



CHALMERS



Stockholm Norviks konkurrenskraft

Hamnens påverkan på godsflödet

Examensarbete inom "Sjöfart och Logistik"

Anton Schack

Marcus Broberg

Stockholm Norviks konkurrenskraft

Hamnens påverkan på godsflödet

Kandidatarbete i mekanik och maritima vetenskaper

ANTON SCHACK OCH MARCUS BROBERG

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Avdelningen för avdelningsnamn

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2020

Stockholm Norviks konkurrenskraft

Hamnens påverkan på godsflödet

ANTON SCHACK OCH MARCUS BROBERG

© ANTON SCHACK OCH MARCUS BROBERG, 2020

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Illustrationsbild över Stockholm Norvik vid full utbyggnad. Bild hämtad från hamnens detaljplan.

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Göteborg, Sverige 2020

Sammanfattning

Rapporten har som syfte att undersöka Stockholm Norviks konkurrenskraft och hur hamnens etablering kommer påverka godsflödet i konkurrerande hamnar i Sverige. Stockholms Hamnar AB, initiativtagare av hamnen, har en målsättning för godsvolymer över det som upptagningsområdet genererar.

Etablerade kriterier för att mäta en hamns konkurrenskraft har applicerats för att bedöma och utvärdera Stockholm Norviks konkurrenskraft. Undersökningen av Stockholm Norviks konkurrenskraft tillsammans med inhämtad data från rederier, speditörer och hamnar ger en överblick samt ligger till grund för att besvara rapportens frågeställningar.

Genom att jämföra resultatet med etablerade kriterier som bör uppfyllas har vi gjort en bedömning av hamnens konkurrenskraft och förutsättningar. Stockholm Norvik kommer i varierande utsträckning att uppfylla de kriterier som enligt teorin gör en hamn konkurrenskraftig. Hamnen kommer troligtvis inte påverka konkurrerande hamnars godsvolymer då vissa kriterier inte uppfylls i den utsträckning som krävs för detta.

Nyckelord: Stockholm Norvik, konkurrenskraft, godsvolym, hamnar, container, godsflöde

Abstract

The purpose of this thesis is to examine how Stockholm Norviks competitiveness and how the establishment of the port will affect the container flow in competing ports of Sweden. Stockholms Hamnar AB, initiator of the port, has a goal to handle larger container volumes than the catchment-area generates.

Established criterias to measure ports competitiveness has been used to determine and evaluate the competitiveness of Stockholm Norvik. The examination of Stockholm Norviks competitiveness together with collected data from shipping lines, forwarders and ports gives an overview and also serves as a basis to answer problem statements.

By comparing the results with established criterias which should be fulfilled has a determination of Stockholm Norviks competitiveness and qualifications been done. Stockholm Norvik will in various extent fulfill the criterias which according to the theory makes a port competitive. The port will probably not affect cargo flow in competing ports since some of the criterias is not fulfilled to the extent that is required.

Keywords: Stockholm Norvik, competitiveness, container volume, ports, container, container flow

Innehållsförteckning

1	INLEDNING	1
1.1.1	Vad är en hamn?	1
1.1.2	Stockholm Norvik	2
1.2	Syfte	2
1.3	Frågeställningar	2
1.4	Avgränsningar	3
2	TEORI	4
2.1	Bakgrund	4
2.1.1	Tidigare forskning	4
2.1.2	Hamnens funktion	5
2.1.3	Kriterier för upprättande	5
2.2	Konkurrens och Kriterier för konkurrenskraft	6
2.2.1	Geografisk position	6
2.2.2	Maritime connectivity	7
2.2.3	Inlandsförbindelse	7
2.2.4	Hamnservice	8
2.3	Stockholm Norviks egenskaper och förutsättningar sett till kriterier	8
2.3.1	Geografiska position	8
2.3.2	Maritime Connectivity	9
2.3.3	Inlandsförbindelser	9
2.3.4	Hamnservice	10
3	METOD	12
3.1	Metodval	12
3.2	Fallstudie	12
3.3	Datainsamling	13
3.4	Urval och hantering av enkäter	13
3.5	Analys av data	14
3.6	Litteratursökning	15
3.7	Etik	15
4	RESULTAT	16
4.1	Rederier	16
4.2	Speditörer	17
4.3	Hamnar	18
4.4	Stockholms Hamnar	19

5	DISKUSSION	20
5.1	Hur står sig Stockholm Norvik utifrån de etablerade kriterier som används för att möta en hamns konkurrenskraft?	20
5.2	Hur kommer konkurrerande svenska hamnars godsvolym att påverkas i och med etableringen av Stockholm Norvik?	21
5.3	Metoddiskussion	22
5.3.1	Källkritik	23
6	SLUTSATS	25
6.1	Förslag till vidare forskning	25
7	REFERENSER	27
	Bilagora	
	Bilaga I – Enkätfrågor till rederier	a
	Bilaga II– Enkätfrågor till speditörer	b
	Bilaga III – Enkätfrågor till hamnar	c
	Bilaga IV – Enkätfrågor till Stockholms Hamnar AB	d

1 Inledning

I detta kapitel beskrivs de fundament som uppkomsten av Stockholm Norvik vilar på. Syftet av rapporten samt frågeställningarna redovisas för ge läsaren en bild av vad som kommer undersökas.

Hamnar spelar idag en avgörande roll för godsflödet in och ut ur regioner. Ökande globalisering av världshandeln har resulterat i en ökning av containerflöden, både import och export, vilket i sin tur resulterat i en ökad konkurrens mellan hamnar (Ignell och Östberg, 2011)

Mellan år 2000-2019 har befolkningens mängden i Stockholms län ökat med 521 000 personer, en ökning motsvarande 29 procent (Tillväxtverket, 2020). I takt med denna befolkningstillväxt har godsflödet av TEU's (Twenty-Foot Equivalent Unit) i Frihamnen ökat med 125 procent (Transportföretagen, 2019). Detta ställer krav på Stockholms kommun att bygga nya bostäder samtidigt som dagens containerhamn i Stockholm, Frihamnen, inte har kapaciteten att hantera de förväntade godsvolymer. År 2017 hanterade Frihamnen 63 308 TEU's (Transportföretagen, 2019).

År 2018 hanterades cirka 361 000 TEU's fördelat mellan Frihamnen, Norrköpings hamn och Gävle hamn (Transportföretagen, 2019). Det är den godsmängd som finns att hantera i regionen idag. Enligt Carlsson, Ljungqvist och Swahn, (2017) beräknas Stockholm Norvik vid full utbyggnad trafikeras av 500 000 TEU's årligen, varav 300 000 är import eller export. Initiativtagare till Stockholm Norvik, Stockholms Hamnar AB, hävdar att behovet av hamnen existerar i och med att Stockholmsregionen växer till population. Genom att utforska konkurrensen och dagens godsflöden i några av Sveriges hamnar kan en prognos av framtida godsflöden ges i och med öppnandet av Stockholm Norvik.

1.1.1 Vad är en hamn?

En hamns huvudsakliga syfte är att tillgodose godstransport från punkt A till B, där fartyg transporterar godset en del av sträckan. Hamnen är således en omlastningscentral som erbjuder möjlighet att omlasta godset antingen från eller till ett fartyg och vissa fall, fartyg till fartyg (Dasgupta, 2019). Den globala ekonomin har enligt Notteboom, Pallis och Rodrigue (2020) bidragit till att efterfrågan på transporter över världen ökat, i denna transportkedja spelar sjöfarten en avgörande roll, varför efterfrågan på konkurrenskraftiga hamnar ökat.

1.1.2 Stockholm Norvik

Handeln mellan länderna i Östersjöregionen ökar i takt med den ekonomiska utvecklingen i baltstaterna (Tillväxtverket, 2016) och framtida prognoser visar att godsvolymer till och från Stockholm och regionen kring Mälardalen förutses i allt större utsträckning transporteras via Östersjön. Idag fungerar Frihamnen som containerhamn för Stockholms kommun och anses inte, varken av rederier eller region, vara tillräckligt konkurrenskraftig för att möta framtida godsvolymer, av denna anledning har Stockholm Norvik låtits byggas (Carlsson, Ljungqvist och Swahn, 2017). Stockholm Norvik är belägen i centrala Östersjöregionen med god infrastruktur för att kunna möjliggöra anlop av de fartygsstorlekar som marknaden i framtiden kommer efterfråga. Hamnen förutses bidra till minskad miljöpåverkan tack vare direkt sjötransport till Stockholm och Mälardalen istället för landtransport från hamnar på längre avstånd (Carlsson et al., 2017), samt frigöra yta där Frihamnen idag ligger belägen för att möjliggöra byggandet av bostäder och därigenom kunna möta behovet från den växande populationen i centrala Stockholm (Stockholms Hamnar AB, 2019).

1.2 Syfte

Denna rapports syfte är att undersöka Stockholm Norviks konkurrenskraft genom att jämföra med etablerade kriterier som anses viktiga för en hamns konkurrenskraft. Vidare undersöks hur etableringen av hamnen kommer att påverka godsflöden hos konkurrerande hamnar i Sverige.

