betalar lika stor farledsavgift till vilken hamn det än går på den svenska kusten. Ett fartyg i utrikes trafik betalar därmed

samma summa om det lossar/lastar i Göteborgs Hamn eller i Vänerhamn.

Övriga avgifter som tas ut för att segla på Trollhätte kanal eller Vänern är lotsavgifter på omkring 12 miljoner kronor per år. Lotsplikt finns i Trollhätte kanal. Under vissa förutsättningar kan dispens från lotsplikt erhållas. Lotsningen är en viktig faktor på framför allt kanalen då denna är en mycket känslig trafikled. Göta älv fungerar som dricksvattentäkt åt Göteborg. Det är därför av miljö- och säkerhetsskäl ytterst viktigt att det inte händer någon olycka i farleden.

Trafiksituation och möjliga åtgärder

Trafiken och godsmängderna har visat en nedåtgående trend de senaste åren, särskilt sedan järnvägens banavgifter sänktes. Detta är tydligt för fr.a. olje- och skogsprodukter.

Vad gäller konkurrensituationen mellan transportslagen i Vänerregionen är det i första hand transporthantering av inrikes gods som är konkurrensutsatt. Sjöfartens farled löper i det närmaste parallellt med järnväg och väg från den norra delen av Vänern till Göteborg.

För Vänersjöfarten handlar det om ca 1 milj. ton inrikes gods, eller 1/3 av Vänersjöfartens totala godsmängd som är hårt konkurrensutsatt. Detta inrikesgodset är redan avgiftsbefriat. Gods i utrikes trafik, ca 2 milj. ton., är inte konkurrensutsatt i lika hög grad som inrikesgodset.

Huvuddelen av Vänerregionen ingår i områden som är prioriterade både i Sveriges och EU:s regionalpolitik. Ca 80% av Vänersjöfartens gods kommer från eller skall till områden som är regionalpolitiska stödområden.

Detta är ett av skälen till kostnadsavlastningen för inrikestrafiken. Av samma regionalpolitiska skäl skulle en kostnadsavlastning av farledsavgifterna för utrikestrafiken på Vänern kunna motiveras. Konstruktionen av farledsavgifternas system medför dock att detta synes svårt. Ett fartyg som stannar i Göteborg skulle belastas av hela farledsavgiften men ett fartyg som går upp i Trollhätte kanal skulle i detta system vara avgiftsbefriat. Det är därför troligt att en sådan åtgärd skulle betraktas som en störning av den internationella hamnmarknaden.

EU-kommissionen kan gå med på denna typ av störning på det nationella planet då det bara påverkar det egna landet. En avlastning av utrikestrafiken däremot, skulle kunna anses vara ett brott mot EU:s konkurrenslagstiftning.

Vad gäller lotsning blir kostnaden per fartyg relativt hög då farleden upp till Vänern är lång. Ändå tas inte hela kostnaden för användande av lots ut. Sjöfartsverkets kostnader för lots täcks idag bara till i snitt 35 procent. En översyn av avgiftssystemet har lett till ett beslut om att höja kostnadstäckningen till ca 45 procent.

En sådan höjning skulle leda till ytterligare försämrade konkurrenssituation för hela Vänertrafiken. Lotsningen är en viktig faktor på framför allt kanalen då detta är en mycket känslig trafikled. Av miljö- och säkerhetsmässiga skäl måste därför lotsning ske i betydande utsträckning. Lotsningen är en tjänst till yrkessjöfarten som rimligen bör betala en kostnad. Enligt min mening bör av regionalpolitiska skäl lotsavgifterna på Vänern och Trollhätte kanal sättas ned. Av ovanstående skäl bör nedsättningen begränsas till 50%.

Administreringen av denna kostnadslättnad kan ske genom att Sjöfartsverket rabatterar lotsavgifterna. Denna intäktsminskning får då

balanseras genom en omfördelning av Sjöfartsverkets medel eller via en ökning av det särskilda anslaget till Vänertrafiken.

4.2.2 Sjötransportbidraget

I början av 1970-talet infördes ett regionalpolitiskt transportstöd i Sverige. Stödet var ett instrument i regionalpolitiken och syftet var att stödja näringslivets utveckling i de områden som omfattades av stödet, d.v.s. de inre och norra delarna av landet.

Stödet utgår med mellan 5% och 45% av transportkostnaden fördelat på bidragszon och avståndsklass i kilometer. Fram till 1999-12-31 omfattade den sydligaste bidragszonen delar av Värmlands, Dalarnas och Gävleborgs län. De senaste åren har runt 2/3 av stödet gått till företag i Västerbottens och Norrbottens län. Stödet har hittills utgått endast till landtransporter.

Den största delen av stödet har gått till trävaruindustrin. Andra viktiga branscher är transportmedelsindustrin (främst underleverantörer till bilindustrin), annan verkstadsindustri, kemisk industri och livsmedelsindustri.

Riksdagen beslutade våren 1998 att transportbidraget, som det numera kallas, utvidgas till att gälla även sjötransporter. Bidragszon 1 upphör, vilket innebär att Jämtlands och Västernorrlands län är de sydligaste län där transportbidrag kan lämnas. Kravet på minsta transportavstånd höjs från 251 km till 401 km. Minimigränsen per sändning sänks från 100 kg till 20 kg.

Syftet med transportbidraget är att kompensera för kostnadsnackdelar samt stimulera till höjd förädlingsgrad i transportbidragsområdenas

näringsliv. Grundläggande är att stärka näringslivet och främja en positiv utveckling i stödområdet.

De nya reglerna har inte trätt i kraft eftersom de ännu inte godkänts av EU-kommissionen.

Transportbidraget får lämnas som bidrag till transportkostnaden för godstransporter på järnväg, yrkesmässig trafik på väg eller till sjöss. Bidrag till uttransporter lämnas för hel- och halvfabrikat. Bidrag kan också lämnas till intransporter om godset utgörs av sådana råvaror och halvfabrikat som ska undergå en betydande bearbetning hos mottagaren.

Med transportavstånd avses den sammanlagda transportsträckan enligt den kortaste lämpliga vägen inom Sverige vid landtransporter och sjötransporter. Transportbidrag för sjötransporter får, enligt de förordningstexter som diskuteras med EU-kommissionen, lämnas för sträckan mellan hamn inom stödområde och hamn inom landet. Om fartyget har utländsk destination får transportbidrag lämnas för sträckan mellan hamn inom stödområde och närmast belägna inhemska hamn när fartyget anses slutligen lämna svenskt territorialvatten. Vid intransporter får bidrag lämnas för sträckan från närmast belägna inhamn när fartyget anses komma in på svenskt territorialvatten och till hamn inom stödområde.

För transporter från orter inom stödområdet till hamnar som är belägna längs norrlandslänens kust, vid Mälaren eller vid Vänern får transportbidrag beviljas oavsett landtransportsträckans längd, om godset ska transporteras vidare med lastfartyg en betydande sträcka.

Det nya transportbidraget ska kunna utgå även för sjötransport. Transportavståndet landtransport/sjötransport läggs samman. Enligt det förslag som diskuteras med EU-kommissionen skulle transportbidrag för sjötransport emellertid lämnas endast från hamn inom

stödområde. Det skulle innebära att om ett företag väljer landtransport till Vänerhamn för omlastning till fartyg lämnas bidrag bara till landtransporten.

Utgångspunkten vid en transport är att godset ska komma fram snabbt, säkert och i rätt tid till lägsta möjliga kostnad. Företagen väljer transportväg och transportmedel utifrån dessa förutsättningar.

