



Nr C 443
Oktober 2019

Transportköparens roll för ökad och hållbar sjöfart

Linda Styhre (IVL), Sara Rogerson och Vendela Santén (SSPA), Lars Green (Maritimt Forum/ShortSea Promotion Center)



I samarbete med: SSPA och Maritimt Forum

Författare: Linda Styhre (IVL), Sara Rogerson och Vendela Santén (SSPA), Lars Green (Maritimt Forum/ShortSea Promotion Center)

Medel från: Trafikverket

Fotograf: Depositphoto

Rapportnummer C 443

ISBN 978-91-7883-111-1

Upplaga Finns endast som PDF-fil för egen utskrift

© **IVL Svenska Miljöinstitutet 2019**

IVL Svenska Miljöinstitutet AB, Box 210 60, 100 31 Stockholm

Tel 010-788 65 00 // www.ivl.se

Rapporten har granskats och godkänts i enlighet med IVL:s ledningssystem

Förord

Denna rapport sammanfattar resultatet av projektet "Transportköparens roll för ökad och hållbar sjöfart". Arbetet genomfördes från april 2018 till oktober 2019 av IVL Svenska Miljöinstitutet, SSPA och Maritimt Forum. Projektdeltagarna är tacksamma för finansiering av projektet som erhöles av Trafikverkets forskningsportfölj Sjöfart.

Projektet har förutom denna slutrapport resulterat i följande publikationer:

- Styhre, L., Rogerson, S. and Santén, V. (2019) "Modal shift to short sea shipping from a transport purchasing perspective", Proceedings of NOFOMA Conference, Oslo.
- Rogerson, S., Styhre, L. and Santén, V. (2019) "Modal shift from a transport purchasing perspective", Proceedings of 6th International EurOMA Sustainable Operations and Supply Chains Forum, Göteborg.
- Lighthouse, "Transportköpare och rederier behöver samverka mer", publicerad 25 april 2019. <https://www.lighthouse.nu/sv/nyheter/042019/transportköpare-och-rederier-behöver-samverka-mer>
- Sjöfartstidningen, "Lastägarnas roll i överflyttning", publicerad 17 april 2019. <https://www.sjofartstidningen.se/lastagarnas-roll-overflyttning/>
- Projekthemsida: <https://www.ivl.se/sidor/aktuell-forskning/forskningsprojekt/transporter/hallbar-och-okad-sjofart.html>

Definitioner och avgränsningar

Nedan finns en lista med definitioner på begrepp som förekommer i rapporten:

Break-bulkfartyg – fartyg som transporterar paketerad, buntad, etc. eller icke enhetlig last i fartygets lastutrymme. Oftast transporteras gods för flera kunder samtidigt.

Bulkfartyg – fartyg som transporterar bulk (dvs. last utan förpackning eller lastbärare), t.ex. kol, järnmalm och spannmål. Oftast transporteras gods för enbart en eller ett fåtal kunder åt gången mellan specialanpassade bulkterminaler.

Bunker – ett fartygs drivmedel, dvs. den olja eller gas som driver fartyget.

Containerfartyg – fartygstyp specialbyggt för transport av containrar.

International Maritime Organization (IMO) – den internationella sjöfartsmyndigheten under FN.

Industriell sjöfart – trafik där godsägaren eller transportören kontrollerar fartygen.

Inrikes sjöfart – transport av gods mellan svenska hamnar.

Linjesjöfart – trafik där fartyg går mellan bestämda hamnar efter en fast tidtabell, oftast med samlastningsfunktion.

Närsjöfart – i Europa en benämning på en intra-europeisk sjötrafik för gods och passagerare mellan europeiska hamnar. Kan även kallas short-sea shipping (SSS), kortsjöfart och europasjöfart.

RoRo-fartyg – fartyg som är konstruerade för att köra lasten av och på fartyget (RoRo = Roll on Roll off).

Trampsjöfart – trafik utan fasta rutter eller fast tidtabell, som opereras efter kontrakt för begränsad tid eller ett begränsat antal resor.

Transportköpare – person som arbetar med inköp av godstransporter på ett transportköpande företag, t.ex. tillverkande företag och partihandlare.

Transocean sjöfart – sjöfart mellan olika kontinenter. Kan även kallas översjöfart och deep-sea shipping.

World Trade Organization (WTO) – global internationell organisation som arbetar med reglering av handel mellan länder.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	6
1. Bakgrund.....	8
1.1 Inköp av sjötransporter	8
1.2 Trender inom sjöfarten som påverkar transportköpande företag.....	9
Trend 1: Globalisering avtar	9
Trend 2: Konsolidering av den transoceana linjesjöfarten	10
Trend 3: Vertikal integration	10
Trend 4: Digital standardisering och etablerande av nya digitala system	10
Trend 5: Fossilfritt och energieffektivitet	11
Sammanfattning av trender	11
2. Metod	11
3. Inköp av sjötransporter bland svenska företag	12
4. Transportköparnas miljöarbete	15
5. Transportinköpets betydelse för ökad sjöfart	16
5.1 Hinder och möjligheter hos transportköpande företag	16
Prioritera sjötransport	16
Kunskapsnivå om sjötransporter	17
Relationer och samverkan med transportleverantörer	18
Sammanfattning av åtgärder	19
5.2 Förutsättningar som skapas av andra aktörer.....	20
6. Slutsatser	21
Referenser.....	22

Sammanfattning

Denna rapport beskriver resultaten från projektet "Transportköparens roll för ökad och hållbar sjöfart" som genomförts av IVL Svenska Miljöinstitutet, SSPA och Maritimt Forum under 2018–2019. Projektet syftar till att bättre förstå hinder och möjligheter för att transportköpande företag ska kunna öka andelen sjöfart, samt verka för mer hållbara transporter. Projektet bygger på litteraturstudier, fallstudier av fem företag med betydande transportinköp, statistisk analys av data från Transportinköpspanelens databas¹, och en workshop som samlade transportköpare, speditörer, rederier och akademien för gemensamma diskussioner.

En ökning av andelen gods som förflyttas sjövägen är en politiskt prioriterad fråga för att nå ett långsiktigt hållbart och effektivt transportsystem. En aktör som spelar en viktig roll för godstransporters utveckling är det transportköpande företaget. Det är ofta transportköparen som beslutar om trafikslag för sina transporter och som sätter service-, tids- och miljökrav som kan få en påverkan på hela transportsystemets utformning. Samtidigt genomgår transportsektorn en stor förändring, där miljö- och klimatmålen kräver en snabbare implementering av biobaserade bränslen, eldrift, nya tekniker och energieffektiviserande åtgärder. Vidare påverkar en rad andra trender utvecklingen av linjesjöfarten, vilket kan inverka på företags transportinköp. Dessa trender, som finns beskrivna i rapporten, kan sammanfattas i följande huvudpunkter: avtagande globalisering, konsolidering av transocean linjesjöfart, vertikal integration, digitalisering och ökad fokus på miljö och energieffektivisering.

Transportinköpspanelens enkät från 2018 visar hur dagens transportinköp går till, med avseende på fördelning mellan trafikslag (där lastbilstransporter står för 75 %), vem som fattar beslut om trafikslag (oftast transportchefen), samverkan med transportleverantörer (långa relationer, men korta avtal) och vad som påverkar valet av trafikslag (pålitlighet, geografisk täckning och infrastruktur). Det är tydligt i enkätstudien att miljö inte prioriteras i samma utsträckning som andra faktorer. Dock framkom i fallstudierna en positiv trend där miljöfrågan verkar komma allt högre upp på agendan. Detta visar sig genom ställda miljökrav i transportupphandlingen, uppföljning av transportleverantörernas miljöarbete och beräkning av transporterens miljöprestanda. Dock saknas specifika miljökrav vid inköp av sjötransporter.