1.3 Frågeställningar

1: Hur står sig Stockholm Norvik utifrån de etablerade kriterier som används för att möta en hamns konkurrenskraft?

2: Hur kommer konkurrerande svenska hamnars godsvolymer att påverkas i och med etableringen av Stockholm Norvik?

1.4 Avgränsningar

Denna rapport avgränsar sig till containrar och dess import- och exportflöde i Stockholm Norvik, den tar alltså inte hänsyn till det tänkta transshipment flödet. Författarna har även valt att bortse konkurrenssituationen i östersjön utanför Sverige. Vidare berör inte rapporten de politiska konflikter och synpunkter som hamnen fört med sig vid upprättandet. Ingående forskning gällande konkurrerande hamnar har valts att inte genomföras då rapporten blivit för omfattande. Konkurrenskriterier i teoriavsnittet har avgränsats till de som upplevts mest relevanta för en containerhamn. Inga ekonomiska aspekter har tagits i beaktning.

2

2 Teori

Under detta avsnitt redovisas tidigare forskning som ligger till grund för att besvara rapportens frågeställningar. En allmän beskrivning av hamnen och vad en hamn har för funktion samt vilka kriterier som skall uppfyllas för att uppehålla dess konkurrenskraft följer nedan.

2.1 Bakgrund

Historiskt har hamnen varit avgörande för samhällsutveckling och är ett avgörande gränssitt mellan hav och land. I takt med skal-ekonomins intåg har allt större fartyg med högre lastkapacitet byggts, vilket i sin tur tvingat hamnar bemöta denna utveckling genom ständig anpassning av sin verksamhet för att bibehålla konkurrenskraft (Stopford, 2009). Stockholm är Sveriges folktätaste region, det finns alltså en marknad som är beroende av import- och exportgods. Sedan tidigt 1900-tal har Frihamnen servat Stockholms kommun, men också regionen, med gods för att utveckling av industri och konsumtion skall kunna fortlöpa. Dock har den ökade populationen i Stockholm tillsammans med prognostiserad ökad handel gjort Frihamnen otillräcklig (Ignell et al., 2011), samtidigt som västkusten har haft en minskning av containergods med cirka sex procent och ostkusten haft en ökningen med samma procentenhet (Transportföretagen, 2019).

Frihamnen anses inte kunna tillmötesgå de krav som aktörer ställer i form av effektivitet och tillgänglighet, samtidigt som Stockholms kommun vill använda landytan till bostäder och lätta på trafikflödet i och kring stadskärnan (Castwall, 2017). På Norviksudden i Nynäshamn har hamnbolaget valt att uppföra Stockholm Norvik som skall vara en hamn med kapacitet för oceangående fartyg att kunna anlöpa. Hamnbolaget har tillsammans med Hutchinsons Ports (terminaloperatör) gjort prognosen, att vid fullt utvecklad verksamhet hantera 500.000 TEU's. Detta är en markant ökning jämfört med vad Frihamnen tidigare hanterat. Svenska ostkusten har idag ett tjugotal containerhamnar som av Sjöfartsverket bedriver godkänd hamnverksamhet, dessa hanterar containrar idag eller har gjort de senaste åren (Jaan, 2016).

2.1.1 Tidigare forskning

Denna rapport grundas på en vetenskaplig artikel av Kaliszewski, Kozlowski, Dabrowski och Klimek (2020) som har undersökt vilka kriterier som gör en hamn konkurrenskraftig. Kaliszewski et al. (2020) skickade ut frågeformulär till främst rederier där respondenterna fick 20 olika kriterier som de fick bedöma på en skala 1-10 hur viktig varje kriterium är för respektive respondent. Med denna metod fick Kaliszewski et al. (2020)

fram vilka kriterier som kunde anses viktigare än andra att leva upp till. Sedan har ytterligare artiklar och litteratur använts för att djupdyka något i dessa kriterier.

2.1.2 Hamnens funktion

En hamn är som tidigare nämnts av yttersta betydelse i transportkedjan och en framgångsrik hamn bidrar till samhällsekonomiska fördelar. Traditionellt ägs hamnbolaget av kommunen och är ofta en viktig inkomstkälla eftersom kommunen erhåller utdelning från hamnbolaget (Notteboom et al., 2020). Vidare menar Notteboom et al. (2020) att hamnbolaget äger infrastrukturen kring en hamn och arrenderar sedan ut till aktörer som driver terminalverksamheten. Terminalverksamheten bedriver den operationella verksamheten i en hamn, alltså last- och lossning, lagring och liknande servisar. De flesta hamnar arbetar utefter en modell som kallas *Landlord Port Authority* vilket innebär att terminalen äger suprastrukturen enligt Notteboom et al. (2020) vilket syftar till kranar, truckar och så vidare, alltså all flyttbar utrustning. Utöver arrendet genereras pengar till hamnbolaget från terminalen i form av koncessionsavgift som enkelt uttryckt är en avgift per enhet, ton eller motsvarande som terminalen betalar hamnen (Notteboom et al. 2020). Övriga inkomstkällor är skattemedel från andra aktörer i och med en hamns verksamhet, exempelvis agenter, skeppsmäklare, speditörer med flera. Det vill säga att det uppkommer flertal arbetstillfällen och möjligheter att bedriva sin egen verksamhet kopplad till hamnens existens.

Traditionellt är större städer hamnstäder då de har genererat arbetstillfällen genom åren, hamnverksamheten har då bedrivits i stadskärnan vilket har resulterat i att utvecklingen av hamnar har begränsats av staden (Notteboom et al., 2020). Vidare menar Notteboom et al. (2020) att många existerande hamnar har fått flytta sin verksamhet ut från staden på grund av begränsningar i utbyggnad. Genom att flytta hamnen så kan utsläpp och buller från fordonstrafik och fartyg minska.

2.1.3 Kriterier för upprättande

För att en hamn skall kunna bidra till en ekonomisk tillväxt behöver det finnas ett behov för att den skall vara attraktiv bland redarna att anlöpa och lastägare att transportera via. Det finns kriterier som en hamn behöver uppfylla och vissa är viktigare än andra beroende på typ av hamn. Kriterium som är väsentliga vid upprättande av en hamn är ett naturligt vattendjup och tillgång till vägar för att undvika tillkommande kostnader menar Notteboom et al. (2020).

Konkurrens uppstår när aktörer tävlar och konkurrerar om samma kunder inom en marknad (Fortnox, 2020). Konkurrenskraft blir då måttet på hur väl en aktör står sig gentemot andra aktörer på samma marknad. För

att en hamn skall anses vara konkurrenskraftig, och därigenom attrahera godsvolymer, finns kriterier att uppfylla. Hög konkurrenskraft är inte enbart viktig för hamnen i sig utan också för industri samt samhällsekonomin i stort. Hamnen spelar en viktig roll som handelspost eftersom den förbinder regionen och/eller landet till omvärlden genom handel (Kaliszewski et al., 2020).

Huruvida en hamn är konkurrenskraftig eller inte beror på vilket perspektiv man väljer att ta. Aktörer, exempelvis speditörer och rederier, har dels gemensamma men också skilda kriterier för att hamnen ur deras perspektiv skall anses konkurrenskraftig. Enligt Kaliszewski et al. (2020) väljer speditörer tre gånger av fyra rederier att samarbeta med först och valet av hamn landar hos rederiet. Detta beskriver att hamnarna borde fokusera på vad rederierna anser vara de viktigaste egenskaperna för en konkurrenskraftig hamn

2.2 Konkurrens och Kriterier för konkurrenskraft

Hamnen bör ha geografiska fördelar, alltså ligga strategiskt väl för rederier att välja ingå i deras slingor. Vidare menar Kaliszewski et al. (2020) att hamnens *turn around time*, vilket kan beskrivas som effektiviteten, är en viktig faktor för hamnens konkurrenskraft. Vägar och järnvägar anses ha betydande roll för en hamns attraktivitet. Nedan redovisas dessa kriterier mer ingående.

2.2.1 Geografisk position

Ett grundläggande kriterium för att en hamn skall attrahera godsvolymer är dess geografiska position (Fleming och Hayuth, 1994). Om hamnens geografiska position skall anses vara fördelaktig eller ej är främst beroende av dess omgivning. Begreppet geografisk position innefattar transportavstånd till konsumtions- och produktionsområden, att hamnen ligger i anslutning till farled med adekvat djupgående samt möjlighet till intermodala transportlösningar är viktiga kriterier. (Institute of Chartered Shipbrokers, 2010).