Om staten föreskriver att endast vissa hamnar ska användas om transportbidrag ska utgå påverkar man transportmarknadens val av transportvägar och transportmedel. Det är ett främmande inslag i svensk trafikpolitik, och är också negativt från regionalpolitisk synpunkt. Följden blir samhällsekonomiska och företagsekonomiska effektivitetsförluster.

Ett bidragssystem bör rimligen bidra till, och inte motverka, rationella transporter. Eftersom bidraget utgår för både land- och sjötransport för sträckan till och med den hamn som ligger närmast de svenska territorialgränsen bör företagets val när det gäller kombinationen land/sjötransport vara grund för bidraget. Då uppnås de mest effektiva transportlösningarna. Om ett företag väljer landtransport till t.ex. Karlstad och därefter sjötransport till hamn på kontinenten bör bidrag kunna utgå även för sjösträckan från Karlstad till närmast belägna inhemska hamn när fartyget anses slutligen lämna svenskt territorialvatten. Det bör understrykas att EU-kommissionen i flera sammanhang framhåvt betydelsen av att främja kombinerade transporter.

Genom att den sydligaste bidragszonen tagits bort kommer transportbidraget inte att ha någon stor betydelse för Vänersjöfartens konkurrenskraft. Antalet transporter som kan få transportbidrag kommer att minska. Oavsett detta är det viktigt att stödssystemen uppfattas som rimliga och att de stödjer transportval som företagen anser effektiva.

Under mina överläggningar med Vänersjöfartens intressenter har från redarehåll framförts förslag om ett generellt transportbidrag för gods-transporter på Vänern och Trollhätte kanal. Det är min bedömning att nya generella bidrag, som avser ett visst transportslag, inte skulle ha framgång vid en prövning enligt EU:s statsstöds- och konkurrensregler. Min bedömning är vidare att dylika inte heller är förenliga med svensk trafikpolitik. Däremot kan och bör avgifter och avgiftsnivåer ses över enligt ovan redovisade förslag.

4.2.3 Samordning mellan Seglationsstyrelsen och Sjöfartsverket

En utredning om samarbete mellan Sjöfartsverket och Väners Seglationsstyrelse har lagts fram och arbetet med detta pågår. Samordning kan göras genom att utnyttja varandras organisationer vad gäller lotsar, båtar och administration. Idag har Seglationsstyrelsen och Kustbevakningen var sitt fartyg i Vänern som inte klarar isvintrar. Dessa skulle kunna ersättas med ett fartyg som kan fungera för alla typer av uppdrag, inklusive isbrytning.

Lurö skärgård är en svår passage som kräver lots. Seglationsstyrelsen har undersökt en ny farled i Vänern som innebär att lotsbehovet skulle minska. Om en sådan farled skapas kan fartygen gå på egen hand utan lots, med hjälp av elektroniska sjökort och ett övervakningssystem. Detta förutsätter att fartygen har transpondrar och tillgång till elektroniska sjökort. Undersökningar har gjorts för en ny farledsdragning som innebär marginella kostnader genom att rationaliseringar görs samtidigt som lotsbehovet minskar.

Även på Trollhätte kanal kan finns förutsättning för att gå utan lots med hjälp av övervakningssystemet. I övrigt finns ett krav på svenska

som arbetspråk på kanalen och Vänern. Om engelska införs som arbetspråk skulle fler befälhavare kunna få dispensmöjlighet från lotstvänet och kunna gå själva. Det handlar om över 350 fartyg som då skulle kunna få lotsdispens. Detta beslut, vad gäller arbetspråk, ligger hos Sjöfartsverket.

Mina förslag i sammanfattning

- Större delen av området runt Vänern ingår i EU:s regionalpolitiska stödområden. Lotsavgifterna bör sänkas med 50%, som en regionalpolitisk åtgärd. Det motsvarar runt 6 milj. kr på årsbasis.
- Det nya transportbidraget bör utformas så att bidrag utgår även för sjötransporten för gods som transporteras till Vänerhamn för vidare transport med Vänersjöfart.
- En samordning mellan Sjöfartsverket och Vänerns Seglationsstyrelse kan ge lägre kostnader för lotsning, farleder och administration.

4.3 Regionala åtgärder

Större delen av Värmlands län, Dalsland och norra Skaraborg i Västra Götalands län ingår i mål 2 inom EU:s strukturfonder år 2000-2006. Fyrstadsområdet är s.k. utfasningsområde. Till detta kommer att Vänersjöfarten betjänar ett näringsliv som har stor tyngd i regionen och som är utpräglat exportinriktat.

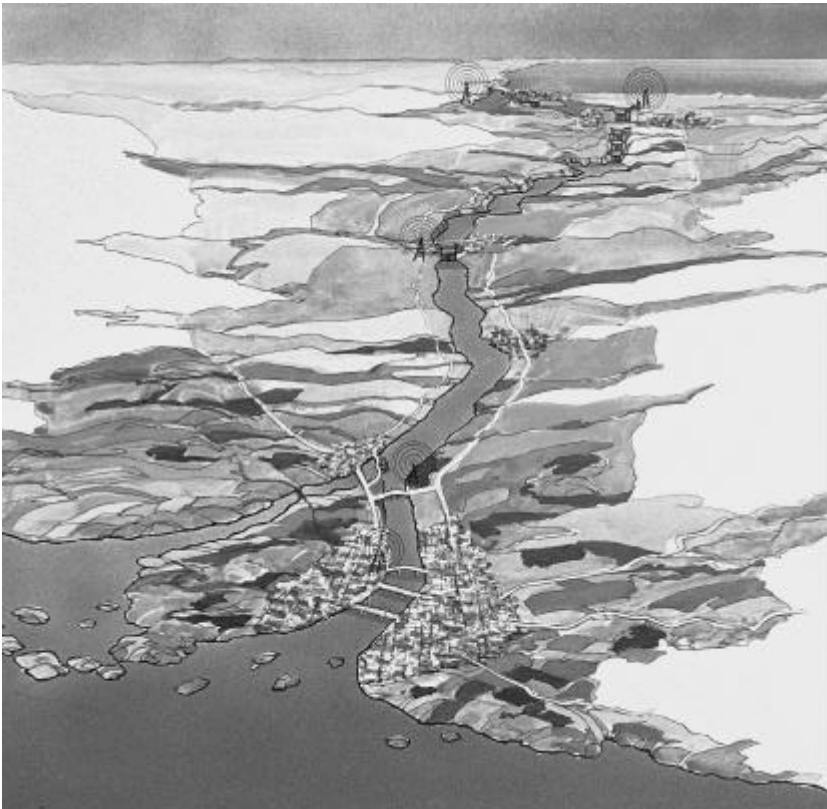
Förekomsten av flera transportslag – bil, tåg, fartyg – ger en hög kvalitet i transportsystemet i sin helhet. Genom att transportslagen

dessutom konkurrerar inbördes hålls transportkostnaderna nere. Detta är positivt för företag/varuägare och ökar näringslivets konkurrenskraft.

4.3.1 Vänersjöfarten och regionen

En grundsten för Vänersjöfarten har hittills varit en samverkan mellan statliga och regionala insatser när det gäller infrastrukturen för sjöfarten. Staten satsar betydande medel årligen för att upprätthålla farleden. Här ingår bl.a. drift, underhåll och investeringar i slussarna, öppningsbara broar och isbrytning i Trollhätte kanal och Vänern. Kommunerna har genom att samordna hamnarna i Vänerhamn AB bidragit till att effektivisera hamnverksamheten. Denna samverkan mellan staten och de lokala/regionala intressenterna för att skapa goda utvecklingsbetingelser för sjöfarten bör enligt min mening utvecklas vidare.

Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Värmlands län, och till viss del även angränsande länsstyrelser, bör i egenskap av ansvariga för utvecklingsfrågorna i respektive län ha ett stort intresse i Vänersjöfartens utveckling. Det finns även andra parter som har beröring med Vänersjöfarten och intresse av att den fungerar väl och kan utvecklas. Kommunerna har nämnts ovan, och i övrigt kan det handla om företag (transportkunder), rederier, hamnar och statliga myndigheter. Detta intresse hos flera parter bör vara ett starkt incitament för samverkan kring åtgärder för Vänersjöfartens utveckling.



Inloppet till Trollhätte kanal vid Vänersborg.

Vänerrådet

Jag har under arbetets gång haft ett stort antal kontakter med olika parter i regionen. Under hösten 1999 diskuterades med de regionalt ansvariga offentliga myndigheterna former för ett intensifierat engagemang från regionens sida för Vänersjöfarten och transporterna till och från regionen.

Det s.k. Vänerrådet bildades i januari i år. Rådet består av en representant för vardera Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Västra Götalandsregionen, Landstinget i Värmland, kommunerna i Värmlands län, kommunerna i Västra Götalands län, Handelskammaren i Värmland och Västsvenska Industri- och Handelskammaren. Vissa organisationer med verksamhet knuten till Vänern adjungeras till Vänerrådet.

Vänersjöfartens utveckling avses härvid vara en huvudfråga för Vänerrådet. Rådet bör kunna bli ett effektivt redskap för att stärka Vänersjöfartens konkurrenskraft. Här bör man diskutera problem och utvecklingsmöjligheter och initiera och genomföra åtgärder. Som exempel kan nämnas analyser av Vänersjöfartens konkurrensförutsättningar, utvecklingsarbete kring nya transportlösningar, marknadsföring, rationalisering och effektivisering av hamnar och annan infrastruktur och samverkan med intressen i Europa. Inte minst viktigt är att sätta Vänerregionen och Vänersjöfarten på kartan som en verksamhet med utvecklingskraft och framtidstro. Genom att stora delar av Vänerregionen ingår i EU:s strukturfonder bör det finnas goda möjligheter att etablera EU-projekt.

För att Vänerrådets insatser avseende Vänersjöfarten ska bli verkningsfulla krävs medel för projekt och utvecklingsarbete, en fråga som för övrigt redan aktualiserats i rådet. Jag utgår från att såväl statliga organ som Västra Götalandsregionen samt övriga berörda parter bidrar med medel för utvecklingsinsatser. Jag föreslår att regeringen avsätter ett engångsbelopp om 5 milj. kr. till Vänerrådet för utvecklingsinsatser avseende Vänersjöfarten. Jag förutsätter att Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Värmland på motsvarande sätt avsätter medel för utvecklingsarbete, samt tar ansvar för den fortsatta verksamheten. Medlen bör användas för FoU-insatser inom transporter och logistik, analyser m.m.

Jag vill understryka vikten av att Vänerrådet får personresurser, "generalsekreterare" eller motsvarande, så att det blir möjligt att initiera och på allvar driva utvecklingsfrågor för Vänersjöfarten.

Vänerrådets insatser måste göras i nära samarbete/samråd med näringslivet. Näringslivets värdering av möjliga utvecklingsvägar beträffande transportsystem och Vänersjöfart bör ha grundläggande betydelse.

4.3.2 Några europeiska utblickar

Europeiska Rådet behandlade i december 1999 en rapport angående utvecklingen av Short Sea Shipping (närsjöfart) inom Gemenskapen. En del i rapporten är etablerandet av s.k. "Maritime Round Tables." Dessa Round Tables bygger på att det finns ett stort antal intressen som berör sjöfarten och att man genom samarbete om konkreta åtgärder kan åstadkomma resultat som stärker närsjöfartens konkurrenskraft. Round Tables ska kunna bildas för t.ex. en hamn eller för en region med flera hamnar, och sådana organ finns redan på flera håll. Vänerrådet skulle kunna utformas som ett slags "Vänern Shipping Round Table."

I Nedeländerna pågår på många områden ett intensivt utvecklingsarbete kring närsjöfarten. Ett utvecklingsområde är att bilda s.k. "maritima clusters". På nationell nivå finns ett "Dutch Maritime Cluster" med elva sektorer och totalt 12 000 företag. Idén är att sjöfartens problem och möjligheter oftast berör flera sektorer och att de måste hanteras i nätverk genom samverkan mellan olika intressen. Två aktuella områden är kompetensutveckling och insatser för att stärka sjöfartens image.

Vänernsjöfarten är liten i ett europeiskt perspektiv. Oavsett detta är clustermodellen intressant som redskap. Den har de senaste åren vunnit snabbt intyg i regionalt utvecklingsarbete, både i Sverige och utomlands. Det finns flera projekt av denna karaktär som har beröring med Västsverige, det mest kända inom fordonskomponent-området. Man bör, möjligen som en utlöpare av ett Vänerråd, kunna överväga ett Vänerbaserat "sjöfartskluster" med deltagande av företag och verksamheter som är direkt kopplade till sjöfarten. Prioriterade områden kan vara kunskapsutveckling, teknikutveckling och marknadsutveckling.

Samarbete med Europas inre vattenvägar

De inre vattenvägarna är viktiga som transportleder på kontinenten. EU-kommissionen betonar i sina rapporter om den Europeiska sjöfarten vikten av att utveckla kanalsjöfarten. I EU:s transeuropeiska transportnät ingår även satsningar på inre vattenvägar.

Utbyggnaden av de inre vattenvägarna knyter an till ett huvudproblem i europeisk transportpolitik – att begränsa stockningsproblemen i landtrafiken på den europeiska kontinenten. Bland svenska redare har intresse länge funnits att utveckla direkttransporter mellan svenska hamnar och de europeiska kanalsystemen. Någon egentlig utveckling inom området har dock ännu inte skett. Volymen gods som idag fraktas från Väneren via kanaler in i kontinentala Europa överstiger inte 5%. I huvudsak rör det sig om bulk gods. Det bästa exemplet hittills på sådan kanaltrafik är exporten av ferrolegeringar från Vargön Alloys via Vänersborgs hamn till Duisburg, 25 mil från kusten.

Man bör skilja mellan traditionell pråmtrafik på de inre vattenlederna och s.k. sea/river-trafik. Den senare går med konventionella fartyg, som kan gå både i öppen sjö och i kanalerna. Det är den trafiken som

är intressant att utveckla i ett svenskt perspektiv. Möjlighet kan därvid finnas att utveckla en direkttrafik via Vänern och Trollhätte kanal till kanalsystemet i kontinentala Europa.

Vissa begränsningar finns för sea/river-trafikens möjligheter, och troligen är detta orsaken till att denna trafik inte utvecklats i högre grad. Sea/river-fartyg är dyrare än konventionella fartyg både vad gäller byggande och drift. Endast ett fåtal av dagens sea/river-fartyg är isförstärkta. Deras hastighet är ett något lägre än vanliga fartyg. Lastkapaciteten begränsas av det låga djupgåendet.

Å andra sidan har sea/river-trafikens möjligheter i ett europeiskt perspektiv lyfts fram både vid mina överläggningar med EU-organ och av holländska sjöfartsintressen. Detta område bör därför vara intressant att titta vidare på i ett Europa-Vänerperspektiv vad gäller forskning- och utveckling. Det kan handla både om fartygsteknologi, logistiksystem och terminalfunktioner. Ett samarbete med europeiska regioner och mellan svenska och europeiska rederier och speditörer i olika utvecklingsprojekt bör vara intressant. En utveckling inom detta område är enligt min mening av nationellt intresse och inte enbart en fråga för Vänerregionen. Man bör därför kunna överväga initiativ på detta område, även i ett svenskt nationellt perspektiv.

