

Intervjuer med transportköpare - underlagsrapport

1 Februari 2017

**Lloyd's List Intelligence
Maritime Intelligence Informa Consultancy**

Innehåll

Sammanfattning	7
1 Inledning.....	9
2 Undersökningens genomförande.....	11
3 Vad är NECA?	13
4 Analys av intervjuer.....	15
4.1 Allmänna synpunkter om NECA-direktivet.....	15
4.2 Företagens beroende av sjöburna transporter.....	15
4.3 Anpassningar till NECA-direktivet	16
4.4 Transportkostnadshöjningar på grund av NECA-direktivet.....	16
5 Våra kommentarer	19
5.1 Lokalt eller globalt direktiv.....	19
5.2 Fartygsflottans åldersprofil	19
Bilaga 1. Frågeformulär	21

Sammanfattning

Trafikanalys har fått i uppdrag av Regeringen att analysera konsekvenser för svensk industri av införandet av ett så kallat kvävekontrollområde, NECA (Nitrogene Oxides Emission Control Area) i Östersjön och Nordsjön. Trafikanalys har sedan gett i uppdrag åt Lloyd's List Intelligence att genomföra intervjuer med representanter för transportköpare i branscher som kan komma att påverkas av de skärpta utsläppskrav som kommer att gälla inom kvävekontrollområdet.

Telefonintervjuer har genomförts med 20 företag i främst skog och stålindustrin. De har fått svara på frågor om hur mycket sjöburna transporter de har, hur godsflödena övergripande ser ut och om/hur de kommer påverkas av införandet av ett NECA. För väldigt många har informationen om NECA-direktivet varit ny och de har bett om att få återkomma när de tagit reda på mer information. Alla företag som intervjuats har en stor andel export och är mycket beroende av sjötransporter till främst Storbritannien, Asien, Afrika, Nord- och Sydamerika. De är också mycket beroende av sjöburen import av råvaror till sin produktion.

De allra flesta är positiva till att Östersjön och Nordsjön blir ett NECA-område. Övergödningen i Östersjön är ett problem som alla har kännedom om. De är även positiva till sättet det införs på, dvs. att det endast gäller fartyg byggda efter 1 januari 2021. De flesta har dock synpunkter på att det återigen blir ett lokalt direktiv. De verkar på en global marknad och miljöpolitik kan inte vara lokal anser de.

Detta ligger långt fram i tiden och det är ingen som redan nu pratar om anpassningar på grund av NECA-direktivet. Då det endast gäller fartyg byggda 2021 och senare inser man att det kommer dröja väldigt länge innan man ser någon effekt av direktivet, både vad gäller effekt på Östersjöns välmående och effekt på transportererna. Det man resonerar kring är hur det på sikt kommer bli med tillgången på fartyg anpassade för NECA-området. Det skulle kunna leda till en allt äldre flotta som trafikerar Östersjön och Nordsjön, då rederier på grund av NECA-direktivet avvaktar med att beställa nytt. Man ser en risk att rederier väljer att inte anpassa fartygen för NECA-området när de ska köpa nytt tonnage och att det därmed skulle bli ett sämre utbud på fartyg, vilket i sin tur kan leda till ökade priser.

En analys av flottan som besökt Östersjö/Nordsjö-ECA under 2016 visar att det är en föråldrad flotta som går där. Totalt anlöpte 13,600 fartygsindivider en hamn i området. Dessa fartyg hade en total kapacitet på 493M dwt. Av dessa 13,600 fartyg är 938 (7%) äldre än 40 år. Mätt i kapacitet är det dock endast 1.5M dwt (0.3%) som är äldre än 40 år. Det är alltså många äldre fartyg men de har en låg kapacitet. Totalt 3,484 fartyg (26%) är äldre än 20 år. Dessa fartygs kapacitet är 26M dwt (5%).