Djupgående och anslutning till farled är av betydelse för att attrahera fartyg med hög lastkapacitet. En hamn ansluten till farled har större möjlighet att få rederier att anlöpa hamnen än vice versa. Detta i sin tur resulterar i att industrin är mer benägen att etablera sig i omkringliggande region för att kunna importera och exportera gods med kort avstånd till hamnen, vilket leder till minskade transportkostnader för industrin. Intermodal transport är även av betydelse för att på ett kostnads- och miljöeffektivt vis få gods att transporteras till och från hamnen via inlandsförbindelser, exempelvis järnväg. (OECD, 2014)

2.2.2 Maritime connectivity

Begreppet *maritime connectivity* refererar inte endast till en hamns koppling till andra hamnar utan också till dess positionering i ett transportnätverk. I en bransch som är konkurrensutsatt är god koppling till andra hamnar av stor vikt, eftersom det möjliggör ökad frekvens av skeppningar och därigenom kan ökad pålitlighet gentemot lastägare säkerställas. Vanligtvis korresponderar hamnens storlek till grad av *maritime connectivity*. Närliggande hamnar kan uppnå synergieffekter genom att ha olika profiler när det kommer till *maritime connectivity*. Exempelvis har Hamburg utvecklad *maritime connectivity* med Asien medan närliggande Bremerhaven har detsamma med Nordamerika. Detta gör att de båda hamnarna kan förse gemensamt inland med gods från två av världens största marknader (OECD, 2014).

2.2.3 Inlandsförbindelse

Infrastrukturen från inlandet till en hamn är av yttersta betydelse, särskilt för en *gatewayhamn*, till skillnad från en *transshipmenthamn*, då gods skall till och från inlandet till hamnen. En hamn är ofta begränsad till sin yta och är i behov av inlandsterminaler, det vill säga att containrar som anländer hamnen direkt transporteras vidare till en inlandsterminal (Notteboom et al., 2020). En inlandsterminal har samma funktion som en hamnterminal, skillnaden är att den ligger i inlandet för att avlasta hamnterminalen. Vidare menar Notteboom et al. (2020) att det då krävs goda järnvägsförbindelser och vägar. Det är fördelaktigt att använda sig av tåg då det är stora mängder som skall till samma plats, både ur en kostnads- och miljösynpunkt, förutsatt att inlandsterminalen inte ligger i anknytning till hamnen. Inlandsterminalen bidrar då även till minskade köbildningar för lastbilar till och från hamnen (Notteboom et al., 2020).

Containrar från andra håll än inlandsterminalerna skall också transporteras till och från hamnen. Stor del av containrarna transporteras av lastbilar, vilket medför att goda vägförhållanden anses som betydande i infrastrukturen för en hamn. Goda vägförhållanden i denna mening är kapaciteten på vägarna, utan detta ökar risken för köbildning vilket i sin tur medför förseningar i transportkedjan enligt Accario och McKinnon (2013) och ökade kostnader för slutkund.

Fartygens kapacitet ökar för att rederierna vill uppnå skalekonomi, vilket medför att antalet fartygsanlöp minskar (Guerrero 2018). Vidare menar Guererro (2018) att det blir större tryck på vägar och järnvägar eftersom flödet av containrar blir mer koncentrerat till vissa tidpunkter då fartygen anländer. Är inte vägar och järnvägar tillräckliga för att bedriva hamnverksamhet kan utfallen bli som ovan nämnt köbildningar och i förlängningen förseningar i transportkedjan.

2.2.4 Hamnservice

Det som enligt redarna anses som det viktigaste kriteriet att uppfylla för en hamn är hamnservice (Kaliszewski et al., 2020). Detta innefattar effektiviteten (hastigheten) för lastning och lossning samt landutformning (Kaliszewski et al., 2020). Effektiviteten kan sammanfattas i utrustningen, utrustningens modernitet samt dess tillgänglighet.

Effektivitet

En hamn bör kunna erbjuda moderna kajkranar som effektivt och med enkelhet kan lasta och lossa containrar från/till fartyg. Kajkranarnas storlek måste kunna möta den tänkta storleken på fartyg som hamnen har för avsikt att operera men också antalet kranar och kajlängd är betydande gällande hur många fartyg som kan opereras samtidigt (Kaliszewski et al., 2020). Beroende på vilken marknad hamnen vill konkurrera på måste förutsättningarna finnas från början. Detsamma gäller truckar och dylikt som förflyttar containrar på hamnområdet, det måste finnas tillräckligt med resurser. Som tidigare nämnt blir fartygen större och antal anlöp färre, vilket medför toppar och dalar under verksamheten och det krävs då tillräckligt med utrustning för att klara av topparna på ett effektivt sätt (Kaliszewski et al., 2020).

Landutforming

I hamnservicen ingår att kunna erbjuda omlastning från fartyg till både lastbil och järnväg för vidare transport till inlandet. Vidare skall förvaring av containrar kunna erbjudas och depåer för tomcontainrar samt reparation (Kaliszewski et al., 2020). Och då tillkommer även indirekt planering av containrar som skall förvaras, det är viktigt att hamnen har ett fungerande system för hur man förvarar containrar både tomma och med gods.

2.3 Stockholm Norviks egenskaper och förutsättningar sett till kriterier

2.3.1 Geografiska position

Flytten av hamnen från Stockholm till Norvik innebär en förflyttning 6,5 mil söderut.

Djupgåendet i och till hamnen är 16,5 meter, vilket är tillräckligt för oceangående fartyg att anlöpa (Hutchison Ports, 2020). Vidare finns anslutning till farled och lotstid till hamnen uppgår till cirka 30 minuter enligt N. Ebersson (Personlig kommunikation, 26 mars 2020). Cirka 50 procent av Sveriges

konsumtion är knuten till Stockholmsregionen, detta område ligger i anslutning till hamnen genom väg- och järnvägsanslutningar.

2.3.2 Maritime Connectivity

Hutchison Ports menar att Stockholm Norvik kommer ingå i fraktstråk som inkluderar större transshipment hamnar. Detta gör att hamnen blir en del i en större transportkedja som sträcker sig till stora delar av världen. Förhoppningen är att i framtiden kunna attrahera fartyg som direkt från andra delar av världen anlöper, eftersom förutsättningarna finns. Antal anlöp per vecka kan komma variera mellan tre och tio men enligt Johansson (personlig kommunikation, 23 april 2020) är det svårt att förutsäga exakt antal innan hamnen är i drift.

2.3.3 Inlandsförbindelser

Järnväg

Enligt Harnesk (2020) har fyra kilometer järnväg, med kapacitet för 750 meter långa tåg, upprättats från hamnen för att anslutas till Nynäsbanan, detta ger en tågförbindelse till Stockholm varifrån övriga Sverige kan nås. Enligt Harnesk (2020) har Stockholm Norvik fått avgångsplatser i den reguljära järnvägstrafiken, som bland annat innefattar orter som Stockholm, Hallsberg, Borlänge, Västerås, Eskilstuna och Insjön, de fyra sistnämnda orterna har exportindustri. Stockholm Norvik har estimerat att cirka 25 procent av godset till och från hamnen kommer transporteras via järnväg (Carlsson et al., 2017). Vidare nämner de att kapaciteten på järnvägen överskrider de förväntade volymerna och att allt gods med destination inom länet kommer transporteras med lastbilar.

Väg

Öppnandet av Stockholm Norvik kommer innebära ökad belastning på vägnätet söder om Stockholm. Framförallt framgår enligt Carlsson et al. (2017) att vägarna 225 och 73 är de två vägar som kommer användas primärt i transportkedjan. Maria Nimvik Stern, generalsekreterare Mälardalsrådet, berättar i intervju med Sveriges Television att vägnäten i anslutning till hamnen inte är anpassat och infrastrukturplaneringen inte utvecklats i takt med etableringen av Stockholm Norvik.

Prövotidsredovisningen av Carlsson et al. (2017) menar att det är väg 225 som kommer vara det primära valet för vägtransporter där slutdestination är belägen väster- eller söder om Södertälje. Redovisningen visar

att det finns olägenheter kring väg 225 på grund av att den är olämplig för tung trafik, vilket kommer bli än mer märkbart till följd av andelen tung trafik som tillkommer i och med öppnandet av Stockholm Norvik. Boende längs med väg 225 har även de påpekat brister kring trafiksäkerheten, man planerar att hålla en demonstration på öppningsdagen av Stockholm Norvik ("Sorunda mobiliserar för demonstration när Norvik öppnar", 2020). Övrigt anses väg 73 uppfylla den standard som krävs för den väntade trafik i norrgående riktning.

2.3.4 Hamnservice

Hutchinson Ports är terminaloperatör och Stockholm Norvik är den minsta terminal de hanterar. Harnesk (2020) förklarar att "hamnen blir lite av experimentverkstad", Hutchinson Ports kommer använda sig av sin bästa teknologi och testa denna i hamnen. Nedan redogörs för Stockholm Norviks förutsättningar kring dessa begrepp.

Effektivitet

Stockholm Norvik är utrustad med två stycken "super post-panamax" kranar med kapacitet att hantera de största fartygen som går in i Östersjön. Kranarna mäter 120 meter i höjd vid uppfällt läge, kan lyfta dryga 80 ton samt är till 80 procent automatiserade och är kopplade till 450 meter kranspår menar Stockholms Hamnar (2020) vilket medför att 450 meter kaj finns att tillgå idag. Vid full utbyggnad kommer containerhamnen att ha 800 meter kaj till förfogande för anlöpande fartyg.

