

TSS 2018-3421

Datum

April 2019

Handläggare

Malin Ekeström

Sjö- och luftfart

## Hamntjänster i svenska TEN-hamnar

### Sammanfattning

Syftet med denna promemoria är att beskriva hur de svenska hamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätet organiserar sina hamntjänster<sup>1</sup>. Resultatet baseras på en enkätundersökning som genomfördes av Transportstyrelsen under 2018.

De flesta hamntjänster utförs i relativt hög utsträckning av hamnbolaget självt, antingen i egen regi eller genom ett företag som kontrakterats genom offentlig upphandling.

När det gäller vissa hamntjänster, såsom passagerartjänster, utför rederierna ofta själva tjänsten.

Några hamntjänster utförs av externa aktörer som själva sköter kontakten med rederiet eller dess agent. Det gäller exempelvis för bunkring och förtöjning.

Det är tydligt att hamnar som hanterar en större mängd gods och passagerare har en högre närvaro av externa leverantörer av hamntjänster, vissa av dessa är upphandlade av hamnbolaget och vissa är det inte.

### Bakgrund

Från och med den 24 mars 2019 ska den så kallade hamntjänstförordningen<sup>2</sup> börja tillämpas i Sverige. Det övergripande syftet med förordningen är att förenkla tillträdet till marknaden för hamntjänster och att förbättra kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds de aktörer som nyttjar hamnen. Förordningen omfattar alla hamnar som är med i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I Sverige handlar det om 25 hamnar<sup>3</sup>. Transportstyrelsen är ansvarig för att hantera delar av förordningen och

---

<sup>1</sup> Hamntjänster enligt hamntjänstförordningens definition.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar.

<sup>3</sup> De hamnar som omfattas är Grisslehamn, Gävle, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Kapellskär, Karlshamn, Karlskrona, Köping, Luleå, Malmö, Norrköping, Oskarshamn, Oxelösund, Stenungsund, Stockholm (inklusive Nynäshamn), Strömstad, Sundsvall, Trelleborg, Umeå, Varberg, Visby, Västerås och Ystad.

myndigheten ser därför ett behov av att skapa sig en tydligare bild av hur hamntjänster organiseras i de hamnar som omfattas av förordningen.

Syftet med denna promemoria är att beskriva hur de hamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätet organiserar sina hamntjänster. För att göra det skickades en enkät ut till samtliga 25 berörda hamnar under sommaren 2018. 22 av dessa hamnar besvarade enkäten. Vissa av hamnarna drivs gemensamt av ett enda hamnbolag. I beskrivningen av enkätundersökningens resultat nedan räknas dock varje hamn för sig.

Hamntjänster är ett samlingsbegrepp för ett antal av de tjänster som utförs i hamnen åt användare av hamnen, så som rederier. EU-förordningen omfattar endast följande hamntjänster: bunkring, lasthantering, förtöjning, passagerartjänster, uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester, bogsering och lotsning inom hamnområdet. Eftersom lotsning uteslutande utförs av Sjöfartsverket ingår denna tjänst inte i analysen.

De flesta svenska hamnar drivs av en kommun eller ett hamnbolag som ägs av kommunen. Endast fyra av de 22 hamnar som besvarade enkäten drivs av privata aktörer. Tre av dessa är allmänna hamnar, dvs. är öppna för all trafik, och en är en industrihamn som endast hanterar sin egen trafik.

De hamnar som drivs av kommunen eller ett kommunalägt bolag omfattas av reglerna kring offentlig upphandling. Förordningen har ett nära samband med dessa regler, bland annat eftersom den reglerar vilka krav hamnen kan ställa för att någon ska få tillhandahålla hamntjänster. Reglerna om offentlig upphandling påverkas inte vid tillämpningen av förordningen och många tror av det skälet att hamntjänstförordningen kommer att få relativt begränsade konsekvenser för svenska hamnar.<sup>4</sup>

## Vem utför hamntjänsterna?

I detta avsnitt presenteras resultatet från Transportstyrelsens enkätundersökning.

### Bunkring

Bunkring innebär att man för över bränsle till ett fartyg för dess drift och energiförsörjning. När detta sker inom hamnområdet räknas det som en hamntjänst<sup>5</sup>. Bränslet kan vara fast, flytande eller gasformigt. Detta kan göras både från ett bunkerfartyg och från land genom exempelvis en tankbil.

Av de 22 hamnar som svarat på enkäten erbjuder 16 bunkring. I samtliga av dessa hamnar utförs tjänsten av en eller flera externa hamntjänsteleverantör

---

<sup>4</sup> Se bland annat promemorian Vissa farleds- och hamnfrågor, 30 november 2017.

<sup>5</sup> Det skiljer sig därmed från läkring, som innebär att last (t.ex. oljeprodukter) överförs från ett fartyg till ett annat.

som inte är upphandlade genom offentlig upphandling. I 13 av hamnarna utförs tjänsten av minst 2 externa aktörer.

Exempel på aktörer är Topoil, Sts, Preem, Bunkerone, Statoil, Stena Oil och Translast AB.

### Lasthantering

Lasthantering omfattar organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, inklusive beredning, surrning, lossning av surrning, stuvning, transport och tillfällig förvaring av lasten. Enligt förordningen omfattar lasthantering *inte* magasinering, undanskaffande, ompackning och andra mervärdestjänster som avser lasten.