Den svenska industrin använder i hög grad lite mindre fartyg. De fartyg som används är också i hög grad lite äldre (över 20 år). De är beroende av infrastrukturen i hamnarna i Östersjön som är ganska begränsad och i dagsläget inte tillåter alltför stora fartyg. Mindre fartyg kan mycket väl vara verksamma i över 40 år. Det kan alltså dröja ytterligare 20 år innan fartygen måste bytas ut och man möts av NECA-kravet.

1 Inledning

Myndigheten Trafikanalys har fått i uppdrag av Regeringen att analysera konsekvenser för svensk industri av införandet av ett så kallat kvävekontrollområde, NECA (Nitrogene Oxides Emission Control Area) i Östersjön och Nordsjön. Trafikanalys har sedan gett i uppdrag åt Lloyd's List Intelligence att genomföra intervjuer med representanter för transportköpare i branscher som kan komma att påverkas av de skärpta utsläppskrav som kommer att gälla inom kvävekontrollområdet.

Huvudsyftet med intervjuundersökningen är att skapa en förståelse för hur företagen tänker kring förändringar/anpassningar som en konsekvens av de skärpta kvävereglerna. Fokus ligger på de förändringar som påverkar transportmönster.

2 Undersökningens genomförande

Ca 25 företag inom främst skog- och stålindustrin har valts ut och sedan kontaktats. De personer som intervjuats har haft positioner inom logistik eller inköp. För väldigt många har informationen om NECA-direktivet varit ny och de har bett om att få återkomma när de tagit reda på mer information. Just på grund av att informationen varit ny och företagen har vetat väldigt lite om NECA, så har flera valt att tacka nej till en intervju.

Telefonintervjuer har genomförts med 20 företag i enlighet med det frågeformulär som utformats i samverkan mellan Trafikanalys och Lloyd's List Intelligence. Intervjuerna har genomförts under december 2016 och januari 2017.

Alla intervjupersoner har utlovats konfidentiell behandling av intervju svaren. Några har trots det varit försiktiga med att lämna ut fullständig information.

Inom skogsindustrin har 15 intervjuer genomförts, inom stål-, metall- och mineralindustrin 4, inom energisektorn 1 intervjuer. För de flesta intervjuade företagen är sjöfart det fortsatt viktigaste transportmedlet för deras export utanför Skandinavien.

Inom skogsindustrin har såväl papper-, kartong- och massa-tillverkare som sågverksföretag intervjuats. I några fall har intervjuerna behövt dubbleras för att täcka in både ingående- och utgående transporter.

Eftersom svaren har varit entydiga och vi inte kunnat se några skillnader mellan de olika branscherna vi intervjuat vad gäller anpassningar till NECA så redovisas inte branscherna var för sig.

3 Vad är NECA?

Kväveoxidutsläppen från sjöfarten är en stor källa till luftburet nedfall av kväve. Kvävet bidrar till övergödningen som är ett av de största miljöproblemen i Östersjön. International Maritime Organization (IMO) har, som föreslagits av HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission - Helsinki Commission), beslutat att begränsa utsläppen av kväveoxid (NO_x) från fartygen i Östersjön. Ett liknande förslag för länderna runt Nordsjön godkändes vid samma möte. Det slutliga beslutet kommer att tas vid nästa Marine Environment Protection Committee (MEPC) möte under våren 2017.

Beslutet om att inrätta ett kvävekontrollområde innebär att alla fartyg som byggts 2021 eller senare och som skall bedriva trafik i Östersjön eller Nordsjön, måste minska kväveoxidutsläppen med 80% jämfört med nuvarande utsläppsnivå. I praktiken innebär detta att för de flesta nybyggda fartyg måste vara utrustade med katalysatorer eller använda LNG för att uppfylla kraven.

Enligt beräkningar av European Monitoring and Evaluation Programme (EMEP) kommer den årliga minskningen av nedfallet kväve i Östersjöområdet vara 22 000 ton som en kombinerad effekt av ett Östersjö- och Nordsjö-NECA och jämfört med ett icke-NECA scenario. Dock kommer det behövas en lång period av förnyelse av flottan innan förordningen kommer att visa full effekt. Frivilliga system för befintliga fartyg kommer att vara avgörande för att uppnå ytterligare kväveutsläppsminskningar.