Vad beträffar truckar som förflyttar containrar på området kommer Stockholm Norvik att använda sig av grensletruckar menar Harnesk (2020), vilka är de vanligaste truckarna vid förflyttning i containerterminaler. Dessa grensletruckar har en lyftkapacitet på 40 ton och kan stapla fyra containrar på höjd. Totalt kommer det finnas åtta stycken grensletruckar vid uppstartsfasen och då kommer de att vara manuellt styrda för att inom en tvåårsperiod övergå till att vara helt automatiserade (Harnesk, 2020).

Landutformning

Som tidigare nämnt kommer hamnen tillhandahålla möjligheter för intermodala transporter, alltså att container som lossats från fartyg med enkelhet kan lyftas på både lastbil och järnväg eller vice versa. Enligt Stockholm Hamnar (2020) kommer de att kunna erbjuda depåer för förvaring av både fyllda och tomma containrar, det kommer finnas möjlighet för el-anslutningar för bland annat reefer-containrar samt service för rengöring och reparation.

Stockholm Norviks ambition är att fungera som ett nav i Östersjön där oceangående fartyg skall anlöpa. En nyckel för Stockholm Norvik att uppnå uppsatta mål kring godsvolym är att få lastägare att ändra sina transportkedjor, att välja den direkta sjövägen istället för Göteborgs Hamn och vidare transport med väg eller järnväg.

3 Metod

I detta kapitel kommer metoderna för hur författarna insamlat information och behandlat denna att beskrivas. Utifrån de olika alternativa tillvägagångssätt som kan tillämpas beroende på vilken typ av rapport det är, krävs att vissa kriterier uppfylls. Dessa kriterier redovisas här.

3.1 Metodval

Den här rapporten är baserad på kvalitativa data, då vi i stort sett enbart använder oss av ord som är framtagna ur vetenskapliga artiklar, böcker, rapporter och frågeformulär bestående av öppna frågor. Enligt Denscombe (2009) utgår kvalitativ metod från ord och/eller bilder som framtages genom transkriberade intervjuer, textdokument och diverse iakttagelser. De vetenskapliga artiklarna som vi använt oss av återfinns huvudsakligen i teori och resultat, där vi genom dessa redovisar vad som kännetecknar en hamns konkurrenskraft enligt olika källor. I resultatet och diskussionen återkopplar vi verkligheten mot teorin. Diskussionen kommer då att kunna urskilja hur Stockholm Norviks konkurrenskraft står sig i förhållande till kriterierna. Den kvalitativa data som inhämtats från litteraturen används som komplement till det material som samlats in från frågeformulären, som är vår empiri. Respondenterna är sakkunniga personer verksamma inom branschen som med sin professionalism på området hjälper oss att få en helhetsbild av hur utfallet kan bli både praktiskt och teoretiskt.

3.2 Fallstudie

Eftersom rapporten inriktar sig på ett specifikt fenomen där omständigheterna och villkoren får en central roll i beskrivningen av fallet, blir det enligt Denscombe (2009) en fallstudie. Vidare menar Denscombe (2009) att en fallstudie som ett specifikt fenomen inte kan generaliseras. Detta kan appliceras i denna rapport då en hamns konkurrenskraft som denna studie inriktar sig på inte går att generalisera. Det går alltså inte att studera en hamn i urvalet och analysera vad som gör den konkurrenskraftig, det är förutsättningarna som avgör möjligheterna för hamnen och hur den drar nytta av dessa.

3.3 Datainsamling

Data som samlats in till denna rapport delas in i olika kategorier. I huvudsak kommer rapporten grundas på data som andra samlat in, men som inte är specifikt framtaget till syfte för denna rapport (Höst, Regnell och Runesson, 2006). Enkäten som besvarats av respondenterna är bestående av fem eller sex öppna frågor, vilka handlar om olika scenarion kring vad som kan komma påverkas av hamnens etablering. Anledningen till att antalet och utformningen av frågorna skiljer sig för respektive kategori är att vi anser de är verksamma inom olika områden och vi på så vis kan få de mest gynnsamma svaren från varje respondent. Till exempel har troligen ett rederi och en speditör olika kunskap samt kriterier kring vad som är väsentligt ur deras perspektiv för att hamnen skall vara konkurrenskraftig. Respondenterna som varit delaktiga kommer att vara verksamma i Stockholm Norvik eller påverkas av hamnen. Frågorna skiljer sig något beroende på kategori, syftet har varit att få jämförbara svar. Vi valde att först ta kontakt med respondenterna för att undersöka intresset om att ingå i denna undersökning. Om utfallet varit sådant att de inte varit intresserade hade vi haft möjlighet att undersöka intresse från annat håll. Det blir mer personligt att göra på detta vis och därmed ökar möjligheterna för svar (Denscombe, 2009).

3.4 Urval och hantering av enkäter

Intervjuobjekt valdes genom ett stratifierat urval, vilket definieras genom att intervjuobjekten delas upp i kategorier för att sedan göra urval ur respektive kategori (Höst et al., 2006). Intervjuobjekten kategoriserades i speditörer, rederier och hamnar. Urvalet av speditörer och rederier gjordes baserat på huruvida de var verksamma i Frihamnen. Tre bidragande hamnar för den svenska import- och exporthandeln valdes slumpmässigt ut samt Stockholm Norvik. Vidare bestod respondenterna av tre speditörer samt fyra rederier. Vi valde att samla in data via enkäter från respondenter eftersom intervjuer ansågs för tidskrävande och ekonomiskt ohållbart på grund av resekostnader. Att vi använde oss av tre kategorier med olika enkätfrågor för varje kategori var för att få en sådan bred uppfattning kring Stockholm Norvik som möjligt, vilket även blev utfallet. Genom detta utförande kunde Stockholm Norviks etablering ses ur olika perspektiv, både från de olika kategorierna men samtidigt inom samma kategori med olika förutsättningar. Respondenterna består av individer med god och för rapporten relevant erfarenhet inom branschen, samtliga med chefsposition inom sitt bolag. Antalet respondenter är totalt elva stycken, varav nio är män och två är kvinnor. Respondenternas ålder är mellan 54-33 och snittåldern är 43 år.

Hanteringen av svaren som inkommit från frågeformulär har skett i enlighet med överenskommen anonymitet. Eftersom frågorna var öppna i enkätform så blev svaren varierande men röda trådar kunde urskiljas och samband ses. Vi valde att sammanfatta svaren från de olika kategorierna där svar som var likvärdiga varandra delades in i en uttryckande sammanfattning. Samtidigt som varje unikt relevant svar för frågeställningarna som respondenterna valde att yttra medtogs. Resultatet visar hur rapporten valde att sammanfatta svaren för varje kategori. Kategorierna användes som rubriker eftersom att diskussionen bevisar hur väl Stockholm Norvik står sig till de kriterier som bör uppfyllas, och då upplevde vi att det var enklare att urskilja om uppbyggnaden av resultatet utfördes på detta sätt och även underlätta för läsaren.

3.5 Analys av data

Vid analysen av data användes en process i fem steg. Dessa fem steg beskrivs av Denscombe (2009) enligt nedan punkter i fallande ordning.

- Förberedelser av data
- Förtrogenhet med data
- Tolkning av data
- Verifiering av data
- Presentation av data

Förberedelsen gjordes genom att för varje kategori sätta samman svaren från varje fråga för att kunna se likheter och skillnader på inhämtad data. Förtrogheten skaffade vi oss av att läsa texten av den data som skulle bearbetas flertalet gånger både själva och högt för varandra för att säkerställa vad innebörden egentligen var. Efter dessa genomföranden kunde en tolkning av data från varje fråga genomföras och sammanställas. Dessa genomföranden gjorde oss tillräckligt säkra på vad som skulle tas med respektive inte tas med i rapporten. Verifieringen av data kontrollerades i den grad att fick vi fler än ett liknande svar ansåg vi det vara trovärdigt. Var det svar som inte liknade varandra användes litteratur och nyhetsartiklar för att se om svaret var av relevans eller inte. Till sist när denna rådata bearbetats arbetade vi med den text som sammanställts så att vi kunde lägga tyngd på det som ansågs viktigare än annat och presentationen av texten hade den innebörd som skulle förmedlas.

3.6 Litteratursökning

För att öka reliabiliteten av rapporten har litteratursökning använts. Sökningarna har utgått från Chalmers Tekniska Högskolas biblioteks sökmotor där vetenskapliga artiklar, litteratur samt ett tidigare kandidatarbete påträffats, *Taylor & Francis* samt *ScienceDirect* är namnet på de databaser var vi fann de vetenskapliga artiklarna. Dessa databaser går båda att finna på Chalmers Tekniska Högskolas biblioteks hemsida Vidare har aktuella artiklar och rapporter som beskriver bakgrunden till etableringen av Stockholm Norvik använts. De vetenskapliga artiklarna återfinns i teoridelen där de ligger till grund för diskussionen. Litteratur i form av böcker har mestadels använts till att förstå utformning och metod i rapporten. Genom att pröva olika sökord fick vi fram de kombinationer som gav bäst resultat och på så vis hitta de mest aktuella samt givande artiklarna för denna rapport. Sökord som använts på Chalmers Tekniska Högskolas biblioteks hemsida: *competitiveness*, *ports*, *shipping*, *container*, *hinterland connections* och *container volume*. Dessa har använts enskilt men även tillsammans för att göra sökningen mer träffsäker.