4.3.3 Forskning och utveckling inom närsjöfarten

Transportarbetet i Europa kommer enligt EU att öka med 2,5% per år de närmaste 10 åren. För att bemästra de hårt belastade landtransport-systemen i centrala Europa krävs förändringar inom transportsektorn. En ökad roll för närsjöfarten är ett mål i EU:s transportpolitik. En utveckling åt detta håll måste stödjas av forskning och utveckling.

Inom sjöfarten generellt finns forskningsbehov vad gäller bl.a. effektiva transportsystem, nya fartyg och fartygsteknik, säkerhet och miljöpåverkan. Svensk skogsindustri genomför t.ex. flera sjötransportprojekt med nya system för effektivisering av hela transportkedjan. Ett sådant, Stora Ensos kombinerade järnvägs/sjöfartsprojekt har stor inverkan på Vänersjöfarten. Sådana intermodala transportlösningar har stor utvecklingspotential och FoU-insatser är viktiga. Nya miljökrav kräver forskningsinsatser vad gäller motorer, föroreningar och buller. IT inom sjöfarten har fått stora FoU-bidrag från EU-kommissionen, vad avser bl.a. godshantering, kommunikation mellan fartyg och land samt GPS-applikationer⁸.

På Kommunikationsforskningsberedningens (KFB) uppdrag redovisade Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) en kartläggning av svensk transportforskning år 1999. Den visar att det pågår nära 100 sjöfartsrelaterade projekt med finansiering från minst fem statliga organ, främst KFB.

Sjöfarten omfattar för KFB:s del ca 13% av totalt ca 430 projekt. För närvarande drivs projekt inom olika organ för ca 40-60 milj. kr. och om man vidgar bilden till projekt med t.ex. multimodala frågeställningar stiger beloppet avsevärt. Dessutom bedriver Sjöfartsverket och Räddningsverket samt andra statliga myndigheter utvecklingsarbete inom sektorn. Även högskolorna och universiteten medverkar med egna medel. Privata institutioner som SSPA Maritime Sweden AB, MariTerm AB samt Stiftelsen Sveriges Sjömanshus gör också insatser.

Tyngdpunkten i forskningen ligger på sjösäkerhet och miljö i vid bemärkelse men en väsentlig del går även till att utveckla sjöfartens

⁸ Global Positioning System (positioneringssystem)

logistiska förutsättningar och samverkan med andra transportslag. Detta område har också hög prioritet inom EU:s tidigare och nuvarande forskningsprogram.

FoU inom EU

Inom EU pågår nu det femte ramprogrammet. Det avser tiden år 1999-2002 och har en budget på ca 15 miljarder euro. Ett av de fyra forskningsprogrammen avser transporter, rörlighet och nya produkter. Inom detta program finns två s.k. nyckelområden (key actions) som har koppling till sjöfart, uthållig rörlighet och intermodalitet och landtransporter/marin teknologi. Det senare området inriktas på teknisk utveckling av transportmedel medan det förra området avser hur ny teknologi kan integreras i transportsystemen. Nyckelområdet rörlighet/intermodalitet antas få disponera 400 milj. euro varav ca 50 milj. euro kan antas gå till specifik sjöfartsforskning.

Stöd till projekt finns också från programmet Pilot Actions for Combined Transports (PACT), ett gemenskapsprogram som ska förbättra konkurrenskraften för kombinerade transporter. PACT har nu fått vidare ramar för sina insatser och kommer att fortsätta att stödja utvecklingsprojekt inom närsjöfarten. Inom Trans-European Transport Network (TEN) finns möjlighet att lämna stöd till utvecklingsprojekt i hamnar.

Inom ramen för DG TREN (Energy and Transport) inom Europeiska Kommissionen har stöd lämnats till ett antal utvecklingsprojekt inom närsjöfarten. Flera av projekten syftar till att öka möjligheterna att koppla ihop olika marknader bl.a. med sea/river-links. Ett projekt syftar till att utveckla ro/ro-trafik med skogsprodukter mellan Rouen/Antwerpen och Tilbury. Ett annat avser sea/river-transporter mellan portugisiska hamnar och Duisburg. Ett tredje syftar till att

knyta ihop regioner i Östersjöområdet där målet är att öka användningen av färjelederna. I fortsättningen kommer projekt av detta slag att i större utsträckning stödjas via PACT.

Närsjöfartsprojekt har också fått stöd via Europeiska Regionalfonden inom gemenskapsinitiativet Interreg II C. Målet är att utveckla miljövänliga och effektiva transportsystem. Västsverige har ingått i Interreg II C via Nordsjöprogrammet. Detta arbete kommer att fortsätta i det nya Interreg III år 2000-2006.

Vänersjöfarten och FoU-insatser

Av stort intresse bör vara att etablera projektsamarbete med parter i Europa. Närsjöfarten har en stark ställning i EU:s trafikpolitik. Det sammanhänger med trafiksituationen i stort i Europa, som kännetecknas av en stadigt ökande biltrafik med växande trängsel- och miljöproblem. Ofta talas det om den s.k. trafikinfarkten i Europa, som påverkar bl.a. framkomligheten för godstransporter. Ett flertal utvecklingsprojekt inom EU:s ram pågår när det gäller närsjöfart, inklusive kanalsjöfart. Det kan innebära nya infallsvinklar på transportlösningar, ny kunskap om marknader och om ny teknik, nya aktörer i verksamheten och större möjligheter att få forskningsmedel från EU.

Inom transportsystemen blir intermodalitet ett allt viktigare begrepp. Det står för samverkan mellan olika transportslag. Dörr till dörr-koncept, där sjöfarten utgör en av delarna, blir allt viktigare. Transportnoder som hamnar och terminaler och deras sätt att fungera får allt större betydelse för att minimera ledtider och lagerhållning. Denna utveckling påverkar Vänersjöfarten i allt högre grad.

Det är inom enhetslast, dvs. där kraven på logistiksystemen är höga, som transportvolymerna växer. Vänersjöfartens förmåga att vara en viktig och utvecklingsbar del av transportsystemet sammanhänger till stor del med dess möjligheter att erbjuda kunderna effektiva transportlösningar med flera transportslag inblandade. Ett viktigt forsknings- och utvecklingsområde borde vara hur fartygstransporter kan användas i sådana system mellan Sverige och kontinentaleuropa.

Man borde t.ex. analysera följande:

- vilka omvärldsfaktorer när det gäller trafikflöden, miljö och kostnader påverkar utvecklingen av intermodala sea/river-system?
- vilken omfattning har sea/river-koncept idag mellan Sverige och Europa?
- finns potentialer för ökad sådan trafik?
- vad krävs i form av fartygsteknik, frekvens och IT-baserade informationssystem?
- vilka krav ställs på terminaler som kan fungera i sjöfartsbaserade dörr till dörr-system?
- kan standardiserade lastbärare utvecklas som är lämpliga för intermodala transporter i mindre volymer?

Det bör vara en uppgift för Vänerrådet att initiera och utveckla forsknings- och utvecklingsprojekt kring teknikutveckling och intermodala logistiksystem där Vänersjöfart utgör en del. Av speciellt intresse borde vara sea/river-lösningar. Som ovan nämnts bör samarbete med intressen i Europa vara ett prioriterat område.