Våra resultat tydliggör hur transportköparen kan arbeta för att öka andelen sjöfart. Tre områden har identifierats som utgör hinder och möjligheter för en överflyttning av gods från väg till sjöfart utifrån ett transportköparperspektiv. 1) Det är *ingen prioriterad fråga* bland transportköpare att jobba med överflytt från lastbil till järnväg och sjöfart. Har man en transportlösning som fungerar bra så saknas incitament att utmana dagens upplägg, även om en sjötransport skulle kunna vara billigare eller innebära andra fördelar, t.ex. minskad klimatpåverkan. 2) Det *saknas kunskap* om sjöfartslösningar bland vissa företag. Det kan handla om kunskap om hur upphandling av sjötransporter går till, vem man ska vända sig till och vilka tillgängliga och lämpliga linjer och hamnar som finns. Företag som köper stora volymer lämpliga för sjöfart kan ha den kunskap som krävs, men många mindre eller medelstora företag har den inte och de blir sällan kontaktade av rederiernas säljavdelningar. Om dessutom deras speditörer eller transportörer inte föreslår eller verkar för sjöfartslösningar, så är istället att övergå till sjöfart stort. 3) Det finns även en *brist på samverkan mellan aktörerna* som utgör ett hinder för en överflytt från land till sjö. En utveckling av svensk sjöfart skulle kunna gynnas av

¹ Strategiskt samarbete mellan IVL Svenska Miljöinstitutet, Chalmers tekniska högskola och Göteborgs universitet. Se vidare <https://www.chalmers.se/sv/centrum/northern-lead/transportinkopspanelen/Sidor/default.aspx>

långsiktiga lösningar där fördelarna, men också riskerna, identifieras och fördelas mellan aktörerna. Utifrån fallstudierna har även ett antal faktorer framkommit som är viktiga för att skapa bra förutsättningar för sjöfarten, men som den enskilde transportköparen har svårt att styra över. Exempel på detta är konkurrenskraftigt pris, tillgång på tillgänglig infrastruktur och sjöfartslinjer med god frekvens.

Rapporten innehåller åtgärder som det transportköpande företaget kan vidta för att hantera identifierade hinder och verka för en ökad överflyttning till mer hållbar sjöfart. Exempel på åtgärder är att avsätta tid för att överväga och utvärdera sjölösningar och att ledningen i företaget utvecklar tydligare transportrelaterade mål vad gäller till exempel hållbarhet och trafikslag. Andra åtgärder kan vara att öka kunskapen om sjöfart och skapa dialog genom samverkan med transportleverantörerna.

1. Bakgrund

Det har länge funnits en uttalad politisk vilja inom EU att öka andelen gods som transporteras med fartyg, där stöd har getts till många olika initiativ som syftar till att lyfta gods från väg till sjöfart^{2,3}. Under senare år har detta blivit en tydligare prioriterad fråga även i Sverige. I Godsstrategin⁴ från 2018 nämns behovet av åtgärder för att få till en överflytt. Fördelar med sjöfarten som ofta nämns är minskade köer, minskad klimatpåverkan, minskade totala kostnader för varuägare, samt ökad trafiksäkerhet.

Syftet med denna rapport är att ge ny kunskap om transportköparens roll för ökad och mer hållbar sjöfart. Det handlar om att bättre förstå möjligheter och hinder för att företag ska kunna öka andelen sjötransporter, men också om hur företagen ställer krav på miljöaspekter för sina transporter och hur detta förändrats över tiden. I projektet ingår sjöfart till och från Sverige, både med fartyg som anlöper europeiska hamnar (närsjöfart) eller hamnar utanför Europa (transocean sjöfart). Fartygstyper som ingår är RoRo, containerfartyg, bulkfartyg och break-bulkfartyg.

1.1 Inköp av sjötransporter

Sjöfarten utgör en central del av transportsystemet. En ökning av andelen gods som förflyttas sjövägen är en politiskt prioriterad fråga för att nå ett långsiktigt hållbart och effektivt transportsystem. I Sverige har sjöfartens andel av totala godsflödet varit stabil de senaste fem åren⁴. Sjöfarten är det dominerande trafikslaget för internationella godsflöden (70 %), medan den endast står för 3 % av inrikes transporter⁵.

Sjöfartsverkets utredning om utvecklingspotentialen för svensk sjöfart⁶ visar att potentialen för inlands- och kustsjöfart är måttlig, men att en större potential finns i närsjöfarten baserad på slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar. Även Trafikanalys⁵ pekar på att internationella sjöfart står för den största potentialen.

Transportköparen spelar en mycket viktig roll vid val av trafikslag när de sätter sina servicekrav vid transportinköpet⁷. Dock pekar tidigare studier på att det saknas incitament att utveckla nya transportupplägg och att transportköpare ej ser behovet⁶. Trafikanalys⁵ visar också på en motvilja bland transportköpare att ändra transportlösning. Lindgren och Vierth⁸ diskuterar ur ett transportekonomiskt angreppssätt hur valet av trafikslag styrs av transportkostnad och transportkvalitet. Även de drar slutsatsen att företag har låg benägenhet att byta trafikslag. Slutsatsen är att det krävs vilja och engagemang hos alla aktörer, inklusive transportköpare, för att öka andelen gods som förflyttas med fartyg.

Det kan dock upplevas som mer komplicerat att köpa sjötransporter⁶ och i synnerhet intermodala närsjöfartstransporter. Transportbehoven är också heterogena^{6,9} och därmed ställs skilda krav på

² Baird, 2007

³ García-Menéndez och Feo-Vaelro, 2009

⁴ Regeringskansliet, 2018

⁵ Trafikanalys, 2016

⁶ Garberg, 2016

⁷ Rogerson 2017

⁸ Lindgren och Vierth, 2017

⁹ Maritimt Forum, 2017

frekvens, transporttid, etc. i olika situationer. Det finns ett behov av att förstå sändningarnas olika egenskaper för att öka kunskapen om när olika trafikslag konkurrerar, vilket poängterats av Lindgren och Vierth⁸. Garberg⁶ påpekar också att tradition och vana utgör hinder för byte av transportupplägg.

Transportsektorn är den bransch som har störst påverkan på vårt klimat och som framöver förväntas öka. Idag står enbart inrikes transporter för 23 % av Sveriges energianvändning¹⁰ och nästan en tredjedel av växtgasutsläppen¹¹. Utmaningen att ställa om till energieffektiv och fossilfri sjöfart är stor. Sjöfarten konsumerar ungefär 265 miljoner ton olja årligen¹² och står för cirka 2,4 % av de totala globala CO₂-utsläppen¹³. Sjöfarten har ofta exkluderats från olika klimatavtal, men nyligen har International Maritime Organization (IMO) satt upp målet att internationell sjöfart ska minska sina växthusgaser med 50 % till 2050 jämfört med 2008. Även om sjöfarten oftast är ett energieffektivt trafikslag, och därmed även CO₂-effektivt, så beror godstransporternas klimat- och miljöpåverkan i stor utsträckning på fartygets fyllnadsgrad och på vilken typ och storlek av fartyg som används. Genom att företag ställer miljökrav på sjöfarten och visar en betalningsvilja för mer hållbara transporter kan de utgöra ett inflytande över rederiers hållbarhetsarbete.

För att kunna åstadkomma en ökad andel hållbar sjöfart så behövs en ökad förståelse för vad som krävs för att transportköpare ska ändra nuvarande transportupplägg, och hur man resonerar och prioriterar. Denna rapport avser bidra med en ökad förståelse för olika hinder och vad som krävs för att ändra på befintliga, ofta relativt väl fungerande, transportlösningar.