3.7 Etik

För att på etiskt sätt inhämta information från deltagande respondenter är informerat samtycke i studien viktigt och betydande (Denscombe, 2009). De deltagarna som varit berörda i denna studie har varit medvetna om frivilligheten i att medverka i undersökningen. Anonymiteten har varit av betydande roll därför har vi erbjudit deltagarna att få en förhandsvisning av studien för att kunna ge dem möjligheten att påpeka brister i hanteringen. Eftersom frågorna besvarades i skriftlig form så fanns där tid för deltagarna att reflektera i den tid de ansåg sig behöva. Informationen som gavs till respondenterna var att deras medverkan var frivillig och att deras svar kommer att ingå som underlag för våran rapport, denna information gavs ut via telefon innan utskick. Medgivandet samlades in via telefon samt att de valde att svara på ett frivilligt frågeformulär Genom detta utförande fanns även möjlighet för deltagarna när de läst frågorna att dra sig ur eftersom det var frivilligt. Enligt Denscombe (2009), när information som efterfrågas är känslig så förespråkas ett informerat samtycke vilket anses är gjort med tanke på att de själva svarat på frågeformuläret med given information.

4 Resultat

I detta avsnitt redovisas resultatet från de enkätformulär som skickats till respondenter via mail samt begränsningar av Stockholm Norviks containerterminal. Avsnittet är uppdelat efter respektive respondentkategori och är en sammanfattning av varderas generella uppfattning.

4.1 Rederier

Rederiers synpunkter gällande en hamns konkurrenskraft är betydande då det krävs anlop av fartyg för att bedriva hamnverksamhet. Nedan redovisas deras syn på hur pass väl Stockholm Norvik står sig konkurrensmässigt.

Rederierna anser att hamnen ligger i god anslutning till farled och har närhet till konsumtions- och produktionsområden. Närhet till farled bidrar enligt respondenterna till minskade anlöpskostnader, främst vad beträffar lots och bunker, medan närhet till konsumtions- och produktionsområden bidrar till godsvolymer, det finns alltså kunder som är i behov av godstransporter. Dock belyser en respondent logistiska brister på landsidan, både i hamnområdet och i anslutning till hamnen. Respondenten menar att faciliteter i hamnen och anslutningar till hamnen inte är tillräckligt utvecklade. Detta bidrar enligt respondenten till att det inte finns tillräckliga incitament för nya kunder, både rederier och lastägare, att använda sig av hamnen.

Respondenterna belyser att balans i import- och exportgoods i en specifik hamn inte är av särskilt stor vikt, fokus ligger istället på att rutten som helhet är balanserad. För att uppnå balans på slingan anser respondenterna att det är viktigt att Stockholm Norvik ingår i ett transportnätverk med en god mix av hamnar vars fokus på import och export är fördelat mellan hamnarna. Exempelvis belyser en av respondenterna att det hade kunnat vara en fördelaktig lösning om Stockholm Norvik kommunicerat med närliggande hamnar, både nationella och internationella, för att på så vis skapa slingor som varit balanserade i import- och exportgoods.

Att världens största terminaloperatör i Hutchinson Ports opererar i Stockholm Norvik anser rederierna positivt. Rederierna känner en tilltro till att terminaloperatören besitter de resurser som anlöpen kräver för att

ske så smärtfritt som möjligt samt att hamnområdet är väl utformat för att det inte skall uppstå komplikationer.

Generellt tror tillfrågade rederier att Stockholm Norvik kommer påverka konkurrerande hamnars godsvolymer, dock främst på ostkusten. En respondent påpekar att de volymer som Stockholm Norvik har som ambition att hantera hade kunnat fördelas mellan Norrköpings Hamn i söder och Gävle Hamn i norr. Vidare menar respondenten att någon av de tre hamnarna, Stockholm Norvik, Gävle eller Norrköping, kommer förlora på att Stockholm Norvik etableras eftersom det inte finns tillräckliga godsvolymer på ostkusten för att förse alla hamnarna. Göteborgs hamns godsvolymer tror inte respondenterna kommer påverkas nämnvärt eftersom de har goda inlandsförbindelser samt att ledtiden till Stockholm Norvik anses för lång. Dock påpekar två respondenter att Göteborgs Hamn kan komma påverkas förutsatt att politiker främjar sjötransport, exempelvis genom subventioner. Genom en sådan subvention ökar möjligheten att fler lastägare i Stockholmsregionen väljer att transportera sitt gods direkta sjövägen till Stockholm Norvik, istället för via Göteborgs Hamn och vidare inlandstransport till slutdestination. På så vis kan Stockholm Norvik knyta åt sig godsvolymer enligt respondenterna. Rederierna har inte för avsikt att anlöpa Stockholm Norvik med oceangående fartyg eftersom de inte anser att det i dagsläget finns tillräckliga godsvolymer för att motivera detta och menar att denna möjlighet får ses långsiktigt..

4.2 Speditörer

Speditörernas har störst överblick kring slutdestinationerna av godset som anländer Frihamnen. Därav har de givit sina synpunkter och åsikter kring Stockholm Norviks konkurrenskraft från landsidan.

Huruvida en hamn är konkurrenskraftig eller ej, är inte för en speditör något avgörande i deras val av hamn att vara verksam i. Detta framgår i deras svar då samtliga speditörer kommer att förflytta sin verksamhet från Frihamnen till Stockholm Norvik enbart för att rederierna väljer att flytta sina anlöp dit. Dock är inte flytten av gods 100% från Frihamnen till Stockholm Norvik utan delar av gods kommer att flyttas från Frihamnen till andra hamnar. Gällande infrastrukturen till och från hamnen anser två av speditörerna att väganslutningar kommer påverka dess attraktivitet negativt, den tredje anser inte att det kommer vara ett större problem förutsatt att godsvolymer inte överstiger vad Frihamnen idag hanterar. En speditör menar då med dessa vägförhållanden att det kan bli inkomstbortfall för åkaren och att detta i slutändan kommer påverka prisbilden för lastägare. En speditör känner osäkerhet kring frekvens av fartyg i hamnen vilket i sin tur påverkar lastägares möjlighet till frekventa skeppningar. Generellt uttrycker speditörerna att flytten

kommer påverka lastägaren beroende på vart denne är belägen i förhållande till hamnen, de som är belägna i södra delarna av Stockholm kommer påverkas positivt och de i norra delarna påverkas negativt. Två av speditörerna har sina primära upptagningsområden i de norra delarna av Stockholm. Det positiva med flytten för lastägare i de södra delarna är närheten som ökar samt att trafik slipper gå via Stockholm innerstad.

Vid fråga om Stockholm Norvik tros kunna konkurrera med närliggande hamnar så ges tre olika svar. En speditör tror inte att Stockholm Norvik kommer konkurrera med närliggande hamnar då dessa hamnar är väl förankrade med kunderna i respektive upptagningsområde och att de har rustat sina hamnar under tiden Stockholm Norvik projektet försenats. En annan speditör tror absolut att en ny konkurrenssituation kommer uppstå med tanke på satsningen och Stockholm Norviks uppsatta mål om 300 000 TEU's årligen. Den tredje speditören tror och låter ganska säker på att endast en ny konkurrenssituation uppstår mellan Stockholm Norvik och Gävle, som inte är till Stockholm Norviks fördel.

4.3 Hamnar

Hamnar är den respondentgrupp vars marknad på lång sikt kan komma bli mer konkurrensutsatt genom Stockholm Norviks etablering. Nedan redovisas respondenternas förväntningar och åsikter kring Stockholm Norvik.

Responderande hamnar menar att Stockholm Norvik har en erkänt duktig terminaloperatör och god sjöinfrastruktur. Dessa två faktorer är enligt respondenterna viktiga för att Stockholm Norvik skall kunna attrahera oceangående fartyg samt erbjuda den effektivitet rederierna efterfrågar. Å andra sidan anser respondenterna att Stockholm Norvik har ett ogynnsamt läge på landsidan samt ett upptagningsområde med obalans, mer import än export. Det ogynnsamma läget menar respondenterna bottnar i bristande väganslutningar samt att godset nödvändigtvis inte skall till Stockholm utan stora centrallager lokaliserade i Mellansverige, dessa centrallager servas av andra hamnar med kortare transportavstånd.