4 Analys av intervjuer

4.1 Allmänna synpunkter om NECA-direktivet

För de allra flesta har informationen om NECA-direktivet varit ny. Flera personer har bett om att få återkomma när de tagit reda på mer information. Några har varit i kontakt med rederier de anlitar men fått väldigt knapphändig information även därifrån, vilket indikerar att även rederierna är dåligt insatta i denna fråga.

De allra flesta är positiva till att Östersjön och Nordsjön blir ett NECA-område. Övergödningen i Östersjön är ett problem som alla har kännedom om. De är även positiva till sättet det införs på, dvs. att det endast gäller fartyg byggda efter 1 januari 2021. De drar paralleller till hur Sulphur Emission Control Area (SECA) infördes, där det gällde alla fartyg som trafikerar området från 1 januari 2015. Där drabbades transportköparna på ett helt annat sätt.

De flesta har synpunkter på att det återigen blir ett lokalt direktiv. De verkar på en global marknad och miljöpolitik kan inte vara lokal. En del har sina största konkurrenter i Sverige och Finland (dvs. inom NECA-området), vilket innebär att de drabbas på ett likvärdigt sätt. Andra har sina främsta konkurrenter nere på kontinenten eller utanför Europa och de drabbas då inte alls på samma sätt, vilket innebär snedvriden konkurrens. Med ett globalt direktiv skulle man snabbt få effekt både på miljön och på teknikutvecklingen. Någon transportköpare drar en parallell till när man införde förbud mot freoner. Det gjordes globalt och fick snabb effekt på miljön, samt drev på teknikutvecklingen.

4.2 Företagens beroende av sjöburna transporter

Alla företag som intervjuats har en stor andel export och är mycket beroende av sjötransporter till främst Storbritannien, Asien, Afrika, Nord- och Sydamerika. De är också mycket beroende av sjöburen import av råvaror till sin produktion. Till den skandinaviska och europeiska marknaden har de lite fler val och är inte fullt så beroende av sjötransporter. Mycket gods går på lastbil och färja den kortaste vägen över vattnet eller på järnväg.

I norra Sverige är exportföretagens beroende av sjöfart större, både när det gäller ut- och intransporter av råvaror och färdigvaror. Möjligheterna att föra över godstransporter till järnväg och landsväg bedöms som små eller obefintliga av både kapacitets- och kostnadsmissiga skäl. En stor del av exporten från den svenska basindustrin (massa, papper, kartong, trävaror, malm, stål och metaller) samt importen av råvaror (sågat virke, kol, malm) till och från Europa sker på mindre s.k. breakbulk-fartyg eller ro-ro-fartyg från hamnar utefter hela den svenska kusten. Närheten till industriernas mottagnings- och utskeppningshamnar, hög tillförlitlighet och en närmast obegränsad tillgång på fartygskapacitet gör dem attraktiva gentemot andra transportmedel.

4.3 Anpassningar till NECA-direktivet

Detta ligger långt fram i tiden och det är ingen som redan nu pratar om anpassningar pga NECA-direktivet. Då det endast gäller fartyg byggda 2021 och senare anser man att det kommer dröja väldigt länge innan man ser någon effekt av direktivet, både vad gäller effekt på Östersjöns välmående och effekt på transportererna.

Det man resonerar kring är hur det på sikt kommer bli med tillgången på fartyg anpassade för NECA-området. Det skulle kunna leda till en allt äldre flotta som trafikerar Östersjön och Nordsjön, då rederier på grund av NECA-direktivet avvaktar med att beställa nytt. Man ser en risk att rederier väljer att inte anpassa fartygen för NECA-området när de ska köpa nytt tonnage och att det därmed skulle bli ett sämre utbud på fartyg, vilket i sin tur kan leda till ökade priser. Detta kan jämföras med hur det är på vintern i norra Östersjön. Då måste ett fartyg vara isklassat för att få gå där. Det finns en begränsad mängd isklassade fartyg, vilket ökar priserna.