Mina förslag i sammanfattning

- Det nybildade Vänerrådet bör utvecklas till ett kraftfullt verktyg för att stärka Vänersjöfartens konkurrenskraft. Det kan ske genom att identifiera utvecklingsmöjligheter och initiera åtgärder vad gäller t.ex. marknadsförutsättningar, nya transportlösningar, utveckling av hamnar och annan infrastruktur.
- Jag föreslår att staten avsätter ett engångsbelopp om 5 milj. kr. till Vänerrådets utvecklingsinsatser, och förutsätter att Länsstyrelsen i Värmlands län och Västra Götalandsregionen bidrar med motsvarande belopp.
- En ökad samverkan bör etableras med intressen i Europa. Utveckling av närsjöfart är högt prioriterad i EU:s transportpolitik. Projekt bör etableras där forsknings- och utvecklingsmedel kan erhållas från bl.a. EU.

4.4 Lokala åtgärder

Vänerhamn AB bildades år 1994 som en följd av den tidigare statliga utredningen om Vänersjöfarten från år 1991 (SOU 1991:73).

En sammanslagning av hamnarna runt Vänern till ett enda hamnbolag var en rationaliseringsåtgärd i syfte att sänka kostnaderna för sjöfarten på Vänern. Bildandet av Vänerhamn har effektiviserat hamnverksamheten i Vänern. Det är viktigt att detta arbete fortsätter.

4.4.1 Kostnaderna i hamnarna

Kostnaderna i hamnarna utgör en stor del av den totala kostnaden för sjötransporten. Det gäller i särskilt hög grad oljetransporterna, där konkurrensen med järnvägen blir allt skarpare. Hamnarna måste bedriva ett intensivt arbete för att rationalisera verksamheten.

Kommunernas möjligheter att stärka Vänersjöfartens utveckling ligger främst i att man äger hamnarna. I den egenskapen kan kommunerna göra insatser för att skapa goda förutsättningar för hamnverksamheten. Som hamnägare har kommunerna ett ansvar för investeringar som stärker hamnarnas konkurrensförmåga. Hamnarnas verksamhet påverkas också av vilka arrendeavgifter kommunerna tar ut.

I mina överläggningar med Vänersjöfartens intressenter har framkommit att arrendeavgifter och investeringar är ett område som behöver uppmärksammas. Vänerhamn betalar idag en fast arrendeavgift varje år. Avgiften förändras inte med hänsyn till avskrivningar och är inte primärt knuten till det bokförda värdet på anläggningarna. Görs större investeringar ökar arrendeavgiften. Vänerhamn menar för sin del att nuvarande system för arrendeavgifter innebär ett överuttag av avgifter och att man bör gå över till ett system som bättre speglar avskrivningar och bokförda värden på anläggningarna.

Det behöver inte särskilt framhållas att investeringar har stor betydelse för att hävda hamnarnas konkurrensförmåga. Under år 1998 investerade de berörda kommunerna totalt 6,7 milj. kr. i nya magasin i Karlstad och Otterbäcken. Vänerhamn investerade samma år 6,5 milj. kr. i materiella anläggningstillgångar. Kännetecknande för flera hamnar i Vänern är emellertid att anläggningar och maskiner i många fall är gamla och underhållsbehovet stort. Vänerhamn bedömer investeringsbehovet till 40 milj. kr. om hamnarna ska uppnå en acceptabel konkurrenskraft. Det är viktigt att kommunerna fortlöpande

prövar möjligheterna för investeringar och också utformar ett system med arrendeavgifter som speglar faktisk marknads- och kostnadsutveckling och som ger incitament för investeringar.

I ett samlat utvecklingsperspektiv för Vänersjöfarten har hamnarna en absolut nyckelroll. Den service och kostnadsnivå som hamnarna kan erbjuda har mycket stor, för att inte säga avgörande betydelse för sjöfartens konkurrenskraft. Mot denna bakgrund anser jag att man mer ingående bör se över frågan om avgifter och investeringar i hamnarna. Ett samband bör finnas mellan marknadsutveckling och avgifter.

Jag föreslår att förhandlingar tas upp med kommunerna och eventuella andra berörda parter i fråga om arrendeavgifter och andra frågor som rör hamnarnas konkurrensförmåga. Det bör ske utifrån att staten å sin sida avsätter betydande medel för Vänersjöfartens fortlevnad, och att jag föreslår insatser från staten i form av sänkta avgifter för sjöfarten.

Kommunerna har, på ett generellt plan, tillsammans med Västra Götalandsregionen och de berörda länsstyrelserna ett stort intresse av att Vänersjöfarten kan bestå och utvecklas vidare som ett attraktivt transportalternativ för näringslivet. Det är då viktigt att de olika parterna utifrån sina respektive förutsättningar prövar möjligheterna till insatser som stärker Vänersjöfarten. Det stärker regionen kring Vänern som en bra region för ett transportberoende och internationellt inriktat näringsliv.

Som tidigare nämnts har EU-kommissionen i sin rapport om närsjöfartens konkurrenskraft pekat på möjligheten att bilda ett ”Round table” för hamnar. Målet är att samla alla parter med intresse av hamnens utveckling i ett forum där problem och möjligheter kan klarläggas och lösningar tas fram. Sådana Round tables finns i många hamnar i Europa och kan utvecklas till effektiva instrument för att höja service och kvalitet i hamnen och därmed också konkurrensförmågan.

4.4.2 Hamnavgifter

Hamnarnas avgifter liksom lots- och farledsavgifter har stor betydelse för sjöfartens konkurrenssituation gentemot landbaserade trafikslag. De avgifter hamnarna tar ut av sjöfarten består av olika delar. Den del som kallas hamnavgift tas ut för infrastrukturkostnaden för sjöfarten i hamnarna. Den del som kallas varuhamnavgift baseras på fartygets storlek i brutto och på mängden gods som transporteras. Varuhamnavgiften är förhandlingsbar och avtalas fram mellan hamnen och transportköparen/transportören. Fartygens storlek och transportfrekvens premieras i avtalen. Varuhamnavgiften debiteras varuägaren direkt och är bl.a. till för att täcka landområdenas infrastruktur i hamnen såsom uppställningsmark, vägar, förvaringsmagasin m.m.

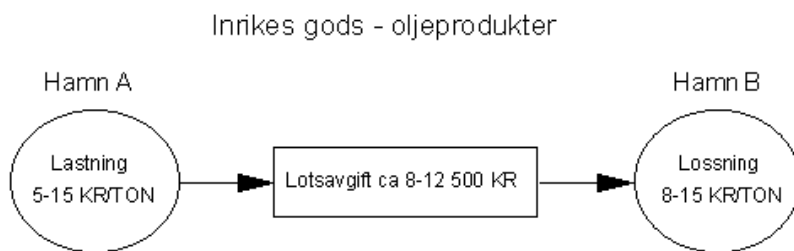
Dessa hamn- och varuhamnavgifter tas endast ut av sjöfarten. Det gods som kommer till hamnen via järnväg eller lastbil betalar inte motsvarande avgifter. Gods som kommer till hamnen landvägen betalar en stuveri-/hanteringsavgift vid användande av denna tjänst, på samma sätt som gods som kommer sjövägen. Stuveriavgiften för järnvägs- och lastbilsgodset är dock ofta något lägre än för sjöfartsgodset. Vidare debiteras endast redaren avgiften för att dra gods till eller från kaj samt lyft för lastning eller lossning av fartyget. För de landbaserade transportmedlen utgår ingen speciell framdragnings- eller lastnings-/lossningsavgift. Till bilden hör att hamnen verkar i konkurrens både när det gäller avgifter för fartygen och omlastning lastbil/järnväg.

