

Stockholms Hamnars regionalekonomiska betydelse

En analys av sjöfartsnäringens och hamnverksamhetens betydelse för Stockholm



Sjöfarten ovärderlig för Stockholmsregionen

Genom Stockholms Hamnars hamnar passerar ett vanligt år 16 miljoner passagerare och nio miljoner ton gods. Det innebär att Stockholmsregionen har en av världens största passagerarhamnar och en av Sveriges största godshamnar.

Berättelsen om Stockholm började redan för 8000 år sedan med en landhöjning som skapade den perfekta knutpunkten för handel och resande i Östersjön. Stockholm växte sig starkt och sjöfarten var en självklar del av stadsbilden när fartygen låg i rader på Strömmen och vid Gamla stan. Varor importerades och exporterades med fartyg och ekonomin var helt beroende av hamnens funktion.

I dag är sjöfarten mindre synlig och trenden är densamma världen över. Att allt mer gods fraktas i containrar, att godshantering flyttat från stadskärnorna samt höga säkerhetskrav gör att hamnar och sjöfart i dag är mindre påtagliga i vår vardag.

Men faktum kvarstår att hamnen är ovärderlig för stadens tillväxt. Siffrorna i denna rapport som är framtagen av WSP Advisory är mycket tydliga. Vår sektor genererar 24 000 arbetstillfällen, hela 29,5 miljarder kronor i bruttoregionalprodukt och 2,9 miljarder kronor i kommunala skatteintäkter.

Som tillägg i rapporten har vi valt att prata med ett antal kunder och intressenter som hjälper till att skapa de passagerar- och godseffekter som lyfts fram. De har fått reflektera kring sin verksamhet kopplat till hamnens betydelse och dela sina idéer och visioner kring sjöfartsstaden Stockholm.

Sjöfartsstockholm har en avgörande betydelse för regionens tillväxt genom att bidra till en hållbar varuförsörjning och en blomstrande besöksnäring.

Trevlig läsning.

Magdalena Bosson,
vd Stockholms Hamnar



Innehåll

Sammanfattande resultat	3
Om analysen	4
Deleffekt 1: Hamneffekter	5
Deleffekt 2: Passagerareffekter	10
Deleffekt 3: Godseffekter	18
Totala effekter	26
Så här genomfördes analysen	31

Sammanfattande resultat

Stockholms Hamnar
genererar 24 000 jobb...

Arbetsstillfällena genereras utifrån tre olika effekter:



HAMNEFFEKT
7 000



PASSAGERAREFFEKT
3 000



GODSEFFEKT
14 000

GENERERAR

24 000

ARBETSTILLFÄLLEN AV DEN
TOTALA VERKSAMHETEN

MOTSVARAR

1,9%

AV STOCKHOLMS LÄNS
TOTALA ARBETSMARKNAD

...och svarar för nästan
2 procent av länets BRP...

Det samlade värdet av det BRP-tillskott
som Stockholms Hamnar genererar uppgår till
29,5 miljarder kronor.

Det motsvarar 1,8 procent av
Stockholms läns totala BRP år 2019.

GENERERAR

29,5

MDKR I BRP-TILLSKOTT
GENERERAS

MOTSVARAR

1,8%

AV STOCKHOLMS LÄNS
TOTALA BRP 2019

...samt 2,9 miljarder kronor
i kommunala skatteintäkter

Den sysselsättning som Stockholms Hamnars
verksamhet genererar bidrar även med skatte-
inkomster genom kommunalskatten.

Dessa kommunala skatteintäkter beräknas
uppgå till 2,9 miljarder kronor vilket motsvarar
1,6 procent av de totala kommunala skatte-
intäkterna i Stockholms län år 2019.

GENERERAR

2,9

MDKR I KOMMUNALA
SKATTEINTÄCKTER

MOTSVARAR

1,6%

AV STOCKHOLMS LÄNS
TOTALA KOMMUNALA
SKATTEINTÄCKTER 2019

Om analysen

Med denna rapport vill vi lyfta värdet av sjöfartsnäringens och hamnverksamhetens betydelse för Stockholm. Stockholm är en viktig knutpunkt för internationella transporter och för varuförsörjningen inom regionen.

Stockholms Hamnar arbetar för att göra Stockholm till en levande och modern sjöfartsstad för invånare, näringsliv och besökare. I uppdraget ingår att främja sjöfarten, säkra regionens varuförsörjning, utveckling och hållbara tillväxt samt att bidra till regionens besöksnäring.

Verksamheten i hamnen bidrar till transporter med lägre miljöpåverkan genom att ta gods sjövägen så nära slutdestinationen som möjligt.

De hamnar som ingår i analysen i denna rapport är Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården i Stockholm, samt Kapellskärs hamn i Norrtälje kommun och Nynäshamns hamn i Nynäshamns kommun. Stockholm Norvik Hamn ingår inte då den inte var i drift år 2019 när analysen genomfördes.

