

2007-12-13

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Staffan Thonfors
staffan.thonfors@skogsindustrierna.org
08-762 72 08

Skogsindustrierna yttrar sig här enbart över rubricerade utredning. För synpunkter på Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet - ett framtidsperspektiv, och Ett strategiskt nät av kombiterminaler - intermodala noder i det svenska godstransportsystemet, hänvisar vi till yttrande som lämnas av Näringslivets Transportråd.

Utredningen har förtjänstfullt beskrivit de svenska hamnarnas olika roller i transportsystemet. En tydlig men klart uppdelad funktionell struktur finns etablerad.

Skogsindustrierna instämmer i att staten har en förutsättningsskapande roll på infrastrukturområdet vari en central uppgift är att bidra till en samhällsekonomiskt effektiv rollfördelning mellan landets hamnar. Enligt vår mening bör dock ansvaret gälla endast de fall där näraliggande hamnar konkurrerar om statens investeringar. Så gick också diskussionen i Godstransportdelegationen, som ansåg det mindre lämpligt att peka ut enskilda hamnar. Utredningen har alltså här gått längre.

Det framhålls att staten har en viktig roll att tillgodose varuägarna och deras behov som skall stå i centrum för samhällets insatser på infrastrukturområdet. Vi delar den synen, men ser samtidigt en konflikt om staten skulle kategorisera vissa hamnar som nationellt strategiska. Rollen skulle begränsas i hamnar utanför listan. Exempelvis betraktas skogsindustrin allmänt som en bransch av nationell betydelse för både landets ekonomi och sysselsättning. Skogsindustriföretag i hela landet är samtidigt industriellt bundna till många skilda hamnar eller industrihamnar för kostnadseffektiva transporter. Hamnarna som i utredningen utpekade som strategiska är förvisso centrala för skogsindustrins flöden, men i ett skogsindustriellt perspektiv finns många fler. Att utpeka vissa hamnar som strategiska innebär därför risk för att staten tappar en viktig dimension på sjöfarten.

Det påpekas att de för skogsindustrin viktiga Norrlandshamnarna har ett adekvat avstånd mellan sig och inte konkurrerar om samma gods. Rollfördelningen är tydlig. Detta är riktigt. Men samtidigt har naturligtvis varuägarna, som utnyttjar dessa hamnar för sitt import- och exportgods, tydliga anspråk, både på hamnens interna funktionalitet och på den infrastruktur som behövs för att försörja hamnen. Om hamnar, vilket föreslås, planmässigt, skulle ges en lägre prioritet i samhällets infrastrukturplaner blir det också kontraproduktivt för flera angelägna mål som

Föreningen Sveriges Skogsindustrier
Storgatan 19, Box 55525, 102 04 Stockholm
tel 08-762 72 60 fax 08-611 71 22
Servicebolag Arbio AB org. nr 55 60 67-2924

utredningen pekar på; att godstransportsystemet skall vara marknadsstyrt, att varuägarna skall stå i centrum, statens roll som förutsättningsskapande, de transportpolitiska målen, att staten skall främja svenska företags konkurrenskraft.

Sjöfartsverkets ansvar för isbrytningen är ett konkret exempel på service som inte kan minska i omfattning. Utredningens förslag om strategiska hamnar har därför redan hunnit skapat stor oro i landet. Från konkurrenssynpunkt kan också ifrågasättas Sjöfartsverkets föreslagna utvidgade farledsansvar i strategiska hamnar. Farledsavgifter betalas kollektivt av sjöfarten, vilket innebär att sjöfart på andra hamnar, inklusive industrihamnar, kommer att subventionera farledshållningen i de strategiska hamnarna och detta samtidigt som man själv får ökade kostnader t.ex. för muddring.

Varken Umeå eller Piteå hamn är utpekade som nationellt strategiska trots sin för respektive region viktiga skogsindustri. Sjöfarten, menar vi, måste ses i ett helhetsperspektiv. Tittar man på avståndet mellan utpekade strategiska hamnar är det mellan Luleå och Sundsvall drygt 60 mil, men mellan Trelleborg, Helsingborg och Malmö är det endast 10 mil och i området utpekade tre hamnar som strategiska. Skogsindustrierna har ingen annan uppfattning än utredningen om betydelsen av de 10 utpekade hamnarna, men menar att vitala nationella intressen hotas om statliga infrastrukturinvesteringar uteblir eller prioriteras fel. Andra hamnars betydelse i landet får inte underskattas. Inte minst av miljöskäl ökar generellt behoven av infrastrukturinvesteringar de närmaste åren. För skogsindustrin är sjöfart ett transportslag som både ger låga utsläpp per transporterat ton och samtidigt på ett kostnadseffektivt sätt överbryggar långa transportavstånd till huvudmarknader i Västeuropa och till globala marknader.

Rollfördelningen i hamnarna

Till skillnad mot kombiterminalutredningen har hamnstrategiutredningen inte haft till uppgift att se över rollfördelningen inom hamnarna. Vi har svårt att förstå detta. Flera problem är välkända och har ingående diskuterats av två Godstransportdelegationer. I den senaste konstaterades att det borde ligga i hamnbranschens eget intresse att understödja en förändring, men enligt vår uppfattning sker inte detta.

Om utredningens förslag genomförs förstärks 10 utpekade hamnars redan dominerande ställning. De krav som samtidigt ställs på hamnarna i utbyte är måttliga. Skogsindustrierna anser att lägsta krav på en strategisk hamn måste innefatta att ge fritt marknadstillträde för stuverioperatörer, rätt till egenhantering samt att det finns transparens i den ekonomiska redovisningen.

SKOGSINDUSTRIERNA

Staffan Thonfors