Tillfrågade hamnar tror inte att någon specifik hamns godsflöde kommer påverkas i större utsträckning än någon annans till följd av Stockholm Norviks etablering, åtminstone inte på kort- eller medellång sikt. Man menar att varje hamns godsflöde är relativt starkt förknippat med regionala upptagningsområden varför man inte tror på någon större påverkan. Vilken påverkan konkurrerande hamnars godsflöde kommer ha på lång sikt har respondenterna svårt att förutse. Ett scenario som en respondent förutspår är en minskning av

järnvägstransporter från Göteborgs hamn till stockholmsregionen. Detta eftersom det finns politiska initiativ som skall främja sjötransporter framför inlandstransporter, dock kommer det ta tid innan dessa initiativ kommer få effekt. Respondenterna menar att svenska ostkusthamnar haft en generell ökning av godsvolymer tack vare att industri i hamnarnas upptagningsområde haft en stark utveckling samt att Göteborgs hamn förlorat volymer till följd av prishöjningar och hamnarbetarkonflikt. Dessa volymer har i viss utsträckning svenska ostkusthamnar lyckats attrahera. En ytterligare faktor som bidragit till generell ökning av godsvolymer på Sveriges ostkust är att flera rederier etablerat slingor från Gdansk för att serva östersjön i stort. Sammanfattningsvis tror respondenterna att detta kan hjälpa Stockholm Norvik att attrahera godsvolymer. Det som respondenterna menar talar emot att Stockholm Norvik och dess attraktivitet är som tidigare påpekats infrastrukturella brister samt det geografiska läget. Två av de tillfrågade respondenterna menar att flytten av hamnen söderut kan resultera i att Stockholm Norvik får svårt att bibehålla godsvolymer i norra stockholmsregionen, man menar att Stockholm Norvik inte längre kommer ses som det självklara valet för kunder belägna där.

4.4 Stockholms Hamnar

Stockholms Hamnar AB, ägare av Stockholm Norvik, har besvarat hur de skall gå tillväga för att uppnå deras godsvolymsmål. Detta tillsammans med vad de anser göra hamnen konkurrenskraftig kommer här redovisas.

Stockholm Norviks starkaste konkurrensfördelar är djupgåendet som möjliggör anlöp av oceangående fartyg samt det geografiska läget som medför en tidsbesparing på 3,5 timmar i förhållande till Frihamnen. Moderniteten hos hamnen som kommer medföra kortare turnaround time för fartygen samt att terminaloperatören har goda kontakter med rederier komma kunna locka ytterligare rederier.

Stockholms Hamnar AB säger att Stockholm Norvik kommer ersätta Frihamnen sett till hanterat gods i hamn. Eventuellt ett par tillkommande rederier och förväntar sig en tillväxt då anlöp med större fartyg kan möjliggöras. Genom att möjliggöra anlöp med större fartyg kommer detta leda till större volymer, tillsammans med att kunna ändra lastägare beteende och transportera sjövägen istället för landvägen är förhoppningen att kunna attrahera godsvolymer. Alltså att kunna transportera direkt till Stockholm Norvik istället för via Göteborgs hamn och väg/järnväg till stockholmsregionen.

5 Diskussion

I detta kapitel diskuteras rapportens teori kopplat till dess resultat.. Diskussionen behandlar i vilken utsträckning Stockholm Norvik står sig till kriterierna, hur godsvolymerna påverkas. Avslutningsvis kommer en metoddiskussion att presenteras där validitet och reliabilitet diskuteras.

5.1 Hur står sig Stockholm Norvik utifrån de etablerade kriterier som används för att möta en hamns konkurrenskraft?

Studien visar att majoriteten respondenterna anser att Stockholm Norvik har en fördelaktig geografisk position med hänsyn till djupgående och närhet till farled. Kaliszewskis et al. (2020) forskning visar att detta är av vikt för att attrahera fartyg med hög lastkapacitet och vad som framgår av Stopford (2009) är att skal-ekonomin bidrar till ökade storlekar på fartygen. Vidare har Transportföretagen (2019) påvisat att västkusten haft en minskning av godsvolymer med cirka 6 procentenheter medan ostkusten haft en ökning med lika mycket, något responderande hamnar tror kommer fortsätta i samma riktning. Dock menar responderande speditörer att förflyttningen av hamnen söderut leder till ökat transportavstånd till lastägare i norra Stockholm. Detta visar Fleming et al. (1994) kan påverka hamnens konkurrenskraft negativt.

Att Sveriges östkust sett en ökning av godsvolymer härleder responderande hamnar till att flera rederier etablerat slingor från Gdansk till andra hamnar i Östersjön. Litteratur från OECD (2014) visar att god *maritime connectivity* kan säkerställas genom att en hamn är ansluten till andra hamnar och har god positionering i ett transportnätverk. Om Stockholm Norvik kan ingå i slingor kopplade till Gdansk kan god *maritime connectivity* säkerställas. I tillägg till detta menar Hutchinsons Ports (2020) att Stockholm Norvik kommer ingå fraktstråk med större transshipment hamnar.

Ett rederi, två speditörer och samtliga hamnar anser att väganslutningarna till Stockholm Norvik är bristfälliga. Accario et al. (2013) visar i sin forskning att bristande kapacitet på anslutande vägar kan leda till förseningar i transportkedjan, vilket i sin tur leder till ökade kostnader för slutkund, något som även en av de responderande speditörerna påpekar. Enligt Stopford (2009) medför skal-ekonomin ökande storlek på fartyg vilket enligt Gurerro (2018) bidrar till färre anlöp med större godsmängder koncentrerade till vissa tidpunkter. Vidare att ha i beaktning är att väg 225 är olämplig för tung trafik enligt Carlsson et al. (2017) samt att boende längs med vägen uttrycker brister kring trafiksäkerheten längs denna väg ("Sorunda mobiliserar för demonstration när Norvik öppnar", 2020). En av speditörerna påpekar att väg 225 inte

kommer påverka Stockholm Norviks konkurrenskraft förutsatt att godsvolymer är desamma som i Frihamnen. Detta bör tala emot Stockholm Norviks konkurrenskraft gällande inlandsförbindelser och dess målsättning om 300 000 TEU's per år.

Vad som är genomgående hos respondenterna är att samtliga anser terminaloperatören vara en av de starkaste faktorerna för hamnens konkurrenskraft, vilket i förlängningen tros generera att hamnen kommer vara effektiv. Kaliszewski et al. (2020) visar i sin forskning att rederier är de som gör valet av vilken hamn att anlöpa, något speditörerna anpassar sig efter. Responderande rederier anser att terminaloperatören i Stockholm Norvik besitter de resurser som anlöpen kräver och att hamnområdet är välutformat. Detta tillsammans med Harnesk (2020) beskrivning av hamnens moderna utrustning samt dess automation bör tala som en av Stockholm Norviks konkurrensfördelar.

5.2 Hur kommer konkurrerande svenska hamnars godsvolymer att påverkas i och med etableringen av Stockholm Norvik?

Majoriteten av respondenterna anser inte att Stockholm Norviks etablering kommer påverka godsflödet i konkurrerande hamnar. Fortnox (2020) beskriver konkurrens och konkurrenskraft som måttet på hur väl en aktör står sig i förhållande till andra. Om en hamn är konkurrenskraftig påvisas genom hur hamnen står sig till kriterierna i förhållande till konkurrerande hamnar. Alltså, Stockholm Norviks konkurrenskraft gentemot konkurrerande hamnar kan visa hur dess etablering kan påverka godsflödet. Konkurrenskraften hos Stockholm Norvik är då troligen inte tillräcklig för att påverka konkurrerande hamnars godsflöde.

Samtliga responderande hamnar samt en speditör menar att godsflöden i konkurrerande hamnar inte kommer påverkas eftersom varje hamn har god förankring i respektive upptagningsområde. Detta kan härledas till tidigare diskussion kring Stockholm Norviks inlandsförbindelser. Som tidigare påvisats bör Stockholm Norviks konkurrenskraft gällande inlandsförbindelser ha en negativ inverkan på hamnens möjligheter att nå andra hamnars upptagningsområde. Enligt OECD (2014) är lastägare måna om så låga transportkostnader som möjligt varför närhet till hamnen och goda inlandsförbindelser är av betydelse. Tre av respondenterna belyser att flytten av hamnen söderut minskar Stockholm Norviks konkurrenskraft i norra Stockholm. Konkurrenskraften i inlandsförbindelserna kommer då troligen bli avgörande då Accario et al. (2013) i sin forskning beskriver vikten av goda vägförhållanden för att effektivt och till lägre kostnad kunna transportera gods från upptagningsområde till hamnen. Den som utav Stockholm Norvik och Gävle Hamn som kan

erbjuda lastägare de mest effektiva och ekonomiskt hållbara inlandsförbindelserna kommer då troligen kunna attrahera dessa godsvolymer från norra Stockholm.

5.3 Metoddiskussion

Valet av tillvägagångssätt föll på fallstudie och kan i efterhand anses som det riktiga valet, eftersom informationen som eftersöktes och hur den framtogs är i enlighet med beskrivningen av denna metod. Frågeformulär tillsammans med artiklar av olika slag har givit författarna information från flera perspektiv, vilket varit av stor vikt under arbetets gång.