Syftet med rapporten är att visa på Stockholms Hamnars regionalekonomiska betydelse för regionen.

Kort om Stockholms Hamnar: Stockholms Hamnar ägs av Stockholms stad. Bolaget förvaltar 14 km kaj och erbjuder kajplatser och anläggningar till främst färje-, kryssnings- och containertrafik samt vårdar och utvecklar kajerna i Stockholms innerstad. Stockholms hamn är en så kallad corehamn, vilket innebär att den tillsammans med ett fåtal andra hamnar i Europa har en särskilt prioriterad ställning i det europeiska transportflödet. Stockholms Hamnars verksamhet ska vara fossilfri år 2030.

För beräkningarna i rapporten har modellverktyget Raps använts. I studien delades analysen upp i tre olika analysmoment där effekterna för hamnens olika verksamhetsområden som kan kopplas till hamnverksamheten beräknas i olika deleffekter. Dessa är:

1	Hamneffekter – avser hamnverksamheternas direkta omfattning och dess indirekta effekter.
2	Passagerareffekter – beräkningen baseras på färje- och kryssningspassagerarnas konsumtion.
3	Godseffekter – effekter som genereras av det gods som lastas och lossas i Stockholms Hamnars hamnar.

DELEFFEKT 1

Hamneffekter





Hamneffekter

Genom att identifiera antalet sysselsatta inom verksamheter som har en direkt eller indirekt koppling till Stockholms Hamnars hamnar kan man beräkna sysselsättningseffekter och den ekonomiska effekten som hamnens verksamhet genererar.

I denna del beräknas de sysselsättningseffekter och ekonomiska effekter som genereras av hamnverksamhetens direkta omfattning samt dess indirekta effekter.

För att kunna beräkna de sysselsättningseffekter och ekonomiska effekter som genereras av hamnverksamhetens direkta omfattning samt dess indirekta effekter, har antalet sysselsatta inom verksamheter som har en direkt koppling till hamnarnas verksamhet identifierats. Detta för att se hur många sysselsatta som kan sägas vara direkt sysselsatta till följd av hamnverksamheten i Stockholms län.

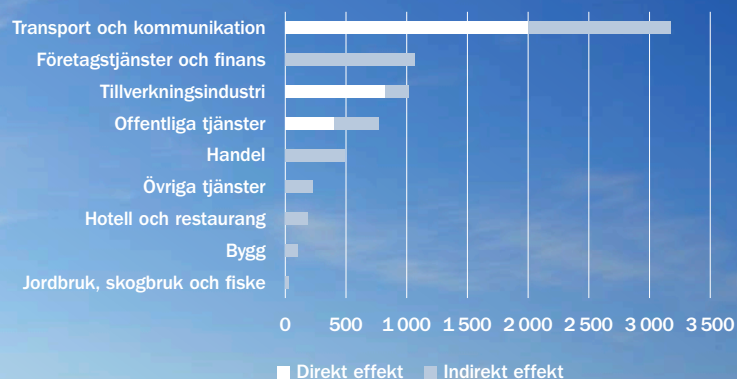
Exempel på sådana verksamheter är de som är sysselsatta i Stockholms Hamnar och andra företag som har sin verksamhet direkt kopplad till hamnens verksamhet. Till exempel:

- Rederi och färjeverksamhet
- Logistikverksamhet i direkt anslutning till hamnarna
- Varvs- och reparationsverksamhet

För att identifiera hamnverksamhetens direkta omfattning i form av sysselsättning identifierades, utifrån cirka 800 branscher,

27 stycken med koppling till hamnverksamhet och sjöfart. Den sysselsättning som finns i dessa 27 branscher, och som geografiskt ligger i anslutning till någon av Stockholms Hamnars hamnar, har räknats in. Av de 27 branscherna identifierades sedan 16 branscher som specifikt kopplade till hamn och sjöfart. Detta, tillsammans med specialbeställd data från SCB, resulterade i att 3219 arbetstillfällen identifierades som direkt kopplade till Stockholms Hamnars verksamhet i Stockholms län.

Sysselsättningseffekter till följd av hamnverksamhet



Hamnverksamheten skapar 7 000 arbetstillfällen

Sysselsatta som kan kopplas direkt och indirekt till hamnverksamheten ger upphov till nästan 7 000 arbetstillfällen.

Som redovisats tidigare är drygt 3 200 personer sysselsatta i verksamhet som kan kopplas direkt till hamnverksamhet.

Modellberäkningarna i analysen visar även att ytterligare nästan 3 800 jobb utgör så kallade indirekta effekter, det vill säga underleverantörer av varor och tjänster till de direkt sysselsatta. Sammantaget betyder det att Stockholms Hamnars direkta hamnverksamhet ger upphov till nästan 7 000 arbetstillfällen.