1.2 Trender inom sjöfarten som påverkar transportköpande företag

Detta avsnitt beskriver trender inom linjesjöfarten med fokus på den containeriserande transoceaniska linjesjöfarten som alltmer sätter prägel på övrig linjesjöfart. Beskrivningen av sjöfartsbranschens transformation kan ha en stor påverkan på de transportköpande företagen och, i förlängningen, på möjligheten att flytta över mer gods till sjö. Avsnittet bygger på egna erfarenheter från sjöfartsbranschen inklusive observationer och reflektioner gjorda av Maritimt Forum/ShortSea Promotion Center i deras varuägardialog-process.

Linjesjöfarten, både den transoceaniska sjöfarten och närsjöfarten inom Europa, genomgår just nu den största transformationen sedan introduktionen av containern som lastbärare för cirka 50–60 år sedan. Denna transformation kan brytas ned i följande huvudtrender: 1) Globalisering avtar, 2) Konsolidering av den transoceaniska linjesjöfarten, 3) Vertikal integration, 4) Digital standardisering och etablerande av nya digitala system, och 5) Fossilfritt och energieffektivitet. Dessa fem trender förklaras närmare nedan.

Trend 1: Globalisering avtar

Den starka tillväxten i global handel avtar, vilket i sin tur kan bero på ett antal faktorer. Exempelvis har länder som tidigare haft mycket låga lönekostnader, som Kina, numera högre lönekostnader

¹⁰ Energimyndigheten, 2019

¹¹ Naturvårdsverket, 2018

¹² International Energy Agency, 201

¹³ IMO, 2014

vilket inte längre gör distans-tillverkning lika intressant. Detta i kombination med automatisering, robotisering, etc. gör att tillverkningen alltmer flyttar närmare platsen för själva konsumtionen. E-handeln är en drivkraft som bidrar till att tillverkning och lagerhållning flyttas närmare slutlig konsument. I tillägg till detta har vi handelskonflikter som ett resultat av geo-politiska strömningar och en ny form av stats-kapitalism i Kina som gör att allt fler länder inför handelsrestriktioner av säkerhetspolitiska skäl. Ett annat exempel är att produktutveckling innefattar alltmer servicefunktioner. Fler produkter utrustas med digitaliserade funktioner och även om antalet produkter ökar blir volymen mindre.

Sammantaget gör detta att transoceaniska volymer växer betydligt långsammare än de senaste 20 åren och att tillverkningsprocesser successivt placeras i, eller i närhet av, Europa. Den transport-tillväxt som från Asien tidigare varit i storleksordning 6–10 % årligen är nu närmare 1–3 %, vilket är en betydande skillnad. På motsvarande sätt har vi sett en ökning av transportvolymer inom Europa. Vi ser alltså en tydlig förflyttningstrend i tillväxten till förmån för närsjöfart (både container och RoRo).

Trend 2: Konsolidering av den transoceaniska linjesjöfarten

Som ett resultat av trend 1 har en accelererad konsolidering skett av den transoceaniska linjesjöfarten som på ett antal år gått från cirka 18 till nu 9 ledande globala aktörer i tre stora allianser. En möjlig utveckling är att ytterligare konsolidering kommer att ske. En annan är ett mer integrerat allianssamarbete och ett affärslandskap som kan liknas vid ett oligopol, med relativt få men mycket stora globala aktörer.

Trend 3: Vertikal integration

Till följd av trend 1 och 2 korrigerar de återstående globala aktörerna sina strategier genom att utveckla sina tjänster för att gå djupare i varuägarnas värdekedjor för att möjliggöra ökad lönsamhet. Delar av sjöfartsbranschen har genomfört en vertikal integration där man dels integrerar redan befintliga organisatoriska tillgångar, t.ex. terminalverksamhet, och dels förvärvar kompletterande aktörer eller funktioner som man saknar. Detta har prövats flera gånger tidigare i linjesjöfartens historia, men genom att utnyttja nya digitala möjligheter bedömer man nu att situationen är annorlunda. Detta leder alltmer till ett affärslandskap som omfattar nya och gamla roller med kompletterande och konkurrerande aktiviteter: logistik, speditörer, rederier, integratörer, "spedierier" och "reditörer".

Trend 4: Digital standardisering och etablerande av nya digitala system

Trend 3 har skapat ett behov av digitala standarder i det affärslandskap som primärt innehåller två globala beståndsdelar: 1) handelssystemet med dess internationella mönster, och 2) transport-systemen med varuförsörjningskedjor, där det globala sjösystemet är det överlägset största i volym. För att säkerställa standarder har därför de stora globala rederierna gått samman för att skapa digitala standarder i samklang med FN:s arbete inom samma område. Exempel på gemensamma strategiska initiativ för att skapa verktyg och digitala plattformar är Tradelens (ursprungligen Maersk & IBM) och Traxens (ursprungligen CMA CGM) som på olika vis skapar förutsättningar för att öka effektiviteten i transportsystemet. Enligt World Trade Organization (WTO) bedöms det

motsvara cirka 10–15 % av dagens totala transportkostnad och utgör därmed en betydande rationaliseringspotential. Utöver detta finns en stor outnyttjad potential att öka kapacitetsutnyttjandet genom horisontella samarbeten där intressenterna delar relevant data i delvis öppna digitala system.

Trend 5: Fossilfritt och energieffektivitet

Precis som för transportsektorn i övrigt brottas sjöfarten med stora utsläppsproblem där klimat- och miljöfrågan får allt mer uppmärksamhet. Det går ännu inte att ersätta dagens drivmedel med ett fossilfritt alternativ i en större skala där resursallokeringen kommer att bli en utmaning för att hitta nya lösningar. Närsjöfarten kan ha fördelen av att kunna introducera fossilfri framdrift tidigare än den transocean sjöfart, då deras fartyg är förhållandevis mindre. IMO har som mål att sjöfartsbranschen ska sänka sina växthusgasutsläpp till hälften 2050 jämfört med 2008 års nivåer. Den förväntade livslängden för fartyg på åtminstone 20 år innebär att de fartyg som beställs runt 2030 fortfarande kommer att finnas på marknaden år 2050. Hur energi- och miljöeffektiva fartygen kan bli är svårt att bedöma.

Sammanfattning av trender

Det har inte funnits en ambition att lista ovanstående trender i någon slags prioriteringsordning utan snarare att beskriva dem och deras inbördes förhållanden och tydliga samband. Trendernas hastighet och dess olika inflytande på närsjöfart (container och RoRo) kommer att variera över tid. För transportköparna innebär dessa trender att den närmaste tiden (3–5 år) kan karaktäriseras av ökade logistikkostnader genom höjda bränslekostnader och tillhörande miljöåtgärder för rederierna för både transocean sjöfart och närsjöfart, men en potentiell möjlighet till reducerade transaktionskostnader. Det senare förutsätter dock att det nya affärslandskapet (trend 4) gör varuförsörjningskedjorna mer robusta och effektiva.

2. Metod

Arbetet är baserat på litteraturstudier, fallstudier av fem transportköpande företag, statistisk analys av Transportinköpspanelens databas och en workshop med transportköpande företag, speditörer och rederier.

Transportinköpspanelens databas¹⁴ innehåller data från enkätstudier av transportköpande företag som genomförs vartannat år sedan 2012. Urvalet är slumpmässigt och urvalsgruppen är tillverkande företag och partihandlare i Sverige med fler än 100 anställda. Vid varje studie har mellan 144 och 175 företag besvarat enkäten med en svarsfrekvens på mellan 44–54 %.