Genom att återblicka på val av metoder finns det delar vi hade kunnat utföra annorlunda. Enkätformulär som användes för att inhämta data från respondenter har i vissa avseenden haft brister, främst i form av uteblivna möjligheter till följdfrågor samt svårtolkade svar. För att undvika detta hade en fysisk intervju varit att föredra. Den fysiska intervjun, eller intervju “ansikte mot ansikte” som Denscombe (2009) kallar det, hade kunnat vara en lösning på ovan nämnda brister eftersom det möjliggjort direktkontakt med respondenterna. Dock skall det ur ett tids- och ekonomiskt perspektiv påpekas att denna studie blivit alltför krävande om fysiska intervjuer utförts, eftersom respondenternas säten legat spritt över Sverige. På grund av Covid-19 arbetar många av respondenterna hemifrån och är mer återhållsamma vad gäller fysiska möten för att minska smittspridningen, vilket försvårat arbetet om fysiska intervjuer utförts. Eftersom frågorna i frågeformulären varit av känslig karaktär vad gäller sekretessklassad information har respondenterna vara anonyma. På detta sätt har svaren kunnat hålla en högre sanningshalt som i sin tur givit rapporten en högre reliabilitet. Urvalet av respondenter har grundat sig i att författarna velat ha åsikter och information från ett så brett spektrum, inom relevanta kategorier, som möjligt för att få svar på rapportens frågeställningar. Samtliga respondenter som blivit tillfrågade har valt att ställa upp vilket varit ovärderligt för arbetet. Att påvisa grad av validitet är en utmaning för en rapport baserad på kvalitativ data, eftersom det inte finns något bestämt tillvägagångssätt för detta. Triangulering har bidragit till att säkerställa rapportens validitet. Genom kontrastering av data från olika källor, exempelvis genom att jämföra teori mot praktik, bidrar till rapporten validitet. Den kritik som kan riktas mot rapportens validitet är att det finns få absoluta siffror som kan påvisa att författarna presenterat “rätt” information (Denscombe, 2009), till skillnad från om studien varit kvantitativ. Enligt Denscombe (2009) innebär åtgärden (triangulering) ingen garanti för att datan är precis och exakt, snarare ökar sannolikheten.

Inhämtning av information från vetenskapliga artiklar anser författarna varit komplex. Fakta från artiklar har varit av generell karaktär medan varje hamn snarare har specifika egenskaper, detta har lett till att det i perioder varit vanskligt för författarna att applicera vetenskapen på Stockholm Norvik och av denna anledning har antaganden behövt göras. I diskussionsavsnittet har författarna ställt teori mot "verklighet" för att skapa sig en uppfattning kring vad som gör Stockholm Norvik konkurrenskraftig respektive inte.

Stockholm Norvik som ämne anses vara av hög relevans för godsflödet i Sverige. Dock kan det diskuteras kring vilka slutsatser som kan dras eftersom Stockholm Norvik ännu inte tagits i drift när vi färdigställde rapporten. Inhämtad information från respondenter och artiklar har av denna anledning i stora drag varit spekulativa, visserligen är det spekulationer grundade på bransch erfarenhet men ändå spekulationer. För erhålla en mer träffsäker slutsats hade det varit intressant att kontrastera spekulationer mot det verkliga utfallet av Stockholm Norvik, något som kunnat göras först efter att hamnen varit i drift antalet år.

Sammanfattningsvis har respondenter tillsammans med artiklar givit rapporten en nyanserad bild av Stockholm Norviks potentiella konkurrenskraft. Via triangulering, alltså att undersöka ämnet ur olika perspektiv och datakällor (Denscombe, 2009), har författarna ökat sin förståelse kring ämnet och en rimlig diskussion anses har genomförts.

5.3.1 Källkritik

Vi har valt att utgå från de fyra kriterier som Scott (1990) beskriver som grundläggande för utvärdering av artiklar och dess trovärdighet.

- Autenticitet, alltså att dokumentet är äkta och inte en förfälskning.
- Trovärdighet, att innehållet är riktigt och fritt från förutfattade meningar. Detta kan granskas genom att se till varför dokumentet skrevs, vem som skrev det och vilken status författaren hade i relation till syftet och till sist när dokumentet skrevs, i vilken social kontext.
- Representativitet, alltså om dokumentet är typiskt för det som behandlas och om det är fullständigt eller har redigerats.
- Innebörd, är innebörden tydlig och innehåller dokumentet osagda ting som kan läsas indirekt.

De artiklar som använts för rapporten har i första hand utgått från autenciteten för att granska trovärdigheten och till sist överskådat representativitet och innebörd. Vissa av rapporterna kan verka något partiska men det ansåg vi hörde till dessa rapporter. Vidare skiljs vanliga artiklar från vetenskapliga varför förfarandet för granskning av validitet och källkritik skiljer sig.

Även den fakta som erhållits från enkäter skall granskas kritiskt. En fördel med enkäter eller frågeformulär är att validiteten av svaren stärks av att missuppfattningar minskar (Denscombe, 2009). Detta eftersom att missuppfattningar minskar då budskapet framgår tydligare i text än tal, i båda riktningarna. Då det är olika aktörer som ger sina åsikter och bedömningar gällande ämnet så blir det en del partiska svar. Likt utvärderingen av artiklar valde vi att göra utvärderingen stegvis. Genom att till viss grad jämföra den data som erhöles via enkäter med aktuella nyhetsartiklar, litteratur eller allmänna uppfattningar kring ämnet, som enligt Denscombe (2009) beskrivs som triangulering, har en ökad validitet kunnat uppnås.

6 Slutsats

Nedan följer slutsatser baserat på rapportens innehåll samt förslag till vidare forskning. Genom att sammanfatta vad som beskrivs kopplat till frågeställningen kan en slutsats göras.

Stockholm Norvik uppfyller kriterierna för konkurrenskraft i varierande utsträckning. Hamnens geografiska position är god i de flesta avseenden utom att hamnen blir mindre konkurrenskraftig i norra Stockholm. *Maritime connectivity* anses också god eftersom hamnen kommer ingå i fraktstråk med större transshipment hamnar. Stockholm Norvik har inlandsförbindelser men det finns risk att väganslutningar inte har kapacitet i den utsträckning som troligen krävs för att hamnen skall uppfylla detta kriterium fullständigt. Terminaloperatören är erkänt skicklig och tros bidra till en god hamnservice genom effektiva last- och lossnings operationer samt erbjuda bra service i hamnen. Mätningen av konkurrenskraften som är gjord avser godsvolymer i uppstartsfasen och kriterierna kan betraktas som uppfyllda i denna utsträckning. Dock behöver inte detta betyda att kriterierna kommer vara uppfyllda vid en ökning av godsvolymer.

Hur Stockholm Norvik kommer påverka konkurrerande svenska hamnars godsvolym beror på i vilken utsträckning hamnen lever upp till kriterierna i förhållande till de konkurrerande hamnarna. Eftersom respondenterna inte anser att Stockholm Norvik kommer påverka konkurrerande hamnars godsflöden påvisar detta att konkurrenskraften hos Stockholm Norvik antingen är likvärdig eller sämre än konkurrerande hamnars konkurrenskraft. Främst begränsar inlandsförbindelser Stockholm Norviks möjligheter att nå konkurrerande hamnars upptagningsområde, varför inte deras godsvolymer tros påverkas till följd av etableringen.

6.1 Förslag till vidare forskning

Då Stockholm Norvik blev färdigställd första maj 2020 (under skrivandet av rapporten) har rapporten grundat sig på hur hamnen är planerad att bli. Detta har självfallet medfört en osäkerhet kring det framtida utfallet av konkurrenssituationen och hur denna kommer påverka godsflödet i konkurrerande hamnar. Av denna anledning finns det ett behov av uppföljning kring rapporten som helhet när hamnen varit i drift antalet år.

En investering av Stockholm Norviks storlek har krävt stora summor kapital från dess ägare. För att få avkastning på denna investering krävs att hamnen uppnår de godsvolymsmål som är uppsatta. I framtiden hade det därför varit lämpligt att undersöka huruvida Stockholms Hamnar AB fått denna avkastning eller inte. En aspekt som är intressant kring detta är att investering är från ett kommunalägt bolag, varför det kan anses vara än mer angeläget.

Vid samtal med aktörer inom branschen har det framkommit kritik som syftar till att Stockholm Norvik anses överflödig. Skeptiker menar att den prognostiserade ökningen av godsvolymer till Stockholmsregionen hade kunnat fördelas mellan Gävle Hamn, Norrköpings Hamn samt Södertälje Hamn. Med hänsyn till detta hade det varit av relevans att i framtiden utvärdera hur stor ökningen av gods faktiskt blivit och genom detta avgöra om Stockholm Norvik är överflödig eller inte.