Som framgår av diagrammet är den direkta sysselsättningen i Stockholms Hamnars verksamhet koncentrerad till transporter och kommunikation, tillverkningsindustri, offentliga tjänster och till liten del handel. Den indirekta sysselsättningen är fördelad i första hand på transport och kommunikation, företagstjänster, handel och offentliga tjänster. Men indirekta sysselsättningseffekter uppstår även i andra branscher som exempelvis hotell och restaurang, bygg och tillverkningsindustri.



Hög sysselsättningseffekt för hamnverksamhet

För varje jobb som skapas inom Stockholms Hamnars direkta verksamhet tillkommer ytterligare 1,2 arbetstillfällen som en följd av det ursprungliga jobbet. Det är en hög multiplikatoreffekt.

Sysselsättningseffekter kan mätas med hjälp av en så kallad sysselsättningsmultiplikator. Denna visar hur många jobb som i detta fall tillkommer i bakomliggande underleverantörsled. Detta för varje jobb som kan kopplas till den direkta hamnverksamheten.

Den totala sysselsättningseffekten av hamnverksamheten är nästan 7 000 sysselsatta och den direkta sysselsättningseffekten uppgår till drygt 3 200 sysselsatta. Därmed uppgår sysselsättningsmultiplika-

torn till nästan 2,2. Detta innebär att för varje jobb som skapas inom Stockholms Hamnars direkta verksamhet tillkommer ytterligare 1,2 arbetstillfällen som en följd av det ursprungliga jobbet.

Detta är en hög multiplikatoreffekt och beror på att rederiverksamhet, som är en av de branscher som ingår i hamnens direkta verksamhet, har en hög multiplikatoreffekt. Detta är en följd av att det är en bransch med en stor andel kapitalintensiva inköp av fartyg.

Sysselsättningsmultiplikatorn

Uttrycker kvoten mellan total effekt och direkt effekt enligt:

$$\text{Sysselsättningsmultiplikator} = \frac{(\text{Direkt} + \text{indirekt effekt})}{\text{Direkt effekt}}$$



Hamnverksamhetens bidrag till den regionala ekonomin

Den direkta och den indirekta effekten av hamnverksamheten i Stockholms län bidrar med totalt åtta miljarder kronor till den regionala ekonomin.

Den regionala ekonomin definieras i analysen inom ramen för denna rapport som Bruttoregionprodukt (BRP).

Detta är den regionala motsvarigheten till rikets BNP och utgörs av värdet på de varor och tjänster som produceras i regionen varje år. Den direkta hamnverksamheten och dess indirekta effekter motsvarar 0,5 procent av hela Stockholms läns BRP*.

På samma sätt som för sysselsättningen

kan hamnverksamhetens betydelse för BRP-nivån fördelas på direkta och indirekta effekter. Analysen visar att de direkta effekterna uppgår till drygt fyra miljarder kronor och de indirekta effekterna till knappt fyra miljarder kronor. Därmed bidrar den direkta hamnverksamheten i Stockholms län, och den indirekta effekt som denna genererar, med totalt åtta miljarder kronor till den regionala ekonomin.

*År 2019 uppgick BRP i Stockholms län enligt SCB till 1 632 miljarder kronor.