Enligt hamnarna måste en hamnavgift utgå för fartyget eftersom hamnen har en kostnad för infrastrukturen för sjöfarten. I fråga om infrastrukturen på land är denna vad gäller de andra trafikslagen antingen mer eller mindre försumbar som kostnad eller kostnadstäcks av avgifter som debiteras redaren.

Vissa infrastrukturavgifter tas ut av t.ex. oljebolag i hamnarna i form av arrendeavgifter. Även dessa avgifter är mycket små i jämförelse med sjöfartens betalningsåligganden. Orsaken är att hamnarna inte har några större kostnader för de ytor och järnvägsspår etc. som ingår i arrendet. Denna typ av infrastruktur har generellt sett tidigare bekostats av respektive kommun varvid avskrivningar gjorts för investeringen.

För Vänersjöfarten innebär detta att hamnavgift och varuhamnavgift betalas i Vänerhamn. Samma sorts avgifter tas sen ut om anlöp görs i Göteborgs Hamn. Om fartyget inte lastar eller lossar i Göteborg utan bara passerar tar Göteborgs Hamn ut en hamnavgift för själva passagen. Med dessa specifika hamn- och varuhamnavgifter som tas ut för sjögodset blir det betydligt dyrare att frakta gods sjövägen jämfört med motsvarande sträcka landvägen.

För att få en uppfattning om hur avgifterna ser ut vill jag ge en indikativ bild av avgiftsstrukturen för olika godsslag enligt följande.



Oljeprodukter i inrikes trafik mellan Göteborg och Väner lastas vid raffinaderierna i Göteborg av oljebolagen själva. Därvid betalas en varuhamnavgift för mängden olja, till Göteborgs Hamn. Denna avgift är framförhandlad mellan oljebolaget och hamnen. Fartyget betalar även en hamnavgift. Den sammanlagda kostnaden i detta moment uppgår till ca 5-15 kr per ton beroende på typ av oljeprodukt och avtal.

Fartygstransporten till Väneren belastas, förutom av kostnaden för driften av själva fartyget, av lotsavgift om ca 8 000-12 500 kr. vid lotsbehov. Vid lossning i Vänerhamn betalas återigen en hamn- respektive varuhamnavgift om 8-16 kr per ton beroende på oljeprodukt.

Torrbulkgods



Ett fartyg i utrikes fart som lossar t.ex. gödningsämnen i Lidköping vid skeppning från kontinenten betalar hamn- och varuhamnavgift i Vänerhamn om ca 20-35 kr. per ton. Sjöfrakten belastas med farledsavgift och eventuell lotsavgift. Vid anlop i hamn på kontinenten betalas hamn- och stuveriavgift.

Enhetslastat gods - containrar, trailers, kassetter



För en container som lastas i Vänerhamn betalas motsvarande ca 40-70 kr per ton i hamn- och varuhamnavgift samt för framdragning till kaj och lyft. Lotsavgift tillkommer liksom farledsavgift vid utrikes transport. Vid inrikes transport utgår ingen farledsavgift. Lossning och hamn-/varuhamnavgift betalas i mottagande hamn.

Gods som går på järnväg/lastbil möter inte motsvarande hamnavgifter för infrastruktur och inte i samma grad varuhamnavgift för godset. Det har utbildats en praxis vad gäller avgiftsuttag i hamnarna som innebär att avgifter debiteras redaren för i stort sett allt gods till eller från hamnen. För hantering av gods till eller från landtransportmedlen, då en sjöfartssträcka är inblandad, debiteras inte landtransportmedlet någon infrastrukturavgift.

Utredningen har inte haft tidsmässigt utrymme att gå igenom möjligheterna att förändra denna praxis och nuvarande kostnadsfördelning mellan trafikslagen. Det är emellertid angeläget att en sådan analys kommer till stånd, eftersom dessa förhållanden starkt påverkar konkurrenssituationen mellan trafikslagen. Det bör lämpligen ankomma på Vänerrådet att föranstalta om ett sådant arbete.

4.4.3 Stuverierna och konkurrensen

Till en effektiv hamn hör en effektiv och kostnadsbesparande organisation av lastning och lossning. Organisationen i de svenska hamnarna var i sina grunddrag oförändrad i många decennier. Som regel har endast ett stuveriföretag funnits i varje hamn. Det är en ordning som funnits sedan början av förra seklet och som kom till för att få bättre ordning och struktur i dåtidens hamnar. De fackliga organisationerna har medverkat till denna struktur genom att endast träffa avtal med ett stuveriföretag i varje hamn. Det har medfört att nya aktörer inte tagit sig in i hamnarna, med mindre konkurrens som följd.

Konkurrensverket har prövat frågan om förfarandet vid tecknande av kollektivavtal mellan Sveriges Hamn- och Stuveriförbund och Svenska Transportarbetareförbundet innebär en överträdelse av bestämmelserna

i konkurrenslagen. Verket kom i juni 1999 fram till att så inte är fallet. I beslutet erinrades emellertid om att Konkurrensverket beslutat göra en allmän kartläggning och analys av hamn- och stuverimarknadens konkurrensförutsättningar. Utredningen kommer att redovisas i vår.

I flera svenska hamnar har det varit möjligt att hitta praktiska lösningar för lastning och lossning i samarbete mellan hamnarna och de fackliga organisationerna, och hamnarna har kunnat stärka sin konkurrensposition. Den ålderdomliga strukturen kring stuveriverksamheten finns emellertid kvar på många håll och utgör ett hinder för hamnarnas och sjöfartens utveckling.

Från Väneren finns exempel där det är möjligt för fartygets personal att själv sköta lastning/lossning men där enligt kollektivavtalet stuveripersonal ändå måste anlitas. Det är inte något specifikt för Väneren utan förekommer i många svenska hamnar. Organisationsfrågor i hamnarna har för övrigt diskuterats inom svensk sjöfart i decennier.



Tunnplåtsrullar lastas i Vänerhamn.

Många fartyg har numera en sådan utrustning att man kan ordna det mesta kring lastning och lossning själv. I den mån enhetslastat gods förekommer är det lätt att hantera och kräver förhållandevis liten insats från personal i land. Allmänt sett blir hanteringen i hamnen i allt högre grad en del i det totala produktionssystemet. Kraven ökar på flexibilitet, effektivitet och låga kostnader. Behovet av den speciella kompetens som stuveribolagen tidigare hade blir allt mindre. Allmänt sett är det angeläget att vidareutveckla automatiserade system för

lastning och lossning där medverkan från landbaserad personal minimeras.

Det bör enligt min mening vara ett stort intresse hos både hamnägarna och de fackliga organisationerna att finna vägar för en flexiblare arbetsorganisation för att förenkla godshantering och minska kostnader. Detta är en viktig uppgift för att inte minska Vänersjöfartens konkurrenskraft och för att undvika att gods flyttas över till andra transportslag.

I sin rapport om närsjöfarten menar EU-kommissionen att kostnaderna i hamnarna kan vara oproportionerligt höga och att det inte alltid är möjligt att se grunder för kostnaderna. I vissa fall betalas för tjänster som inte används eller behövs. Kommissionen hänvisar till EU:s grönbok om hamnar och marin infrastruktur från år 1997, där ett viktigt syfte är att bättre integrera hamnarna i ett intermodalt transportsystem. För att detta ska uppnås måste enligt grönboken hamnarnas verksamhet präglas av konkurrens och affärsmässighet.

