

Näringsdepartementet
Infrastruktur
103 33 Stockholm

REMISSYTTRANDE

(N2007/8045/IR)

Göteborg 2007-12-13

Remissyttrande över strategiskt nät av kombiterminaler och hamnstrategi SOU 2007:58 och SOU2007:59

Sveriges Redareförening har mottagit rubricerad remiss (N2007/8045/IR).

Sammanfattande bedömning

I båda utredningarna finns väl genomförda analyser som leder till förslag när det gäller strategiska hamnar och kombiterminaler. När det gäller kombiterminaler föreslås att priset i terminalen bör vara så lågt som möjligt utan att särskilda subventioner utgår. Terminalen måste vara tillgänglig för olika kunder på lika villkor och fungera som en full serviceterminal. Detta är bra.

Några motsvarande kriterier har inte uppställts för de strategiska hamnarna, vilket är en allvarlig brist. Sveriges Redareförening har all anledning befara att de systemfel som redovisas nedan i föreningens yttrande snarare kommer att öka om de utvalda hamnarna får sin konkurrensförmåga ökad utan de motprestationer som en enig Godstransportdelegation föreslagit.

Beredningsgrupp

Sveriges Redareförenings remissyttrande har beretts gemensamt med Sveriges Skeppsmäklareförening. Beredningsgruppen representerar både svenska och utländska rederier som trafikerar svenska hamnar. I gruppen finns en bred kunskap både när det gäller att operera på stuverimarknaden i hamnar och när det gäller att köpa tjänster från hamnar.

Yttrande

Sveriges Redareförening har ingen invändning mot den analys som har skett och som lett till prioritering av vissa hamnar och kombiterminaler. Inte heller har föreningen några invändningar mot de krav som föreslås för kombiterminaler. I det följande kommer föreningen att begränsa sitt yttrande till de prioriterade hamnarna.

Kostnader för hamntjänster och tidsåtgång i dessa hamnar svarar för en betydande del av kostnaden för en sjötransport. Det är lätt att löpande analysera tidsåtgång och kostnad per lastenhet (t ex ton, container etc) i de hamnar som ett rederi trafikerar.

De prioriterade hamnarna är större än de oprioriterade och därför borde de ha betydande skalfördelar. Trots detta upplever Sveriges Redareförening att de prioriterade hamnarna som helhet har sämre nyckeltal än många av motsvarande utländska hamnar liksom de oprioriterade svenska hamnarna. Skälet till detta ogynnsamma förhållande kan variera från hamn till hamn. Som helhet bedömer Sveriges Redareförening emellertid att de prioriterade hamnarna har geografiska förhållanden i vid bemärkelse (närhet till marknader, naturligt skyddade hamnlägen med bra djup, stort befolkningsunderlag etc) att tacka för att de har stor godsomsättning. Med anledning av dessa gynnsamma geografiska förutsättningar behöver de som verkar i de prioriterade hamnarna inte anstränga sig lika mycket som de som är verksamma i andra hamnar med sämre geografiska förutsättningar.

Om skaleffekterna i en stor hamn motsvarat de som skulle blivit resultatet inom industriell produktion skulle någon hamnstrategiutredning inte behövt göras. Genom skaleffekterna hade antalet hamnar minskat successivt från över 50 till kanske det antal som utredningen föreslår. Eftersom kunderna upplever att de stora hamnarna (man kan här jämföra med stora flygplatser) tar ut högre avgifter och har sämre service än övriga hamnar ställer föreningen frågan vad detta kan bero på? Ju större hamn, ju större flygplats desto längre blir kommunikationsvägarna. Men samma gäller ju även för industriföretag. Sveriges Redareförening anser därför att de utblivna skaleffekterna beror

- dels på geografiska monopol som gör att man inte behöver anstränga sig lika mycket som andra och
- dels på kvardröjande monopol som försvårar att bedriva konkurrerande verksamheter i hamnarna.

För att hamnarna ska få motsvarande utnyttjande som annan infrastruktur krävs att hamninfrastrukturen prissätts på samma sätt. För väg och järnväg gäller samhälls-ekonomisk marginalkostnad och Godstransportdelegationerna konstaterade att man för närvarande inte tar ut fulla kostnader av trafiken. Om strategiska hamnar tar ut avgifter för infrastrukturen efter företagsekonomisk kalkyl betyder detta en debitering långt över samhälls-ekonomisk marginalkostnad. Därmed blir det ett underutnyttjande av hamnar och sjöfart och motsvarande överutnyttjande av i synnerhet lastbilstransporter.

Villkor för prioritering

Som ett första steg skulle Sveriges Redareförening kunna acceptera att priset för infrastrukturen i hamnen är så lågt som möjligt utan att subventioner utgår.

I ett andra steg bör samhällsekonomisk marginalkostnad gälla.

Ett oundgängligt krav för prioritering är införande av full transparens när det gäller hamnens infrastrukturellerade kostnader och intäkter. Kostnader och intäkter för infrastrukturen måste fördelas på ett neutralt sätt mellan de transportslag som nyttjar en strategisk hamn.

För de strategiska kombiterminalerna ställs kravet att de är tillgängliga för olika kunder på lika villkor. Motsvarande krav bör gälla för de strategiska hamnarna.

Det är viktigt att konkurrensen fungerar inte bara mellan hamnar utan även mellan olika aktörer i hamnarna. En förutsättning för detta är att fritt marknadstillträde för stuverioperatörer ska råda i hamnarna. Detta innebär förmodligen att nuvarande organisationsform för de prioriterade hamnarna behöver ses över.

Om de utpekade hamnarna utan motprestationer gynnas på sätt som utredningen föreslår kommer hamnarnas dominerande ställning ytterligare att förstärkas på dess kunders och på övriga hamnars bekostnad.

Göteborg som ovan

SVERIGES REDAREFÖRENING

Håkan Friberg

Per A. Sjöberger