DELEFFEKT 2

Passagerareffekter



Passagerareffekter

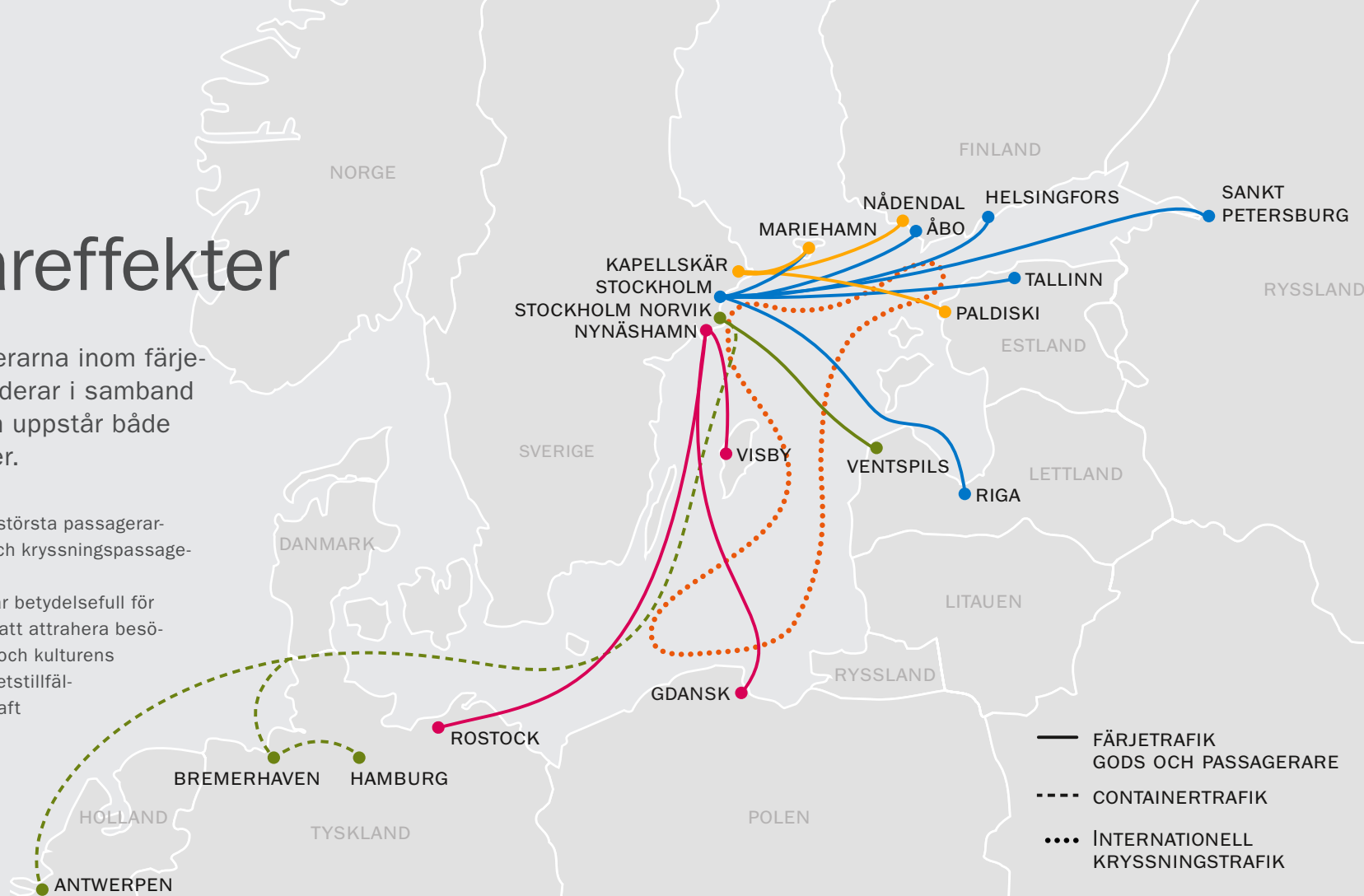
Till följd av det som passagerarna inom färje- och kryssningstrafiken spenderar i samband med sina besök i Stockholm uppstår både direkta och indirekta effekter.

Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar med cirka tolv miljoner färje- och kryssningspassagerare under ett normalår.

Passagerartrafiken över Östersjön är betydelsefull för destinationen Stockholm. Möjligheten att attrahera besökare till bland annat besöksnäringens och kulturens aktörer är avgörande för att skapa arbetstillfällen, slå vakt om stadens attraktionskraft och öka tillväxten.

Till följd av det som passagerarna inom färje- och kryssningstrafiken spenderar i samband med sina besök i Stockholm uppstår både direkta och indirekta effekter.

Analysen i denna rapport belyser rena konsumtionseffekter där den direkta effekten är det som uppstår till följd av det som passagerarna spenderar i Stockholms län på till exempel hotell- och restaurangbesök och upplevelser. Av dessa direkta effekter skapas indirekta sysselsättnings- och BRP-effekter.



Konsumtionsstatistiken baseras på:

För färjepassagerare: Stockholms Hamnar – Färjeundersökning 2018-2019.

För internationella kryssningspassagerare: De internationella kryssningspassagerarnas betydelse för Stockholmsregionen 2018.

Dessa två rapporter redovisar hur många färje- och kryssningspassagerare inklusive besättning som besökte Stockholms län och hur mycket samt på vad dessa spenderade sina pengar under 2018 respektive 2019.



Färjepassagerarnas konsumtion

Färjepassagerarnas totala konsumtion i samband med deras vistelse i Stockholms län uppgår till 3,3 miljarder kronor.

Enligt rapporten "Stockholms Hamnar – Färjeundersökning 2018-2019" uppgick färjepassagerarnas totala konsumtion i samband med deras vistelse i Stockholms län till 3,3 miljarder kronor (beräknat för ett år under perioden juni 2018-maj 2019).

I rapporten fördelas denna konsumtion på olika ändamål som till exempel shopping, boende, restaurang/café, resor, nöje samt sightseeing. Shopping, boende och restaurang/café utgör tillsammans hela 75 procent av färjepassagerarnas konsumtion.

3,3 Mdkr

PASSAGERARNAS
TOTALA KONSUMTION

75%

SPENDERADES PÅ SHOPPING,
BOENDE OCH RESTAURANG/CAFÉ



Kryssningspassagerarnas konsumtion

Kryssningspassagerarnas totala konsumtion i samband med deras vistelse i Stockholms län uppgår till 642 miljoner kronor.