Litteraturstudien och enkätundersökningen kompletterades med fallstudier för att få en bättre och fördjupad förståelse för hur inköp av sjötransporter genomförs och hur krav som ställs, bland annat kopplat till miljö, servicegrad, frekvens, etc., kan få konsekvenser för val av trafikslag. Dessutom undersöktes vad som krävs för en överflytt till sjöfart och vilka hinder som finns med avseende på transportinköp. Fem företag som alla i viss utsträckning använder sig av sjötransporter i dagsläget ingick i fallstudierna. Företagen är utvalda för att representera olika typer av branscher och

¹⁴ Se, <https://www.chalmers.se/sv/centrum/northern-lead/transportinkopspanelen/Sidor/default.aspx>

produkttyper med skilda förutsättningar inom olika geografiska områden. Olika typer av sjöfart köptes också in av dessa företag: både närsjöfart och transocean transport, liksom transporter med olika fartygstyper, se Tabell 1.

Tabell 1 Fallstudier – fem företag med olika produkttyper och sjöfartslösningar

Produkttyp	Typ av sjöfart
Tätningar för kablar och rör inom många industriella applikationer	Närsjöfart och transocean sjöfart RoRo och container Linjesjöfart In- och uttransporter
VVS-produkter för badrum	Närsjöfart och transocean sjöfart RoRo, container och bulk Linjesjöfart In- och uttransporter
Komponentstål inom kullager- transport-, tillverkningsindustri	Närsjöfart och transocean sjöfart RoRo och container Linjesjöfart Uttransporter
Kraftverk och turbiner	Närsjöfart och transocean sjöfart RoRo, container, break-bulk Linjesjöfart, tramp In- och uttransporter
Kartongprodukter för kvalificerade grafiska ändamål	Närsjöfart och transocean sjöfart RoRo, container, break-bulk Linjesjöfart och industriell sjöfart In- och uttransporter

En workshop anordnades i projektet där ett 30-tal transportköpare, rederier, speditörer och forskare träffades för att diskutera hinder och möjligheter för överflyttning av gods från väg till närsjöfart inom Europa och sjöfartens miljöpåverkan (se vidare artikel i Sjöfartstidningen¹⁵, nyhetsbrev från Lighthouse¹⁶, samt nyhetsnotiser från SSPA¹⁷ och Maritimt Forum/ShortSea Promotion Center¹⁸).

3. Inköp av sjötransporter bland svenska företag

När transportköparna i Transportinköpspanelens enkätstudie 2018 fick vika fördelningen mellan trafikslag för sina inköpta transporter framkom att vägtransporter är vanligast med cirka tre fjärdedelar av de totala volymerna, se Figur 1. Detta har sett liknande ut för de tidigare enkätstudierna från 2012, 2014 och 2016. Resultatet från 2018 visade också att 48 % av de transportköpande företagen i någon utsträckning upphandlar sjöfart i kombination med

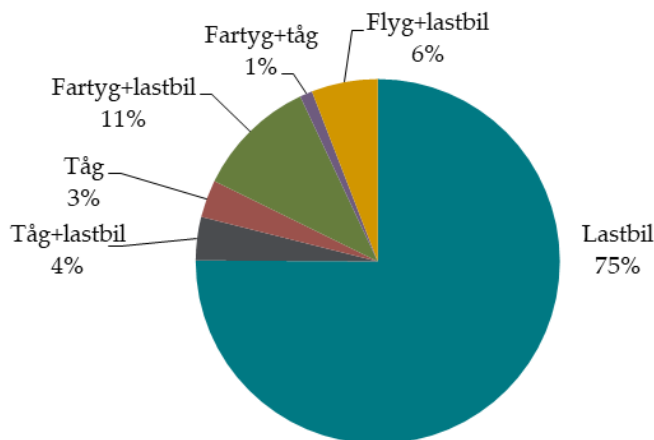
¹⁵ Sjöfartstidningen, "Lastägarnas roll i överflyttning", publicerad 17 april 2019. <https://www.sjofartstidningen.se/lastagarnas-roll-overflyttning/>

¹⁶ Lighthouse, "Transportköpare och rederier behöver samverka mer", publicerad 25 april 2019. <https://www.lighthouse.nu/sv/nyheter/042019/transportkopare-och-rederier-behovet-samverka-mer>

¹⁷ <https://www.sspa.se/news/workshop-about-role-transport-buyers-sustainable-and-increased-shipping>

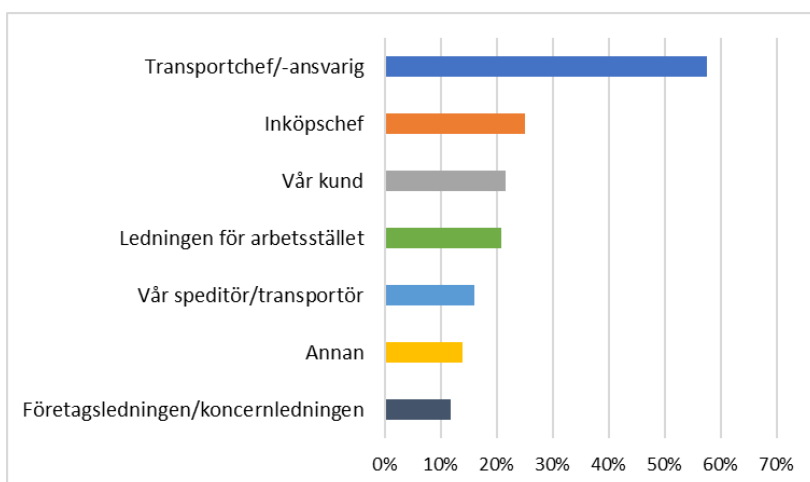
¹⁸ Maritimt Forums hemsida publicerad 28 Mars 2019

vägtransport och 8 % i kombination med järnväg. 14 % av företagen angav att 30 % eller mer av deras totala transportvolym inkluderar sjöfart.



Figur 1 Fördelning av volym mellan trafikslag (eller kombination av två trafikslag) som används av transportköparna i Sverige 2018 (ej hänsyn till utfört transportarbete).

Vem i det transportköpande företaget som fattar beslut om trafikslag kan påverka möjligheten att öka sjöfartens andel. När respondenterna svarade på vem eller vilka som fattar beslut är det tydligt att många funktioner var involverade, se Figur 2. Det vanligaste svaret var att transportchefen beslutar, vilket sker i 58 % av företagen, följt av inköpschefen och kunder.



Figur 2 Vem som fattar beslut om trafikslag i det transportköpande företaget (resultat för 2018, möjligt att ange flera svarsalternativ).

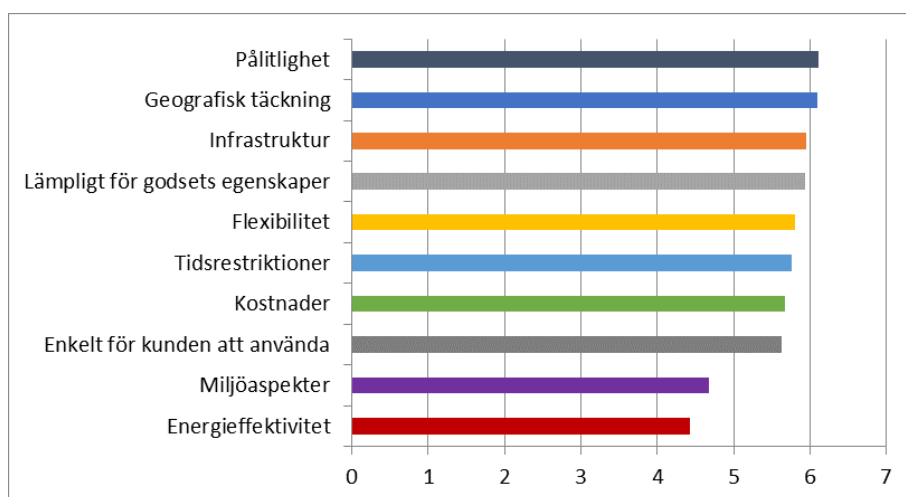
Även i fallstudierna var det många funktioner involverade. Beslut om transportlösningar och val av transportleverantör fattades av transport-/logistikcheferna. Beroende på organisations-strukturen fick dessa stöd av en inköpsroll, till exempel en kategorichef för transporter. Det fanns också en viss grad av frihet för den operativa personalen att själva fatta beslut om transportlösning.