7 Referenser

- Accario, M., McKinnon, A. (2013). *Efficient hinterland transport infrastructure and services for large container ports. OECD, Discussion Paper*(No. 2013-19), Hämtad från <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/5jz40sclnwf4-en.pdf?expires=1584700160&id=id&accname=guest&checksum=7DD13AC8167E8D35B8A3F237F6193858>
- Carlsson, H., Ljungqvist, L. & Swahn, J. (2017). Prövotidsredovisning Stockholm Norvik hamn: *Transportutredning*. Hämtad från https://www.stockholmshamn.se/siteassets/nyheter/2017/provotidsredovisning_stockholm_norvik_hamn.pdf
- Castwall, J. (2017). *Lägesredovisning: Utvecklingsprojektet Stockholm – Norvik Hamn*. Hämtad från <https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1903837>
- Dasgupta, S. (2019). What are different types of ports for ships?. *marine insight*. Hämtad från: <https://www.marineinsight.com/ports/what-are-the-various-types-of-ports/>
- Fleming, D., Hayuth, Y. (1994). Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy. *Journal of Transport Geography*, Volym(2), 3-18. Hämtad från <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0966692394900302>
- Fortknox. (2020). *Vad är konkurrens?* Hämtad från <https://www.fortnox.se/fortnox-foretagsguide/ekonomisk-ordlista/konkurrens/>
- Guerrero, D. (2018). Impacts of transport connections on port hinterlands. *Regional Studies*(53). <https://doi-org.proxy.lib.chalmers.se/10.1080/00343404.2018.1474192>
- Harnesk, T. (2020, 9 April). Norviks hamn redo ta emot världens största containerfartyg. *Ny teknik*. Hämtad från <https://www.nyteknik.se/premium/norviks-hamn-redo-ta-emot-varldens-storsta-containerfartyg-6993202>
- Höst, M., Regnell, B., Runesson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*. Lund. Författarna och Studentlitteratur. doi: 10.1016/j.marpol.2020.103896
- Hutchison Ports. (2020). *Om oss: Hutchison Ports Stockholm är den enda djuphamnen för containerverksamhet på den svenska östkusten*. Hämtad från <https://hutchisonportsstockholm.se/sv/#!/About-us>

- Ignell, J., Östberg J. (2011). *Konsekvensanalys på etableringen av hamnen på Norviksudden: Containerverksamhetens påverkan på konkurrenssituationen i östra Svealand* (Examensarbete, Chalmers Tekniska Högskola, Institutionen för sjöfart och marin teknik)
- Institute of Chartered Shipbrokers. (2010). *Port and Terminal Management 2010/2011*. Edinburgh: Witherby Seamanship International Ltd.
- Jaana, R. (2016). *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige: Hamnar i Sverige*. (16-00767). Hämtad från https://www.sjofartsverket.se/pages/106206/Bilaga%208_Hamnar%20i%20Sverige.pdf
- Kaliszewski, A., Kozłowski, A., Dąbrowski, J., Klimek, H. (2020). Key factors of container port competitiveness: A global shipping lines perspective. *Marine Policy*. (Article in press). doi: 10.1016/j.marpol.2020.103896
- Notteboom, T., Pallis, A., Rodrigue, J.P. (2020). *Port Economics, Management and Policy*. Hämtad från <https://porteconomicsmanagement.org/>
- OECD (2014), *The Competitiveness of Global Port-Cities*, OECD Publishing. doi: 10.1787/9789264205277-en
- Róbertsdóttir, R. (2020, 26 Februari). Fler lastbilar när Stockholms nya jättehamn öppnar. *Huddinge Direkt*. Hämtad från <https://www.stockholmdirekt.se/nyheter/fler-lastbilar-nar-stockholms-nya-jattehamn-oppnar/reptbs!BpW9q1BdT1pUlcZea6XlkQ/>
- Scott, J. (1990) *A Matter of Records*. Cambridge: Polity Press.
- Sorunda mobiliserar för demonstration när Norvik öppnar: ”Man går vid 225:an med livet som insats”. (2020, 11 Mars). *Nynäshamns Posten*. Hämtad från: <https://www.nynashamnsposten.se/logga-in/tv-text-sorunda-mobiliserar-for-demonstration-nar-norvik-oppnar-man-gar-vid-225-an-med-livet-som-insats>
- Stockholms Hamnar AB. (2019). *Därför byggs hamnen*. Hämtad från <https://www.stockholmshamnar.se/stockholm-norvik/projektet---att-bygga-en-ny-hamn/darfor-byggs-hamnen/>
- Stockholms Hamnar AB. (2020). *Super post-panamaxkranar på plats i Stockholm Norvik Hamn*. Hämtad från <https://www.stockholmshamnar.se/om-oss/nyheter/2020/super-post-panamaxkranar-pa-plats-i-stockholm-norvik-hamn/>
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics*. New York: Routledge
- SVT. (2020). *Trångt på Södertörns vägar när Norviks hamn öppnar*. [TV-program]. Stockholm: Sveriges Television AB
- Tillväxtverket. (2019). *Stockholm - snabb befolkningsökning*. Hämtad från <https://tillvaxtverket.se/statistik/regional-utveckling/lansuppdela-statistik/stockholm.html>

Transportföretagen. (2019). *Trafiken i Sveriges hamnars medlemsföretag*. Hämtad från <https://www.transportforetagen.se/contentassets/f579f131ea244968853cb65724344311/tabell-1-5a-kvartal-3-2019-inkl-innehallsforteckning.pdf?ts=8d7853331b53500>

Bilagor

Bilaga I – Enkätfrågor till rederier

1. Kommer ni att anlöpa Norviks hamn, i så fall varför? Utveckla gärna.
2. Ser ni några tendenser på om godsvolymerna till och från Stockholm ökar eller minskar?
3. Norviks hamn helt utbyggd har som mål att hantera 300 000 TEU's som import/export och 200 000 TEU's som transshipment. Eftersom att Frihamnen som skall ersättas av Norviks hamn idag hanterar ca 60 000 TEU's, blir detta en markant ökning om målet skall nås. Har ni för avsikt att minska era transporter till andra hamnar i Sverige för att kunna öka anlöpen till Norviks hamn under tid?
4. Norviks hamn kommer ge möjligheten att anlöpa med oceangående fartyg, detta gör att hamnen konkurrerar med Göteborgs hamn på ett annat sätt än innan. Tror ni att Norvik kommer bli konkurrenskraftigt nog att kunna konkurrera med Göteborgs hamn gällande oceangående fartyg och laster samt överväger ni att välja att gå dit med oceangående fartyg?
5. Övriga synpunkter eller tillägg om Norviks hamn?

Bilaga II– Enkätfrågor till speditörer

1. Har förstått att ni är speditörer i Frihamnen, kommer ni även vara speditörer i Norviks Hamn? Utveckla gärna varför oavsett svar.
2. Vad anser ni om att flytta verksamheten från Stockholm stad till Nynäshamn, kommer detta påverka er positivt eller negativt?
3. Vart går i huvudsak containergodset som anländer frihamnen idag?
4. Kommer den begränsade infrastrukturen till och från Norviks hamn påverka dess attraktivitet hos speditörer?
5. Tror ni att Norviks hamn konkurrerar med närliggande hamnar på östkusten på ett annat sätt än när det var Frihamnen?
6. Övriga synpunkter eller tillägg gällande driftstarten av Norviks hamn?

Bilaga III – Enkätfrågor till hamnar

1. Hur tror ni att fördelningen av godsflöden kommer att ändras i och med öppnandet av Norvik?
2. Norvik skall ersätta Frihamnen. I dagsläget hanterar frihamnen ca 60-65000 TEU's årligen. Norvik har som uppsatt mål att hantera ca 500000 (varav 200000 är transshipment) TEU's årligen. Vilka svenska hamnar tror ni att resterande gods skall tas ifrån?
3. Hur tror ni öppnandet av Norvik kommer påverka er verksamhet (konkret) samt vilka eventuella åtgärder har ni vidtagit för att bemöta detta?
4. Enligt statistik från Transportföretagen har godsvolymerna de senaste tio åren ökat på ostkusten med 8% medan västkusten har sett en minskning med 6%. Vad tror ni detta beror på och är det en framtida trend?
5. Vad anser ni talar för respektive emot att Norvik lyckas uppnå uppsatt mål kring godsvolym?
6. Övriga synpunkter eller tillägg om Norviks hamn?

Bilaga IV – Enkätfrågor till Stockholms Hamnar AB

1. Kommer all containerhantering ni har idag i Frihamnen ersättas Norvik? Alltså blir det några bortfall av containers, tillkommer containers eller är det samma som idag i Frihamnen?
2. Ni har som mål att hantera 300 000 TEU i import/export per år, idag hanterar ni ca 65000 TEUs. Hur skall ni nå detta mål?
3. Hur stor del av det hanterade godset är import respektive export i frihamnen idag? Och tror ni det kan ändras i och med öppnandet av Norviks hamn?
4. Vilka egenskaper anser ni vara era starkaste respektive svagaste ur konkurrenssynpunkt till närliggande hamnar?
5. På vilket sätt tror ni att er etablering kommer att påverka godsflödet i närliggande hamnar plus Göteborg?