Den totala konsumtionen kopplad till kryssningsverksamheten i Stockholms län uppgick enligt rapporten "De internationella kryssningspassagerarnas betydelse för Stockholmsregionen 2018" till 874 miljoner kronor. I denna konsumtion ingår både kryssningspassagerarnas och besättningens konsumtion i samband med

deras besök i Stockholms län. En summa på 232 miljoner kronor som avser kryssningsfartygens hamnavgifter har inte tagits med i beräkningarna i denna del då de huvudsakligen finansierar hamnarnas fasta verksamhet. Resultatet är att den internationella kryssningstrafikens konsumtion antas uppgå till 642 miljoner kronor.

642 Mkr

PASSAGERARNAS TOTALA
KONSUMTION

232 Mkr

KRYSSNINGSFARTYGENS
HAMNAVGIFTER

Passagerartrafikens sysselsättningseffekter

Den direkta och indirekta sysselsättningseffekten som genereras av färje- och kryssningspassagerarnas konsumtion genererar över 3 000 arbetstillfällen.

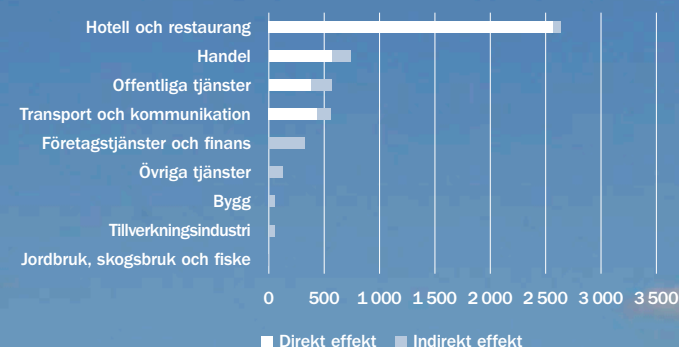
Den konsumtion som färje-och kryssnings-
trafiken genererar har översatts till antal
sysselsatta per bransch genom att använda
nyckeltal för anställda per nettoomsättning
från SCB:s nationalräkenskaper. Detta för
de branscher som passagerarnas konsumtion
kan hänföras till.

Färje- och kryssningspassagerarnas
konsumtion beräknas motsvara 2 386
sysselsatta år 2019. Detta är den direkta
sysselsättningseffekten som genereras av
passagerarnas konsumtion och fördelas
bland annat på branscherna hotell och

restaurang, handel och transporter samt
offentliga tjänster.

Analysen visar att de indirekta syssel-
sättningseffekterna uppgår till totalt 664
sysselsatta fördelat på flera olika bransch-
gregat (kombination av branscher). Den totala
sysselsättningseffekten uppgår därmed till
3 050 arbetstillfällen vilket innebär att sys-
sättningsmultiplikatorn är knappt 1,3. Det
innebär att för varje jobb som skapas som en
direkt följd av färje-och kryssningspassager-
arnas konsumtion tillkommer ytterligare nästan
0,3 arbetstillfällen som en indirekt effekt.

Sysselsättningseffekter till följd av färje- och kryssningstrafik



Diagrammet visar färje- och kryssningspassagerarnas konsumtion översatt till direkta sysselsättningseffekter inom framför allt hotell och restaurang men även inom handel, transporter och offentliga tjänster.





Peter Hellgren
vice vd, Viking Line Skandinavien AB

Jag hoppas att fler ska förstå hur viktig hamnverksamheten är

– Passagerartrafiken är livsavgörande för Stockholm som hamnstad. Siffrorna i den här rapporten talar sitt tydliga språk. Det är imponerande läsning. Jag blev inte förvånad, men jag hoppas att alla förstår hur viktig hamnverksamheten är.

” Vi bidrar till att tillgängliggöra Stockholm och förenar länderna kring Östersjön.

Det säger Peter Hellgren, vd på Viking Line Skandinavien AB. Rederiet har sex fartyg som trafikerar norra Östersjön. De röd vita båtarna är ett välkänt inslag i Stockholmsbilden och tusentals passagerare kliver av i Masthamnen varje vecka.

– Vi bidrar till att tillgängliggöra Stockholm och förenar länderna kring Östersjön. Jag skulle önska att alla förstod hur viktigt sjöfarten är för staden och att Stockholm hade en tydligare sjöfartsstrategi.

– Det är viktigt att sjöfartsfrågorna prioriteras när man planerar infrastrukturen i vår huvudstad, för sjöfarten är och förblir en del av stadsbilden. Om jag fick önska mig något så vore det att vi hade garantier för att våra fartyg har en plats

i ett längre perspektiv, minst 20 år, helst 50. Fartygen tenderar att bli allt större och de måste garanteras utrymme.