När det gäller hur transportköparna samverkar med transportleverantörerna, så kan man i enkätresultatet se stor skillnad mellan *längden på avtalen* och *längden i relationen* med den viktigaste transportleverantören. När respondenterna specificerade det värdemässigt största avtalets längd

och i hur många år man köpt transporter från denna transportör, visar resultatet att man har arbetat tillsammans i genomsnitt 11,2 år, men avtalet är endast på 2,7 år (2018). Motsvarande skillnader i längden på avtalet och relationen framkom också i fallstudierna.

I enkäten fick företagen ange skäl till att de använder sitt huvudsakliga trafikslag. *Pålitlighet*, *geografisk täckning* och *infrastruktur* ansågs viktigast. Minst viktigt var *miljöaspekter* och *energieffektivitet*, se Figur 3. Även om flera faktorer som kopplar till transporttid nämns som betydelsefulla parametrar och miljö generellt sett inte rankas högt i resultaten från enkäten, så har 44 % av respondenterna angett att de är beredda att acceptera en längre transporttid i framtiden om det kan minska miljöpåverkan. Detta är något som kan komma att gynna närsjöfarten, som oftast kräver längre transporttid jämfört med en direktleverans med lastbil.

På workshopen fick deltagarna ange skäl till användning av närsjöfart. På frågan "Hur viktiga är följande skäl till att ni använder närsjöfart?" kom samma tre faktorer i topp som i Figur 3, men för denna specifika fråga var även kostnaden ett av de viktigast skälen till att de använde närsjöfart. Eftersom lastbilstransporter och närsjöfart ofta konkurrerar på längre transportsträckor mellan Sverige och Europa är konkurrenskraftigt pris viktigt vid val av sjöfartslösningar.



Figur 3 Skäl till att de transportköpande företagen använder sitt huvudsakliga trafikslag angivet på en 7-gradig skala, där 1 är "inte alls viktigt" och 7 är "mycket viktigt" (resultat för 2018).

I samtliga enkätstudier mellan 2012 och 2018 är det fyra återkommande faktorer som anses ha störst påverkan på användningen av närsjöfart inom Europa i framtiden: minskat bunkerpris, högre skatter (t.ex. på CO₂), bättre infrastruktur i hamnar och farleder, samt ökad trängsel på väg och järnväg. I fallstudierna har även liknande faktorer identifierats som förutsättningar för en ökad överflytt: konkurrenskraftig kostnad, tillgång på sjöfartslösningar och infrastruktur till, från och i hamnar. Detta är förutsättningar som framförallt skapas av andra aktörer än transportköpande företag. Utöver dessa faktorer har hinder och möjligheter hos transportköpande företag identifierats. Vilken betydelse transportinköpet har för ökad sjöfart presenteras i kapitel 5.

4. Transportköparnas miljöarbete

Trots att enkätresultaten visar att miljö generellt inte är en prioriterad fråga bland de transportköpande företagen, så indikerar fallstudierna att miljöfrågan har ökat i betydelse bland transportköpare. I fallstudierna nämnde flera transportköpare att deras kunder numera ställer flera miljörelaterade frågor än tidigare, där förfrågningar kunde innefatta vilka fartyg som används, hur miljöeffektiva transporter är, om det kan bli mer miljöeffektiva och vad det i så fall skulle kosta extra. Det framkom vid både intervjuerna och i workshopen att transportköpande företag tidigare haft fokus på annat internt miljöarbete, såsom på produktionen, men att fokus nu även riktas mot transporter. För att transportköparna ska kunna ha ett starkt mandat att arbeta med minskad klimat- och miljöpåverkan nämndes vikten av att företagsledningen driver på miljöarbetet. Dock visar enkätresultaten att omställningen går långsamt i många företag. Ett exempel som illustrerar detta är betalningsviljan för mer hållbara transporter. 2018 var det endast 15 % av företagen som frivilligt betalade ett högre pris för att någon eller några av transportlösningarna skulle ge mindre miljöpåverkan.

De transportköpande företagen ställer miljökrav i transportförfrågningar vid upphandling. Till exempel visade intervjuerna att transportköparna ställer krav eller ber transportleverantörerna att redogöra för miljöcertifikat, policy-dokument, användandet av alternativa bränslen, sparsam körning (s.k. eco-driving), fordonstyper och CO₂-utsläpp. Att inkludera dessa områden i kravställandet förmedlar till transportleverantörerna att miljö är en viktig fråga för företagen. Att transportleverantörerna ska ha nått upp till en viss nivå är dock inte alltid ett krav i urvalet. Istället kan transportköparna arbeta med mål om förbättringar, som exempelvis att en speditör ska minska CO₂-utsläpp med 2 % varje år, eller att transportleverantörerna ska redogöra för förbättringarna, såsom modernisering av lastbilsflottan, kapacitetsutnyttjande och ruttoptimering. Inga specifika miljökrav för just sjöfarten framkom, varken vid intervjuerna eller på workshopen. Även enkätresultaten visar att miljökrav är vanligt förekommande vid upphandling av transporter. De vanligaste kraven 2018 var krav på *miljöcertifikat* och att *transportleverantörerna använder lastbilar med hög miljöklass*. Det kravet som ökat mest i omfattning under de senaste åren är krav på *användning av förnybara bränslen*. När det gäller hur krav ställs inom olika branscher så finns skillnader. Som exempel kan nämnas att företag inom basindustrin, partihandel och livsmedel ställer större hållbarhetsrelaterade krav på transportörerna är de övriga tillverkande företagen. Ett exempel är krav på användning av förnybara bränslen.

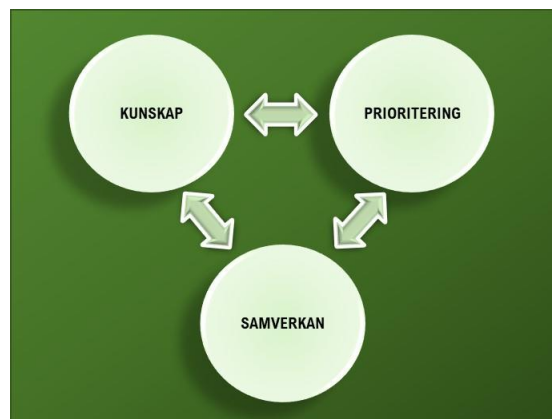
Det har också blivit vanligt att transportköparna följer upp transportleverantörernas miljöarbete, där transportleverantörerna ska redogöra för emissioner och förbättringsarbete, såsom hur de minskat CO₂-utsläppen för transporter. Dock lyfte transportköparna fram beräkning av koldioxidutsläpp och uppföljning av detta som problematiskt. Många får emissionsrapporter från transportleverantörerna, men menar att de beräknar emissioner på olika sätt. Det blir svårt att jämföra beräkningar när det sker på olika grunder. Flera transportköpare vill därför beräkna emissionerna själva. Transportinköpspanelens enkätstudie från 2018 visar att 48 % av företagen idag på det egna arbetsstället gör egna beräkningar (37 % gör inga beräkningar och 15 % vet ej). För just sjötransporter menar transportköparna att det är svårt att få fram uppgifter om miljöpåverkan. Med tillgång på information om utsläppen, och allokering av dessa till det egna godset, skulle transportköparna få en bättre överblick över alternativen, och därmed bättre kunna värdera miljöaspekten vid val av transportlösning.