21 av de 22 hamnar som svarat på enkäten erbjuder lasthantering. I de flesta fall utförs lasthanteringstjänster av hamnbolaget självt (12 hamnar). I de fall någon annan aktör utför tjänsten är det antingen rederier som har eget stuveri (3 hamnar), en extern terminaloperatör och i några fall ett externt bolag som har direktkontakt med sina kunder (6 hamnar). När det gäller hamntjänsten lasthantering verkar det inte vara vanligt med offentlig upphandling.

Exempel på aktörer är SCA Logistics, HJ Hansen och Translast.

### Förtöjning

Förtöjning omfattar de tjänster för att lägga till eller kasta loss, inklusive förflyttning vid kajen.

På frågan om förtöjning svarade endast 19 av hamnarna. Av dessa hamnar erbjuder 17 stycken förtöjning. Förtöjning är den hamntjänst där det förekommer relativt stor andel externa leverantörer (15 hamnar). I vissa hamnar är detta en upphandlad tjänst och i några hamnar utgör detta en fri marknad där företagen som tillhandahåller förtöjning har direktkontakt med sina kunder (rederierna). I de två hamnar där förtöjning inte erbjuds ombesörjer fartygen egen förtöjning från fartyget eller genom autoförtöjning.

Exempel på aktörer är Klippans båtsmän, Båtmännen, KST, Hamnroddarna, Dockline, Sjödoft, Utkiken, Hamntjänst.

### Passagerartjänster

Passagerartjänster omfattar mottagande och hantering av passagerare, deras bagage och fordon mellan passagerarfartyget och land samt behandling av personuppgifter och transport av passagerare inom den berörda passagerarterminalen.

Av de 22 hamnar som svarat på enkäten har 15 passagerartrafik<sup>6</sup>. I de flesta av dessa hamnar är det antingen hamnbolaget eller rederierna själva som utför passagerartjänster. Denna tjänst upphandlas därmed inte av hamnarna och utförs inte av externa aktörer.

Exempel på aktörer förutom hamnbolagen själva är rederierna TT-Line, Stena Line AB, Unity Line, Gotlands stuveri och Wasaline.

### Uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester

Till hamntjänsterna räknas också mottagande av fartygsgenererat avfall och lastrester i fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan ta emot fartygsgenererat avfall eller lastrester enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG.

Av de 22 hamnar som svarat på enkäten erbjuder samtliga uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester. I de flesta fall är det hamnbolaget självt, ofta genom en eller flera upphandlade aktörer, som utför tjänsten. I vissa hamnar ansvarar rederierna till viss del själva för hanteringen av sitt eget avfall.

Exempel på aktörer är Gotlands stuveri AB, Stena Recycling ab.

### Bogsering

Förordningen definierar bogsering som assistans till ett fartyg med hjälp av bogserbåt, varigenom fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamnen eller på ett säkert sätt navigera i hamnen genom assisterad manövrering. Den svenska tolkningen är att detta endast omfattar hamnbogsering medan bogsering ute till havs inte berörs av hamnförordningen.

Av de 22 hamnar som besvarat enkäten erbjuder 19 bogsering inom hamnområdet. I de flesta av dessa hamnar är det hamnbolaget självt eller en offentligt upphandlad aktör som utför tjänsten. I några hamnar är det en eller två externa hamnleverantörer som utför tjänsten utan offentlig upphandling.

Exempel på aktörer är Tug AB, Switzer, BTÖ AB, Bukser & Bergning.

### Det skiljer sig mellan hamnarna

I vissa hamnar utförs en större andel av hamntjänsterna av hamnbolaget och i andra hamnar utförs varje tjänst av åtminstone en extern aktör. Det är svårt att säga varför det skiljer sig mellan hamnarna utan att göra en djupare undersökning, vilket inte har gjorts inom ramen för detta arbete.

---

<sup>6</sup> Statistik Sveriges hamnar.

I samband med sammanställningen av enkäten gjordes dock en övergripande analys för att se om det finns en koppling mellan närvaron av externa hamntjänstleverantörer och storleken på hamnen<sup>7</sup>. Storleken har mätts genom mängden gods och passagerare som hanteras i hamnen. För att göra analysen delades hamnarna in i tre grupper utifrån hur hög närvaron är av externa leverantörer i hamnen (hög, medel, låg<sup>8</sup>). I tabell 1 visas detta samband. Det är tydligt att hamnar som hanterar en större mängd gods och passagerare har en högre närvaro av externa leverantörer av hamntjänster. Detta är det förväntade sambandet. Ju mer trafik, desto större är efterfrågan på hamntjänster och därmed möjligheten för externa leverantörer att bedriva verksamhet.

Tabell 1. Samband mellan närvaro av externa leverantörer och storlek på hamnen

Närvaro av externa leverantörer i hamnen	Genomsnitt av gods över kaj (ton)	Genomsnitt av passagerare (tusentals)
Hög	12 048	2 808
Medel	4 418	1 595
Låg	2 959	572

Källa: Sammanställning utifrån Transportstyrelsens enkätundersökning och statistik från Sveriges Hamnar.

<sup>7</sup> Analysen omfattar endast 19 hamnar pga. att det saknas information om gods- och passagerarmängd på tre av hamnarna som besvarade enkäten.

<sup>8</sup> Hög = de hamnar som har representation av externa leverantörer i 5-6 hamntjänster, Medel = de hamnar som har representation av externa leverantörer i 3-4 hamntjänster, Låg = de hamnar som har representation av externa leverantörer i 0-2 hamntjänster.