Flera av skogsbolagen som chartrar in egna roro-fartyg har redan katalysatorer på sina fartyg, vilket gör att just de transportererna redan uppfyller NECA-kraven. Vissa av dessa fartyg är dock relativt gamla (byggda på 1990-talet) och kommer således behöva bytas ut. De kan dock vara användbara i 20 år till. När de väl ska bytas ut är det inte säkert att man då väljer samma transportupplägg som man haft hittills. Trenden är att allt mer gods flyttas över till container, då den är mer konkurrenskraftig. Detta är något som flera skogsbolag nämner. Ett av företagen har haft katalysatorer på sina fartyg byggda 2004, men de togs bort när de installerade scrubber då de inte löste det tekniskt att ha båda systemen.

När ett rederi väl köper nytt tonnage och NECA-kravet är med i specifikationen från början, så bedöms fartygskostnaden bli marginellt dyrare. Däremot kommer man ha en kontinuerlig driftskostnad för katalysatorn (om det är det alternativet man väljer). Kostnaden för drift av en katalysator uppskattas till 3-4 miljoner kronor om året. Den största delen av kostnaden är inköp av urea.

4.4 Transportkostnadshöjningar på grund av NECA-direktivet

Vad gäller NECA och eventuella transportkostnadshöjningar är det ingen som räknar på detta idag. De nämner att det är så många andra faktorer som troligtvis påverkar priset mer. Det handlar om höjda farledsavgifter, ökad infrastrukturkostnad för järnvägen, dieselskatten och en eventuell kilometerskatt på väg. Den största faktorn är dock priset på fartygsbränsle vilket svänger kraftigt och är svårt att sia om fyra år framåt i tiden. En ökad kostnad för NECA läggs till totalen, men de flesta uppskattar den till liten i jämförelse med andra faktorer. Ett företag som har haft katalysatorer på sina fartyg redovisar driftkostnaden för den till 3-4 miljoner kronor om året.

Flera transportköpare är beroende av direktanlöp för att kunna konkurrera. Risken finns att de stora oceangående fartygen inte kommer gå hela vägen upp till Sverige utan att man går så kort sträcka som möjligt i kvävekontrollområdet. Därmed kommer en omlastning på kontinenten behövas och då ökar genast kostnaden.

För sin råvaruförsörjning är några transportköpare beroende av sjöburna transporter till Vänern. Vad som händer med slussarna i Trollhättan och lågbron som skall byggas i Göteborg bedöms påverka deras transporter mer än införandet av ett NECA.

Det pratas om frivilliga initiativ för rederier att uppfylla kraven i NECA-direktivet för att snabbare minska kväveutsläppen. Vi ställde frågan till transportköparna om de skulle kunna tänka sig att ställa som krav vid köp av transporter även på befintliga fartyg att sänka kväveutsläppen med 80%. De flesta svarade nej och tyckte att det inte var deras uppgift. Med tanke på den ekonomi som många redare har idag ses det inte som troligt att befintliga fartyg kommer investera i t ex katalysatorer för att uppfylla kraven i NECA. En av de intervjuade transportköparna har krav på att fartygen inte får vara äldre än 25 år, vilket på sikt får den effekten.