5. Transportinköpets betydelse för ökad sjöfart

Hinder och möjligheter för transportköpande företag att öka sin användning av sjöfart har identifierats utifrån resultaten från fallstudierna och workshopen. Första avsnittet handlar om vad transportköpare kan göra och påverka själva. Därefter beskrivs ytterligare områden där andra aktörer kan skapa förutsättningar för transportköpares intresse för sjöfart.

5.1 Hinder och möjligheter hos transportköpande företag

Det finns mycket som transportköpare kan göra för att skapa bättre förutsättningar för sjöfartslösningar *inom sin egen organisation* och *i sin relation med aktörerna* som arrangerar och utför transporterna åt dem. Inom varje område föreslås åtgärder som kan möjliggöra ökad sjöfart utifrån ett transportinköpsperspektiv. Tre områden beskrivs nedan: prioriteringar, kunskap och samverkan med transportleverantörer, se Figur 4.



Figur 4 Hinder för ökad sjöfart hos transportköpande företag har identifierats inom tre områden.

Prioritera sjötransport

Transportköparna beskrev att de generellt inte prioriterar att byta trafikslag. Två orsaker som framkom i studien är att det kan saknas incitament eftersom vägtransporter fungerar tillräckligt bra, och att det kan vara krävande att genomdriva förändringsarbetet internt. I synnerhet om det kräver samordning mellan flera delar av organisationen.

Det funkar för bra med väg

I dagsläget ser transportköparna få problem med att använda vägtransporter. Det anses flexibelt och fungerar bra, vilket gör att det finns få incitament att byta från vägtransporter till sjöfart. Att ändra transportupplägg ses som ett risktagande, eftersom man vet vad man har, men inte vad man får. Dessutom innebär det ofta initialt högre kostnader i förberedelsearbete och i de ändringar som krävs för upplägget. Därmed är det vanligare att byta till sjöfart om man redan har en anledning att se över

transportupplägget, såsom att man ska utöka till ett nytt geografiskt område, eller om man är missnöjd med sin nuvarande transportleverantör.

Behöver övertyga andra avdelningar

Större ändringar av transportupplägget kräver att transportköparna involverar andra delar av organisationen, som t.ex. inköp och planering. Att be andra avdelningar att ändra sina rutiner kan vara tidskrävande och svårt då de kan drivas av andra mål eller mätetal, vilket inte alltid ligger i linje med att förbättra transporterna. Detta kan illustreras genom ett exempel med ökad transporttid, vilket i många fall är nödvändigt för att kunna välja sjötransport istället för direktleverans med lastbil. De intervjuade transportköparna menade att en förlängning av transporttiden skulle vara möjlig för vissa produkttyper som t.ex. godsflöden mellan produktion och distributionslager eller inkommande godsflöden av produkter med låg variation i efterfrågan. Detta kan dock innebära ökade krav på t.ex. förbättrade prognoser över efterfrågan, lokalisering av lager närmare kunder för att minska brådskande transporter, högre säkerhetslager, samt att inte tillåta kunder att göra sena ändringar i sina beställningar som påverkar produktionstid och leveranser från leverantörer. Dessa krav påverkar flera delar av organisationen och kräver ändringar i interna prioriteringar hos det transportköpande företaget.

Flera av de studerade företagen menade att en ökning av andelen sjöfart skulle vara möjligt om frågan fick högre intern prioritet, t.ex. genom att ledningen tydligare definierar transportrelaterade mål och lyfter transporter till en mer strategisk nivå. En förlängning av tillgänglig transporttid motverkas dock av att företagen tillåter kunder att göra sena ändringar i sina beställningar, eller att konkurrenssituationen driver företag att erbjuda allt kortare leveranstider. Ändrad transporttid är därmed en fråga som oftast inte kan drivas av transportinköparen på egen hand.

Föreslagna åtgärder för att mer kunna prioritera sjötransporter i det transportköpande företaget:

- Relevant för transportinköp:
 - Avsätta tid för att överväga sjöfart – bryta traditioner
 - Avsätta tid för att utvärdera sjöupplägg
- Transportinköp med resten av företaget:
 - Tydliga mål och policy från ledningen att
 - öka sjöfarten
 - prioritera hållbara transporter
 - Identifiera lämpliga godsflöden för sjöfart
 - Förlänga tillgänglig tid för transporter
 - Undersöka möjligheter med sjöfart och kommunicera över avdelningarna inom företaget

Kunskapsnivå om sjötransporter

Studien visar att det upplevs som svårare att köpa sjötransporter än vägtransporter. Därmed finns det en tröskel att börja använda sjöfart om man inte sedan tidigare har erfarenhet av det. Svårigheter som belysts i studien handlar dels om en okunskap om vilka sjöfartsalternativ som finns samt när detta passar specifika godsflöden, men också mer konkret om mängden dokument som måste hanteras i transportinköpet jämfört med andra trafikslag.

Ovana vid sjötransporter

Är man ovan vid att använda sjöfart är det inte enkelt för transportköparen att själv identifiera passande godsflöden för en överflytt till sjöfart. Man kanske också behöver specificera transporttjänsten annorlunda för att möjliggöra sjöfartslösningar.

Huvudkontakten hos transportköparens speditör har heller inte alltid specialistkunskap om sjötransporter. Speditörer kan vara organiserade så att man har en avdelning som enbart arbetar med vägtransporter. Om det är den avdelningen transportköpare arbetar med, kan man behöva ta kontakt med nya personer hos sin transportleverantör eller ta kontakt med nya transportleverantörer som mer aktivt erbjuder sjöfart. Transportköparen behöver då identifiera vilka dessa nya kontakter är.

Dokumentation

Eftersom sjötransporter kräver mer och annorlunda dokument jämfört med andra trafikslag blir administrationen mer komplicerad. Att skaffa sig sådan kompetens kan ta tid, och därför krävs erfarenhet eller kunskap kring denna dokumentation.

Föreslagna åtgärder för att öka kunskapen om transportinköp av sjötransporter:

- Relevant för transportinköp:
 - Förstå lämpliga nya godsflöden och möjliga sjöfartsalternativ
 - Jämföra sjöfart med andra upplägg
 - Skapa nya kontakter (t.ex. hos transportleverantör)
 - Öka kunskapen genom utbildningsinsatser, exempelvis inom dokumentation och miljö
- Transportinköp med resten av företaget:
 - Medvetandegöra att sjöfart kan vara ett alternativ

Relationer och samverkan med transportleverantörer

Relationer med transportleverantörer

I de studerade företagen var långa relationer mellan transportköpare och transportleverantör vanligt. Transportköparna beskrev att etablerade relationer och samsyn var värdefullt. Däremot var långa avtal ovanligt. Skillnaden i längden på relationer i förhållande till längden på avtalen syns även tydligt i Transportinköpspanelens enkät. I ett av företagen hade man dock längre avtal eftersom man kommit överens om en partnerskaps-strategi, vilket underlättade för transportleverantören att göra nödvändiga investeringar. I det företaget fanns också gemensamma aktiviteter för transportköpare och transportleverantör i form av informations- och kunskapsutbyte för att stödja den långsiktiga relationen.

Några av transportköparna beskrev en tvekan inför att testa nystartade sjöfartslösningar. Denna tvekan grundade sig i tidigare erfarenheter av att sjöfartslinjer initierats och sedan ändrats eller lagts ner. Om man ska investera i ett nytt transportupplägg är det mycket viktigt för transportköparna att upplägget kommer att finnas kvar över tid. Ifall en linje skulle försvinna har man dels lagt ner onödigt arbete på det upplägget och dels behöver man lägga ner mer tid för att finna en ny transportlösning.