I rapporten pekar kommissionen också på att ett viktigt hinder för en fortsatt utveckling av närsjöfarten är att det finns en bild av sjöfarten som ett gammaldags, långsamt och komplext transportmedel. För min del vill jag understryka vikten av att denna typ av negativa laddningar kring sjöfarten inte består. Det är viktigt att i hamnarna fortsätta ett arbete för ökad flexibilitet, servicegrad och kundanpassning. För Vänerhamn är det livsviktigt att bli effektiv i varje enskild del av verksamheten.

4.4.4 Vänerhamn AB och marknaden

Hamnarna har fått en allt viktigare roll för att foga ihop transportkoncept efter kundens önskemål. Ofta är flera transportslag inblandade, och det gäller att kunna utforma helhetslösningar utifrån kundens krav på transporttider, frekvens, kvalitet och pris.

Det viktigaste syftet med bildandet av Vänerhamn AB, vid sidan av ökad effektivitet och lägre kostnader, var att större möjligheter skulle skapas för att utveckla nya transportupplägg, i kontakt med kunder, rederier och landtransportmedel. På senare år har framför allt de större hamnarna blivit allt mer aktiva i marknadsbearbetning och transportlösningar som tar sikte på dörr till dörr-lösningar.

Speditionsverksamhet i Vänerregionen drivs av flera aktörer. Det finns speditörsföretag både i Karlstad och Göteborg som arbetar med Vänersjöfartens marknad. Rederierna agerar också inom detta område. Vänerhamn driver speditörsverksamhet i Kristinehamn, Lidköping och Otterbäcken, och har totalt 6,5 tjänster för denna verksamhet.

Tyngdpunkten i att få kunder och bygga upp logistikkoncept måste ligga på transportmarknaden och dess olika aktörer. Hamnarna har en roll inom detta område men är inte och ska inte vara de enda aktörerna. Samtidigt har hamnarna genom sin nyckelställning i logistikkedjan och sina kontaktnät goda förutsättningar att agera när det gäller nya transportupplägg. För Vänersjöfartens framtid är det troligen av avgörande betydelse att nya intermodala transportlösningar kan utvecklas där Vänersjöfart utgör en del. Det är min bedömning att resurserna för att agera kraftfullt inom marknad och logistikutveckling behöver förstärkas avsevärt. Hur detta ska ske bör i första hand vara en fråga som Vänerhamn och dess ägare bör ta ställning till. Det bör också finnas anledning för det nya Vänerrådet att agera t.ex. genom medel till projekt för marknadsanalys och systemupplägg.

En huvuduppgift för de flesta hamnar är att knyta samman land-transportsystemet med sjöfarten. Det innebär att hamnarna för sin funktion är beroende av goda anknytningar med väg och järnväg. På vissa håll finns anledning att förbättra anslutningslederna till hamnen. Detta behövs bl.a. i Värmland där kopplingen mellan järnvägen från Borlänge till järnvägen mot Kristinehamn behöver förbättras, i syfte att underlätta för gods norr ifrån att nå Vänerhamnarna.

Mina förslag i sammanfattning.

- Hamnarna, med sin service och kostnadsnivå, har en absolut nyckelroll i Vänersjöfarten. Förhandlingar bör tas upp med kommunerna om arrendeavgifter och andra frågor som rör hamnarnas konkurrensförmåga.
- Vänerhamn och de fackliga organisationerna bör tillsammans fortsätta ett arbete för ökad flexibilitet, servicegrad och kundanpassning i hamnarna.
- Resurserna för Vänerhamn att utveckla nya transportlösningar i fråga om land/sjötransport bör stärkas.
- Kostnadsfördelningen i hamnarna mellan trafikslagen bör ses över.

4.5 Näringslivet och godstransport-systemet

Jag har i det föregående redovisat förslag till åtgärder som berör staten, den regionala nivån och kommunerna (hamnarna), och vars genomförande kan bidra till att stärka Vänersjöfarten. Samtidigt är det viktigt att framhålla att sjöfartsnäringen, övriga aktörer på transportmarknaden och varuägare m.fl. har en ytterligt viktig roll för att utveckla Vänersjöfarten som ett effektivt och kundanpassat transportalternativ. I det följande går jag in på några frågor inom detta område.

Utgångspunkter

Några utgångspunkter för åtgärder för utveckling av Vänersjöfarten.

- Vad gäller logistikutvecklingen i stort krävs nya transportlösningar berorende på produkternas fysiska egenskaper och värde liksom på sändningsstorlekar och transportavstånd. Strukturomvandlingen inom näringslivet innebär minskade bulktransporter och ökad enhetslasttrafik
- Närsjöfart i ett Europaperspektiv innebär trängseffekter inom landtransportsystemet i fr.a. Europas centrala områden. Detta gör närsjöfarten till en prioriterad fråga i EU-kommissionens satsningar på det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. Närsjöfarten måste integreras i ett dörr till dörr-koncept präglad av hög servicenivå, regularitet, frekvens, kvalitet och kostnadseffektivitet.

- Krav på miljöanpassade transporter ökar. EU-kommissionens arbete för överföring av gods från landbaserade transportmedel till närsjöfart är en del i strategin för minskade utsläpp. Utvecklingen drivs även av industrin som allt mer kräver miljöanpassade transporter i enlighet med standardiseringssystemet ISO 14001.



Torrlastfartyget Mangen, Ahlmark Lines.

Hur ser Vänersjöfartens förutsättningar ut kopplat till de förändrade kraven på transportsystemet? Kan näringslivets krav på systemtransporter med hög frekvens och kvalitet tillgodoses? Kan Vänersjö-

farten i ökad utsträckning fungera som ett led i ett system med dörr till dörr-transporter?

Konsultföretaget VBB VIAK har på uppdrag av Sjöfartsverket, tillsammans med Statens Institut för Kommunikationsanalys, SIKA, tittat på vilket omland Vänersjöfarten kan antas ha idag. Analysen omfattar gods som trafikeras med sjöfart såväl som med lastbil och tåg mellan Vänerregionen och Göteborgsregionen samt utomlands.

Analysen visar att Vänersjöfartens omland i första hand består av kommunerna runt själva Vänern. Dessa är Karlstad, Kristinehamn, Gullspång, Mariestad, Götene, Lidköping, Grästorp, Vänersborg, Trollhättan, Mellerud, Åmål, Säffle och Grums kommuner. Dessutom finns ett omland bestående av övriga Värmland och västra delen av Örebro län, liksom till viss del även Dalarna. Det totala godsflödet som går till eller från ovanstående regioner och Göteborg, består av ca 9 milj. ton. Av dessa 9 milj. ton fördelas godset ungefär lika mellan transportslagen, dvs. ca 3 milj. ton vardera på sjöfart, järnväg respektive lastbil.

Tillgången till tre parallella transportsystem - väg-, sjö- och tåg-transporter – medför fördelar för näringslivet. För vissa godsslag konkurrerar transportslagen när det gäller transportupplägg, service, kvalitet och pris. Den samlade prisnivån för transporter hålls nere, vilket är viktigt för företagen i regionen. Tillgången till olika transportmedel ger också möjlighet till systemlösningar där flera transportslag ingår. Det innebär en högre kvalitet i transportsystemet, vilket ökar näringslivets konkurrenskraft.

4.5.1 Vänersjöfarten och enhetslasttrafiken

Flera varuägare pekar på containertransporternas växande betydelse. Utvecklingen i produktionen mot allt mer förädlad gods kommer att leda till mer enhetslastat gods. De stora containerflödena land/sjö i södra och västra Sverige är idag mestadels uppbyggda med landtransport till/från kusthamnar, främst Göteborg. Cirka 2/3 av all svensk containerhantering sker i Göteborg. Vilka möjligheter och vilket underlag finns för enhetslasttrafik med Vänersjöfarten?