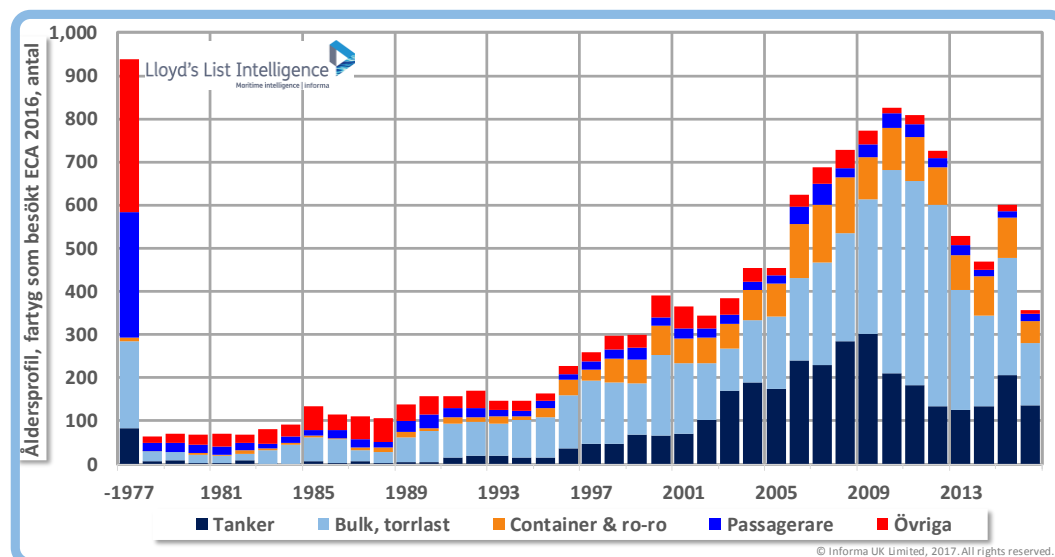
5 Våra kommentarer

5.1 Lokalt eller globalt direktiv

Alla företag vi pratat med har tagit upp frustrationen över att det återigen blir ett lokalt direktiv som snedvrider konkurrensen. De tycker att miljöpolitik ska vara global och inte lokal. Det låter väl egentligen rimligt men problemet när det gäller Östersjön är att övergödning är ett av de största miljöproblemen just där. Övergödning är inte ett problem i t ex Medelhavet. Det är nog svårt att motivera andra regioner att anpassa sig efter något som inte är ett problem där med motiveringen att konkurrensen blir snedvridd annars.

5.2 Fartygsflottans åldersprofil

Många av de intervjuade företagen har uttryckt en oro för att det på sikt kommer bli ett sämre utbud på fartyg att använda. De menar att rederier kanske väljer att inte ta den extra investeringen som det innebär att anpassa sig till NECA-direktivet när de väl ska köpa nytt tonnage. Det skulle då innebära att allt färre fartyg är anpassade att gå i detta område. Det minskade fartygsutbudet skulle då leda till ökade priser. Det föranledde en fråga om hur flottan som rör sig i området ser ut idag. Hur gammal är flottan? Vi tittade på alla fartyg som anläppt en hamn i Östersjö/Nordsjö-NECA under 2016.