Anpassningsbara transportleverantörer

I de studerade företagen var det mycket vanligare att transportköparna hade avtal med speditörer än med rederier. Direktkontakt med rederier förekom när det gällde stora godsflöden, special-gods (t.ex. break-bulk), när det gällde en transport från en hamn till en annan, samt när rederiet även tillhandahöll ytterligare tjänster, såsom lager eller lossning av container.

Generellt beskrev företagen i fallstudierna att relationen till rederier hade förbättringspotential. Flera nämnde att deras andel av en fartygslast är mycket liten, vilket får dem att känna att de inte har hög prioritet hos rederierna. Flera transportköpare uttryckte att de behövde anpassa sig till rederierna

och att rederierna hade mer makt i relationen dem emellan. Att rederierna inte var transparenta beträffande sina kostnader togs också upp som problematiskt. Detta fick transportköparna att i vissa fall misstro rederierna, vilket skulle kunna utgöra ett hinder för långsiktiga relationer.

Speditörer beskrevs som mer kundfokuserade och villiga att anpassa sig till transportköparnas behov. Transportköparna förväntade sig också att speditörerna, som mellanhand mellan dem och rederierna, får bättre service än de själva skulle fått med direktkontakt med rederierna. Anledningen till detta menar man är att speditörerna genom att representera flera transportköpande företag handlar upp större godsvolym och därmed ses som en viktigare kund av rederierna.

Förslag på sjötransporter

I studien ville transportköparna att transportleverantörerna skulle ge förbättringsförslag, även om transportköparna inte uttryckligen bad om det. Till exempel nämndes mer proaktiva förslag om alternativa upplägg, såsom sjötransporter. För att motivera transportleverantörerna uttryckte transportköparna att de var villiga att dela vinsterna med sådana förbättringar. Dock upplevde transportköparna att de sällan fick förslag på överflytt av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Enkelt att jämföra sjöfart och andra trafikslag

Transportköparna önskade sig bättre verktyg för att enkelt kunna jämföra främst kostnad och miljöpåverkan för olika transportupplägg. Verktöget skulle kunna användas både strategiskt och operativt som underlag för beslut om val av trafikslag. Detta skulle öka medvetandet om alternativ till vägtransporter och öka förståelsen för när en överflytt är önskvärt. Ett verktyg skulle kunna hjälpa transportköpare att tydligare inkludera miljö som beslutsparameter i sina transportinköp. Dock fanns en misstro hos transportköparna kring rederiers vilja att dela med sig av information angående kostnader och emissioner för att kunna jämföra ett sjöupplägg med väg eller järnväg. Två av de intervjuade företagen höll på att utveckla ett beräkningsverktyg. Dock fanns fortfarande svårigheter, främst på grund av skillnader i hur olika trafikslag redovisas och hur emissioner allokeras till olika gods.

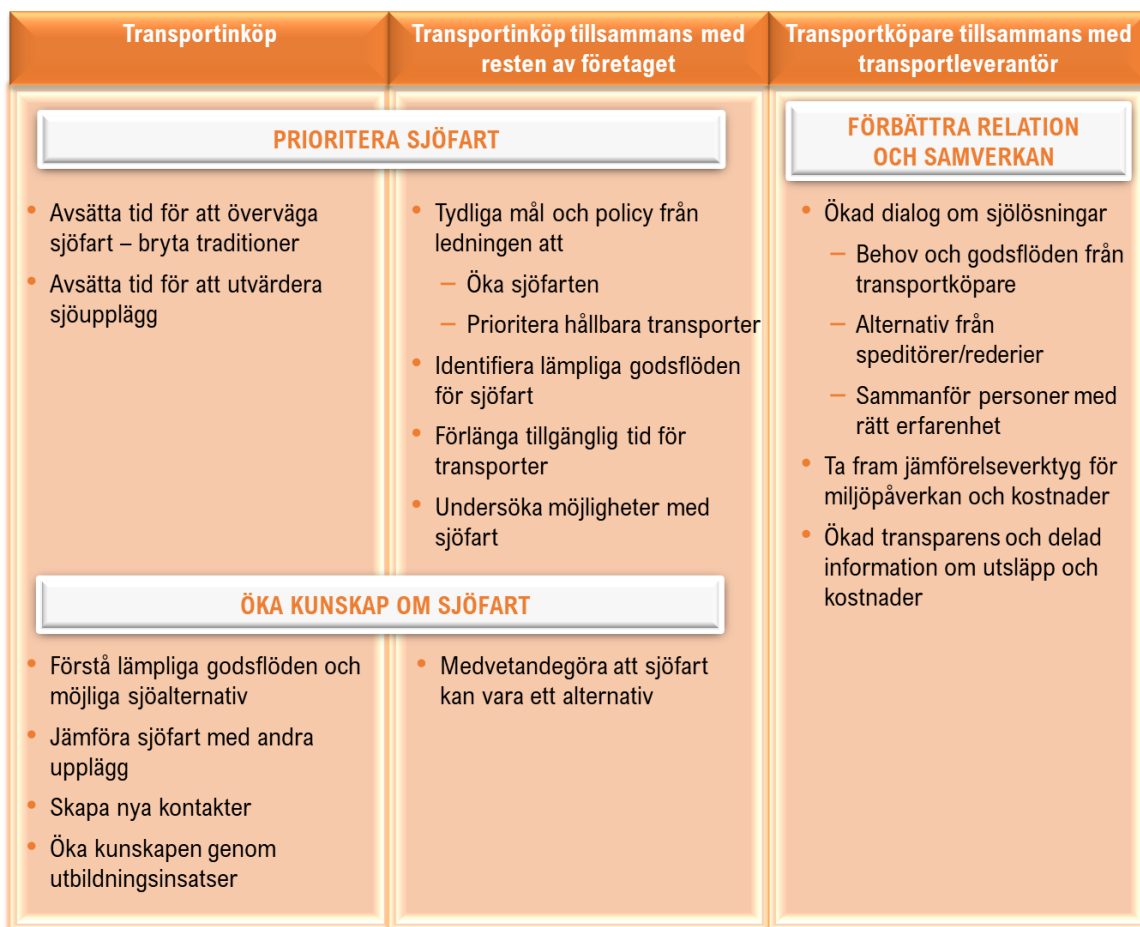
Föreslagna åtgärder för att förbättra relationen och samverkan mellan transportköpare och transportleverantör:

- Ökad dialog om sjölösningar
 - Behov och godsflöden från transportköpare
 - Förslag på alternativ för sjölösningar från speditörer/rederier
 - Sammanföra personer med rätt erfarenhet
- Ta fram jämförelseverktyg för miljöpåverkan och kostnader för olika transportlösningar
- Öka transparens och dela information om utsläpp och kostnader

Sammanfattning av åtgärder

Utifrån ovan beskrivna hinder och möjligheter har åtgärder för transportköpande företag identifierats för att kunna möjliggöra ökad sjöfart. Dessa åtgärder är sammanfattade i Figur 5.

. De bygger på behovet av att prioritera och öka kunskapen om sjöfart, och att förbättra relationen och samverkan med transportleverantörerna. Det är tydligt att inte bara transportinköpsfunktionen behöver vara involverad i att skapa förutsättningar för ökad och mer hållbar sjöfart, utan det kräver även att andra delar av företaget är engagerade. Det behövs också en ökad samverkan med flera aktörer, främst med rederier och speditörer.



Figur 5 Åtgärder för transportköpande företag att möjliggöra ökad sjöfart.