– Vi ligger bra till vid Masthamnen. Våra passagerare tar sig relativt snabbt in till Gamla stan och city. Resenärerna har ungefär sex timmar på sig att "göra stan". Jag vet att många intressen gör anspråk på Stockholms kajer, men vinsterna och fördelarna som är kopplade till passagerartrafiken är ovärderliga för staden.



Färje- och kryssningspassagerarnas regionalekonomiska effekter

Den totala BRP-effekten av färje- och kryssningspassagerarnas konsumtion i Stockholms län beräknas uppgå till 2,3 miljarder kronor.

Färje- och kryssningspassagerarnas konsumtion ger utöver effekter på sysselsättningen även effekt på regionens BRP. Den direkta BRP-effekten beräknas uppgå till 1,5 miljarder kronor och den indirekta effekten till 0,8 miljarder kronor. Den

totala BRP-effekten av färje- och kryssningspassagerarnas konsumtion i länet beräknas därmed uppgå till 2,3 miljarder kronor vilket motsvarar 0,14 procent av hela Stockholms läns BRP.

1,5

MILJARDER KR
I DIREKT BRP-EFFEKT

0,8

MILJARDER KR
I INDIREKT BRP-EFFEKT

2,3

MILJARDER KR
I TOTAL BRP-EFFEKT

0,14

MILJARDER KR
AV HELA STOCKHOLMS LÄNS BRP



Caroline Strand
vd, Visit Stockholm

Kajerna är alltid närvarande

– Alla som kommer hit sjövägen ser att Stockholm är en fantastisk hamnstad. Det säger Caroline Strand, vd för Visit Stockholm.

Varje år anlöper närmare 300 kryssningsfartyg Stockholm, med mängder av besökare som shoppar, äter och besöker olika sevärdheter. Och så har vi alla som kommer med färjorna från

Finland och Baltikum. Tillsammans skapar det många arbetstillfällen och gynnar stadens företag.

– Även de besökare som inte kommer sjövägen får garanterat en känsla av sjöfartsstaden. Stockholm ligger på 14 öar och kajerna och vattnet är alltid närvarande. Färjorna, skärgårdstrafiken och sightseeingbåtarna gör sitt till. Till och med den lilla Djurgårdsfärjan från Slussen skapar dynamik och bidrar till upplevelsen av Stockholm som en stad vid vattnet.

– Stockholms Hamnar gör ett viktigt jobb. Vi samarbetar nära och för en stän-

dig dialog. Jag tycker att de är mycket bra på att se staden ur ett besöksperspektiv. De är långsiktiga, men samtidigt kreativa och öppna för nya lösningar.

– Men tillsammans kan vi bli ännu

bättre. Om jag fick önska fritt så har jag två framtidsdrömmar.

– Jag skulle vilja att vi skapade en verkligt välkomnande portal

”” Stockholms Hamnar gör ett viktigt jobb. Jag tycker att de är mycket bra på att se staden ur ett besöksperspektiv. De är långsiktiga, men samtidigt kreativa och öppna för nya lösningar.

till Stockholm. När våra gäster kliver av kryssnings- eller passagerarfartygen vill de snabbt in till stan och attraktionerna. Låt dem få en upplevelse redan när de går i land, kanske genom att åka i linbanor eller med shuttle-båtar direkt från hamnen till viktiga knutpunkter.

- Vi har en stor potential i att ta vara på skärgården ordentligt. Låt skärgården börja redan i citykärnan och gör kajerna till en ännu tydligare entré ut till de 30 000 unika öarna. Det ska vara lätt för våra besökare att snabbt komma ut i ut skärgården och in till city igen.

DELEFFEKT 3

Godseffekter





Godseffekter

Det gods som hanteras i Stockholms Hamnars hamnar ger positiva direkta och indirekta effekter.

Stockholms Hamnar är en av världens största passagerarhamnar och Sveriges tredje största godshamn.

Sjöfarten har särskilt stor betydelse för handel och transporter på Östersjön i öst-västlig riktning. Cirka en tredjedel av Sveriges totala import kommer från

Östersjöregionen och det gods som lastas och lossas i Stockholms Hamnars hamnar ger effekter på sysselsättningen och regionalekonomin. Effekterna i denna analys har beräknats med EDGE-modellen (Employment Dependent on Goods, Estimation).

EFFEKTERNA UPPSTÅR GENOM TVÅ MEKANISMER:

Varor som lastas (exporteras*)

i hamnarna har till viss del producerats i Stockholmsregionen och därmed gett upphov till direkt sysselsättning i bland annat tillverkningsindustri, byggindustri och jordbruk. Denna sysselsättning ger dessutom upphov till ytterligare indirekta effekter i underleverantörsleden, enligt samma modell som i beräkningarna av de effekter 1 och 2.

Varor som lossas (importeras*)

i hamnarna används till viss del som insatsvaror (en vara som används och förbrukas i tillverkning av andra varor, eller i produktion av tjänster) i produktionen i Stockholms län. De bidrar därmed till sysselsättning och tillskott till regionalekonomin. För denna del kan dock inte motsvarande indirekta effekter beräknas, eftersom insatsvarorna i sig utgör spridningseffekter.