Containerlösningar har diskuterats för enskilda godsslag, t.ex. sågat trä. Kraven på kvalitet stiger och det är en fördel om virket kan transporteras skyddat. Bäst är att lasta direkt i container vid sågverket. För få containers, inga lämpliga fartyg och problem med fartygens bredd har utgjort hinder för att utveckla en sådan containertrafik.

En förutsättning är troligen fler kunder inom olika branscher som tillsammans kan ge volymer för avgångar åtminstone två gånger per vecka. Vidare är förutsättning för containertrafik också att upptagningsområdet för Väneren blir större. I Vänerregionen är inslaget av råvarubaserad basindustri stort vilket gör underlaget för enhetslasttrafik mindre. Vänerhamn har tidigare bedömt potentialen i Karlstadsområdet till 5 000 containers per år, vilket är för litet för en frekvent trafik.

Kanaltrafiken i Europa innefattar många stora nätverk med mycket specialiserad kunskap. Där transporteras också enhetslastat gods. Det handlar i första hand om sea/river-trafik. Även om det finns tekniska och ekonomiska begränsningar kring fartygen finns potentialen för ökad trafik och initiativ kan med fördel komma inom detta segment. Det förutsätter ett samarbete mellan Vänerregionen och intressen på kontinenten. Skulle dagens Vänerrederier gå in på detta område behöver de enligt vad som framförts till mig troligen förvärva, alterna-

tivt samarbeta med, ett rederi på kontinenten för att få större marknadskännedom och nya kundkontakter.

En frågeställning är om större slussar och därmed större fartyg skulle förbättra Vänersjöfartens konkurrenskraft för containertransporter. Frågan om de samhällsekonomiska förutsättningarna för slussutbyggnad utreds för närvarande av Sjöfartsverket. Allmänt kan sägas att större fartyg som kan ta fler containers ger bättre ekonomi, förutsatt att fartyget kan fyllas. Containertrafik förutsätter täta avgångar, åtminstone ett par dagar i veckan. Det är en öppen fråga om potentialerna är sådana att nödvändig turtäthet kan uppnås även med stora fartyg.

Ett problem idag är att slussmåttan är ogynnsamma för att kunna lasta containers effektivt på befintliga fartyg. I det kortare perspektivet torde det emellertid vara nödvändigt att basera analyser angående enhetslaster på dagens Vänerfartyg av mellanklass. De har fördelen att de ger möjlighet till god turtäthet. Möjligen kan även andra enhetslastlösningar tänkas. Under utredningsarbetet har framkommit att trailers kan vara ett intressant alternativ. Trailerbaserade system har drivits tidigare på Vänern med framgång (de s.k. skyttlarna).

Idag finns ingen feederlinje för containers till och från Vänern. En fristående feederlinje till Rotterdam från Vänern är möjligen inte realistisk. För feeder krävs att linjen ingår i ett större logistiskt koncept för vidare oceansjöfart. Detta är något som sköts av riktigt stora linjerederier som Maersk och Evergreen. Det gods som kommer ifrån Vänern kan ha svårt att nå de volymer som krävs för att frekvensen på feedertransporterna till Rotterdam ska bli tillräckligt hög.

Vad gäller Short Sea Shipping finns dock andra möjligheter. Short Sea Shipping berör gods som skall gå inom Europa. En transportkedja för denna typ av gods skulle kunna vara möjlig genom ett samarbete små

och medelstora europeiska rederier emellan. Short Sea Shipping från Väneren skulle inbegripa sea/river-sjöfart med möjlighet att också gå in i kanalerna på kontinenten. Genom att utveckla denna typ av samarbete och samtidigt inrikta sig på de något mindre hamnarna vid kontinentkusten och på flodhamnar skulle Vänersjöfarten kunna spela en större roll i Europatrafiken.

4.5.2 Betydelsen för miljö och säkerhet

Vänersjöfarten har en miljömässig fördel genom sin energieffektivitet. Ett fartyg har ett betydligt mindre energiuttag per tonkilometer än ett tåg eller en lastbil. Sjöfarten släpper därmed ut mindre koldioxid per ton som transporteras än andra transportslag. Överföring av gods till närsjöfart kan därmed också vara en del i EU:s strategi för att uppfylla skyldigheter enligt Kyotoprotokollet (FN:s ramkonvention om klimatförändringar från 1992)⁹. Fortfarande är utsläppen från fartyg vad gäller fr.a. svavel och kväveoxider ett problem¹⁰ men det pågår ett omfattande arbete med att sänka dessa utsläpp. Kväveoxidutsläppen från närsjöfarten är betydligt lägre per tonkilometer än de från vägtransporterna. Kostnaden för att minska dessa utsläpp från fartyg är vidare mycket små jämfört med kostnaden för att minska utsläpp från lastbilar.

Sjöfartens styrka är kapaciteten. Ett fartyg i Vänersjöfart kan transportera upp till 4 000 ton. En tågtransport klarar mellan 800 och

⁹ KOM(1999)317 slutlig, s. 8.

¹⁰ Kågesson (1999), *Economic instruments for reducing emissions from sea transport*.

1 000 ton per transporttillfälle. Järnvägen kan kompensera för detta genom att erbjuda tätare turer. Lastbilar har en maximal lastkapacitet på ca 35 ton. Omräknat i årston för Vänersjöfarten skulle detta innebära närmare 100 000 lastbilar till och från Vänerregionen under ett år.

Sjöfarten är ett säkert transportslag. Antalet dödsfall i europeiska farvatten har uppskattats till ungefär 115 per år under perioden 1990-1996, att jämföra med ca 40 000 per år i vägtrafiken. I Sverige uppfyller sjöfarten i princip den s.k. nollvisionen vad gäller antalet döda i trafiken.

Miljöanpassningen inom sjöfarten är en fråga som inte bara drivs av myndigheter och intresseorganisationer. Stora företag som köper transporter har allt mer börjat ställa krav även på sjöfartens transportörer vad gäller miljöanpassning. En studie av denna utveckling visar att det fr.a. är stora företag i Sverige och Tyskland som tar hänsyn till miljöfrågorna inte bara i sin egen produktion utan även för hela kedjan från producent till kund.

Exempel i Sverige är skogsindustrin där Stora Enso genom sitt nya transportupplägg arbetar för att sänka påfrestningarna på miljön genom att använda järnväg och sjöfart i kombination. Den här utvecklingen förväntas växa i takt med att allt fler företag certifierar sina managementsystem i enlighet med standardiseringssystemet för miljöanpassning, ISO 14001. Fler och fler företag blir medvetna om att en stor del av den inverkan deras produktion har på miljön beror på transporter av råmaterial och färdiga produkter.

Mina förslag i sammanfattning.

- Marknaden för enhetslaster växer snabbt. Ett större område bör studeras än den traditionella Vänerregionen. Analyser bör göras av marknadspotentialer och logistiklösningar.
- Potential kan finnas för sea/river-trafik till kanalsystemet i Europa. Det förutsätter allianser med intressen på kontinenten, bl.a. för förbättrad marknadsanalys.
- Trafik med enhetslaster förutsätter att flera kunders transporter kan samordnas i gemensamma flöden. Det förutsätter för Vänersjöfartens del att ett större marknadsområde penetreras.
- Fortsatta insatser bör ske för miljöanpassning och miljöcertifiering av sjötransporterna, som en del i att stärka sjöfartens konkurrenskraft.