5.2 Förutsättningar som skapas av andra aktörer

Transportköparna pekade också på flera faktorer som ligger utanför deras egen kontroll, men där andra aktörer kan skapa bättre förutsättningar för dem att välja sjöfart för sina godstransporter.

Konkurrenskraftig kostnad

Transportköparna nämnde att det i många fall är billigare, snabbare och mer flexibelt att transportera gods mellan Europa och Sverige med lastbil än med tåg och fartyg. Det blir därmed svårt för transportköpare att i de fallen motivera användning av sjöfart. Transportköparna menade att politiker och beslutsfattare pratar om att man vill flytta över gods från väg till sjö, men att man sedan kan fatta beslut som ger konkurrensnackdelar för sjöfarten. Som ett exempel angavs höjda farledsavgifter. Transportköparna önskade också se fler åtgärder för att minska kostnader och tidsåtgång för godshantering, då man ansåg att detta är avgörande för att göra sjöfarten mer konkurrenskraftig.

Tillgång på sjöfartslösningar

För att få transportköpare att välja sjöfart i större utsträckning nämndes att det krävs bättre geografisk täckning, ökat utbud samt att sjötransporter mer synliggörs. Det gäller dels att man

önskar att det finns fler alternativ närmare företaget och deras kunder eller leverantörer, och dels att det finns tillgång till fartygstyper som passar godset på dessa sträckor (såsom RoRo eller container). Transportköparna menade också att avgångsfrekvensen i många fall var för låg. Om man missar en avgång kan en låg frekvens göra att flera dagar läggs på transporttiden. Detta jämförs med att ställa godset på en lastbil som kan gå iväg redan samma dag.

Infrastruktur till, från och i hamnar

Transportköparna pekade också på att infrastrukturen behöver förbättras. Det handlar dels om infrastrukturen runt hamnarna och dels om att transportköparna önskar goda anslutningar med järnväg till och från svenska hamnar. Flera transportköpare nämnde också att hamnarna behöver ha rätt hanteringsutrustning som passar deras gods.

6. Slutsatser

Studien har identifierat att transportköpande företag har en central roll för att möjliggöra ökad användning av sjöfart, samt en utveckling mot en mer hållbar sjöfart. Idag prioriteras byte av trafikslag lågt bland transportköpare och det finns ett behov av att öka kunskapen om hur upphandling och inköp av sjötransporter går till. Vidare finns en potential att förbättra samverkan med transportleverantörerna. En ökad användning av sjöfart anses vara möjlig, men kräver en insats av både transportinköpsfunktionen och andra delar av det transportköpande företaget inklusive företagsledningen. Bättre relationer och samverkan med transportleverantörer är också viktigt. När det gäller miljöfrågan så syns ett generellt ökat intresse från transportköpande företag, i form av exempelvis miljökrav och emissionsberäkningar, även om specifika miljökrav i inköpet av sjötransporter saknas bland de studerade företagen. Åtgärder för transportköpande företag har identifierats för att möjliggöra 1) en ökad prioritering av sjötransporter och hållbarhet, 2) en ökad kunskap om sjötransporter och 3) en bättre samverkan med transportleverantörer.

Det är tydligt att dessa tre områden inte verkar isolerat, utan att en insats i ett av områdena även kan påverka övriga två områden positivt. Exempelvis skulle en ökad informationsöverföring mellan transportleverantören och transportköparen om sjöalternativ, samt data kring dessa alternativ, möjliggöra en bättre kunskap hos transportköparen om vilka möjligheter sjöfart representerar. Detta skulle i sin tur möjliggöra en jämförelse mellan dagens lösning och föreslagna lösningar, vilket kan motivera att en förändring av trafikslag behöver prioriteras internt. Genom att ledningen hos det transportköpande företaget definierar tydligare transportrelaterade mål och riktlinjer, både kopplat till miljökrav och hur sjöfarten kan ökas, så skulle transporter kunna lyftas till en mer strategisk fråga internt. Detta skulle kunna gynna både en utveckling mot hållbarare transporter och en överflyttning från väg till sjöfart.

De åtgärder som identifierats i den här studien har utgått från det transportköpande företagens perspektiv. Studien har identifierat att relationen och samverkan med transportleverantörer är central, där exempelvis en ökad dialog om sjölösningar skulle kunna bidra till ökad överflytt. Ytterligare forskning behövs för att bättre förstå transportleverantörens perspektiv och möjligheter för dem att verka för mer sjöfart i dialog med transportköparen. Både rederiet och speditören har viktiga roller i erbjudandet av sjöfartslösningar, där en speditör oftast är mellanhanden gentemot transportköparen, och rederier erbjuder olika utbud av linjetrafik. Hur rederiet och transportköparen bättre kan förstå varandras behov och erbjudande, samt dela information om alternativ, är en viktig del i att nå hållbara och konkurrenskraftiga sjöfartslösningar. Pågående trender visar även att nuvarande aktörskonstellationer inom sjöfartsbranschen utvecklas och

förändras, vilket betyder att aktörers roller och dess konsekvenser för svenska transportköpare är relevant att fortsätta följa och analysera i framtida arbete.

Även myndigheter spelar en viktig roll i att skapa förutsättningar för mer sjöfart. Sjöfarten måste kunna konkurrera kostnads- och hållbarhetsmässigt med andra trafikslag, kunna erbjuda linjesjöfart med god tillförlitlighet och frekvens med fungerande infrastruktur till och från hamnar. Hur myndigheterna och politiker kan arbeta vidare för att skapa dessa förutsättningar, och hur konkreta policy-åtgärder kan se ut behöver studeras ytterligare.

Referenser

Baird, A. J. (2007) "The economics of Motorways of the Sea", *Maritime Policy & Management*, Vol. 34, No. 4, pp. 287-310.

Energimyndigheten (2019) Statistikdatabas.

<http://pxexternal.energimyndigheten.se/pxweb/sv/Transportsektorns%20energianv%c3%a4ndning/?rxid=2317b153-6985-401d-96e3-354d614f9cde>

García-Menéndez, L. and Feo-Valero, M. (2009), "European Common Transport Policy and Short Sea Shipping: Empirical Evidence Based on Modal Choice Models", *Transport reviews*, Vol. 29, No. 2, pp. 239-259.

Garberg, B. (2016) "Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige", Sjöfartsverket, DNR 16-00767.

IMO. 2014, Third IMO GHG Study 2014; Smith, T. W. P.; Jalkanen, J. P.; Anderson, B. A.; Corbett, J. J.; Faber, J.; Hanayama, S.; O'Keefe, E.; Parker, S.; Johansson, L.; Aldous, L.; Raucci, C.; Traut, M.; Ettinger, S.; Nelissen, D.; Lee, D. S.; Ng, S.; Agrawal, A.; Winebrake, J. J.; Hoen, M.; Chesworth, S.; Pandey, A.

International Energy Agency, 2017, *World Energy Statistics 2017*.

https://www.iea.org/bookshop/752-World_Energy_Statistics_2017

Lindgren, S. och Vierth, I. (2017) "Vad styr valet av trafikslag för godstransporter? En kunskapsöversikt", VTI notat 3-2017, VTI, Linköping, Sverige.

Maritimt Forum/ShortSea Promotion Center (2017) Mer sjöfart, ja tack! – transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö. Stockholm, november 2017.

Naturvårdsverket (2018) Territoriella utsläpp och upptag av växthusgaser. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>. 2019-10-17.

Regeringskansliet (2018) Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, Regeringskansliet, Stockholm, Sweden.

Rogerson, S. (2017) "Influence of freight transport purchasing processes on logistical variables related to CO₂ emissions: a case study in Sweden", *International Journal of Logistics Research and Applications*, Vol. 20, No. 6, pp. 604-623.

Trafikanalys (2016) "Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys", Rapport 2016:7.