*I lastat och lossat gods ingår både utrikes import och export, och gods som transporteras till och från andra delar av landet.

Godshanteringen skapar stora värden

Värdet av lossat gods med mål i Stockholms län uppgår till 25,7 miljarder kronor och det lastade godset med ursprung i länet till 13,4 miljarder kronor.

Godshanteringen i Stockholms Hamnars hamnar omfattade totalt 9,3 miljoner ton år 2019. Denna mängd fördelades på lossat och lastat gods samt på olika varutyper. Med hjälp av Varuflödesundersökningen* har sedan andelen gods som har start eller mål i Stockholms län skattats baserat på statistik över avgående inrikes varusändningar. Dessa beräkningar visar att totalt lastat

gods med ursprung i Stockholm och lossat gods med mål i Stockholm uppgick till 5,9 miljoner ton. Utifrån kvoter från samma statistikkälla beräknades sedan godsmängden om till värde i kronor. Sammanfattningsvis uppgick därigenom det lossade godset med mål i Stockholms län till 25,7 miljarder kronor och det lastade godset med ursprung i länet till 13,4 miljarder kronor.

9,3

MILJONER TON
2019

5,9

MILJONER TON
LASTAT OCH LOSSAT
GODS STOCKHOLM

25,7

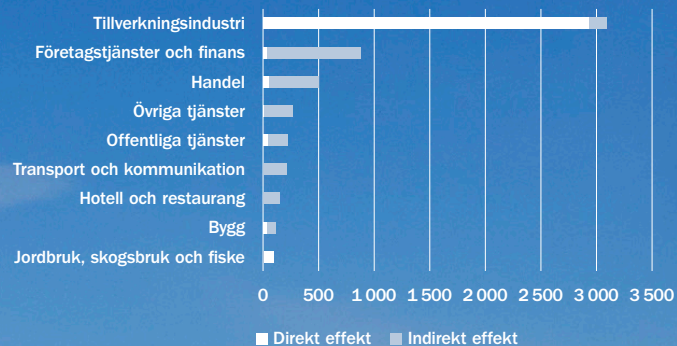
MILJARDER KR
I VÄRDE – LOSSAT GODS
MÅL STOCKHOLM

13,4

MILJARDER KR
I VÄRDE – LASTAT GODS
URSPRUNG STOCKHOLM

*Officiell statistik från Trafikanalys.

Sysselsättningseffekter till följd av exporterat gods



Diagrammet visar att huvuddelen av de indirekta effekterna av det exporterade godsets tillverkning uppstår inom företags tjänster och inom handeln. En mindre andel återfinns också inom övriga tjänster samt offentliga tjänster.

Exporterat gods ger sysselsättningseffekter

Det exporterade godset ger upphov till över 3 000 sysselsatta i direkt effekt i länet. Den absoluta majoriteten av dessa är lokaliserade till tillverkningsindustrin.

För att beräkna antalet sysselsatta som producerat det lastade godset, användes SCB:s Input-Outputtabeller (I/O-tabeller), vilka beskriver symmetriska flöden av varor och tjänster mellan olika sektorer av ekonomin. Tabellerna redovisar hur varor produceras, används och förädlas. Med hjälp av I/O-tabellerna går det att härleda inom vilka branscher det lastade godset har producerats. Därefter räknades varuvärdet om till antal sysselsatta genom att tillämpa branschspecifika nationella kvoter mellan

produktionsvärde och sysselsättning.

Sammantaget visar det att det exporterade godset ger upphov till 3 079 sysselsatta i direkt effekt i länet. Den absoluta majoriteten av dessa är lokaliserade till tillverkningsindustrin.

På motsvarande sätt beräknades också de indirekta spridningseffekterna av den direkta sysselsättningen. Den totala indirekta sysselsättningseffekten uppgår till 2 327, vilket ger en multiplikatoreffekt på 1,76.

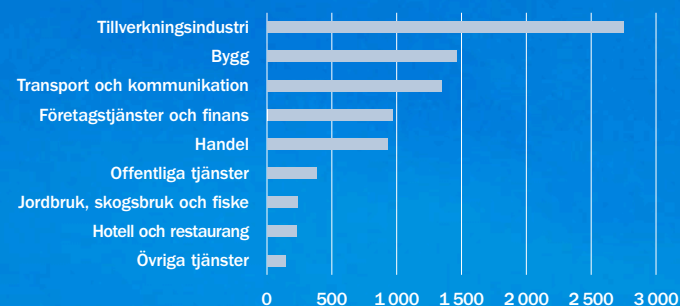
Import skapar jobb inom bygg- och tillverkningsindustrin

Totalt beräknas sysselsättningen som genereras av det importerade godsets användning som insatsvaror uppgå till över 8 000 personer.