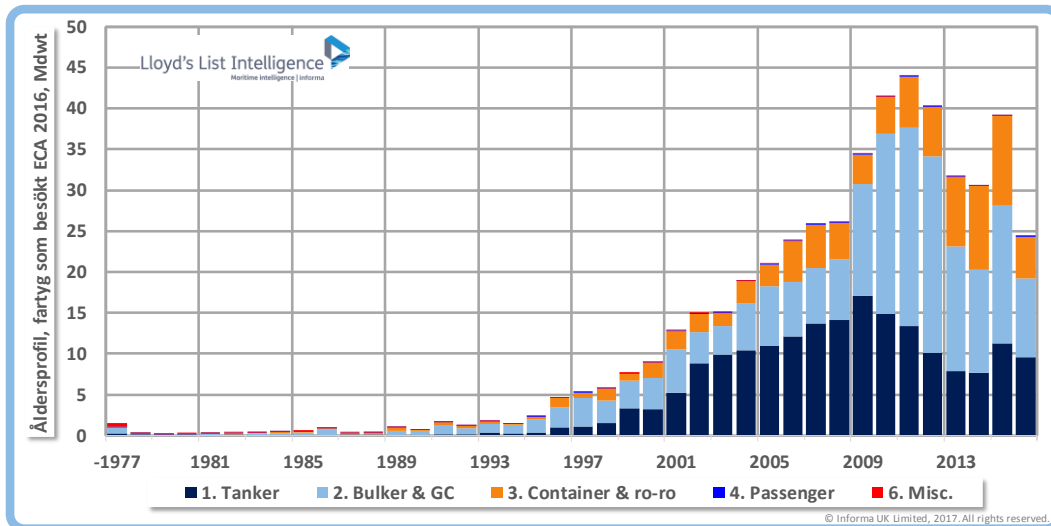


Figur 1: Åldersprofil för fartyg som besökt Östersjö/Nordsjö-ECA under 2016, antal fartyg.

I Figur 1 och Figur 2 redovisas åldersprofilen för alla de fartyg som anläppt en hamn i Östersjö/Nordsjö-ECA under 2016. Totalt anläppte 13,600 fartygsindivider en hamn i området. Dessa fartyg hade en total kapacitet på 493M dwt. Av dessa 13,600 fartyg är 938 (7%) äldre

än 40 år. Mätt i kapacitet är det dock endast 1.5M dwt (0.3%) som är äldre än 40 år. Det är alltså många äldre fartyg men de har en låg kapacitet. Totalt 3,484 fartyg (26%) är äldre än 20 år. Dessa fartygs kapacitet är 26M dwt (5%).

Antalet fartyg som anlöpt en hamn i Östersjö/Nordsjö-ECA och som är yngre än 10 år uppgick till 6,504 (47%). Dessa fartyg har en kapacitet på 338M dwt (69%). Mer än 2/3 av kapaciteten som används i området är alltså yngre än 10 år.



Figur 2: Åldersprofil för fartyg som besökt Östersjö/Nordsjö-ECA under 2016, M dwt.

Den svenska industrin använder i hög grad fartyg av något mindre storlek. De fartyg som används är också äldre (över 20 år). De är beroende av infrastrukturen i hamnarna i Östersjön som är ganska begränsad och i dagsläget inte tillåter alltför stora fartyg. Mindre fartyg kan mycket väl vara verksamma i över 40 år. Det kan alltså dröja ytterligare 20 år innan fartygen måste bytas ut och man möts av NECA-kravet.

Det är heller inte säkert att de byts ut mot samma typ av fartyg. Alltmer av denna typ av gods lastas i container. Flera av de intervjuade nämner att de tittar på sådana lösningar. Det handlar då om sågat virke, papper, kartong stål och massa. Malm, timmer med mera kommer fortsatt att gå på bulkfartyg.

Bilaga 1. Frågeformulär

Frågor till transportköpare

En typisk transportkedja

Var är era kunder/leverantörer geografiskt lokaliserade? Ungefärlig fördelning?

Vilken produkt är relevant att studera?

Hur stora volymer transporteras i kedjan? (Ev. även antal transporter)

Vilka fordons- eller fartygstyper används? Vad har de för lastkapacitet?

Vilka lastbärare används?

Vilka rutter/transportvägar går huvudparten av godset?

Vad finns det för alternativa transportvägar till det som vanligtvis används?

Varför väljs idag sjö/väg/järnvägstransporter för vissa relationer?

Vilka faktorer avgör valet av transportlösning?

- Kostnad
- Transporttid
- Tillförlitlighet
- Skaderisk
- Miljöegenskap

Marknadssituation

Var finns huvudkonkurrenterna till era produkter lokaliserade geografiskt?

Kommer de att påverkas på samma sätt av kvävedirektivet som ni?

Transportanpassningar

Vilka anpassningar planerar ni för eller bedömer kommer att bli nödvändiga att genomföra i och med att kvävedirektivet träder i kraft 1/1 2021? Motivera varför.

Skulle ni kunna tänka er att ställa krav även på äldre fartyg att de ska uppfylla kriterierna för det nya kvävedirektivet?

Kalkylerar ni med transportkostnadshöjningar på grund av kvävedirektivet? Hur stora?