Lossat gods i Stockholms Hamnars hamnar används till viss del som insatsvaror i produktionen i Stockholms län och genererar därigenom sysselsättning. Även för denna beräkning har SCB:s I/O-tabeller använts. Här framgår hur stor andel av importerade varor per produkttyp som används som insatsvaror i produktionen. Dessa andelar tillämpas på det lossade godset och med stöd av tabellerna beräknas vilka varor och till vilket värde som produceras med hjälp

av den specifika uppsättningen varor som lossas i Stockholms Hamnars hamnar. Genom andra I/O-tabeller härleds inom vilka branscher produktionen sker och på samma sätt som för det exporterade godset räknas produktionsvärdet om till antal sysselsatta genom branschspecifika kvoter. Som nämnts ovan räknas inte heller indirekta effekter på denna sysselsättning, eftersom utgångspunkten är en beräkning av sysselsättning baserad på underleverantörsledet.

Sysselsättningseffekter till följd av att importerat gods används som insatsvaror i länets produktion



Diagrammet visar att sysselsättningen som genereras av det importerade godsets användning i form av insatsvaror totalt beräknas uppgå till 8 361 personer. En tredjedel av sysselsättningen finns inom tillverkningsindustrin. En relativt stor andel, över 1 400 sysselsatta, motsvarande 17 procent återfinns inom byggsektorn, tätt följt av transport och kommunikation, företagstjänster och finans samt handeln.





” Att frakta våra varor med båt är ett självklart val. Vi kan göra så mycket tillsammans.

Arthur Hanssen
logistikchef, Fontana Food AB

Jag ser utvecklingsmöjligheterna

Allt började med att en flykting från krigets Cypern tog en container med juice till Stockholms frihamn 1977. Nu har det vuxit till det välkända livsmedelsföretaget Fontana Food som importerar oliver, peperoni, olivolja, honung och en mängd andra produkter från Medelhavet. Närmare 500 containrar om året från främst Cypern och Grekland skeppas till Stockholm Norvik Hamn.

– Det fungerar bra i Stockholm Norvik efter en tids inkörningsproblem. Hamnen invigdes i maj 2020 och det var en del turbulens i början med nya system för att hämta ut containrar. Jag har följt utvecklingen via alla chaufförer som har gått från skepsis till att vara mycket positiva till hur hamnen fungerar i dag, säger Arthur Hanssen, logistikchef på Fontana Food AB.

– Att frakta våra varor med båt är ett självklart val ur ett miljöperspektiv och absolut det mest kostnadseffektiva. Min

relation med Stockholms Hamnar är mycket positiv och jag är optimistisk inför framtiden då vi kan göra så mycket tillsammans.

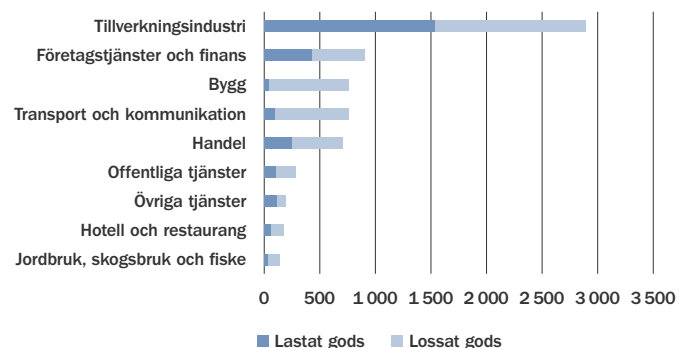
– Jag tror att vi som varuägare kan bidra till att se en större del av hela bilden, det är en förutsättning för att utvecklas och våga göra förändringar. Vi planerar att flytta en del av vårt flöde i anslutning till hamnen för att kapa en del av biltransporterna och i princip kunna leverera direkt till våra kunder från hamnen.

– En dröm är att kunna flytta en del av vårt flöde med kylvaror från Medelhavet till tåg för att minska biltrafiken. Dessa varor har en begränsad hållbarhet vilket omöjliggör att det transporteras med båt. Att kunna köra med tåg till Rostock i Tyskland och sedan vidare till Stockholm Norvik med den nya färjelinjen som drivs av Hansa Destinations, det vore helt fantastiskt.

Godstrafikens sysselsättningseffekter

Analysen i denna rapport visar att över 13 700 jobb totalt beräknas genereras av godset som lastas och lossas i Stockholms Hamnars hamnar. En något större andel, drygt 60 procent, uppstår genom importen än genom exporten.

Total sysselsättningseffekt av
exporterat (lastat) och importerat (lossat) gods



Den största delen av sysselsättningen återfinns inom tillverkningsindustrin, som står för sammanlagt 5 800 jobb. Det är mer än den genererade sysselsättningen inom företagstjänster, bygg och transporter tillsammans.

Regionalekonomisk godseffekt

Även för godset kan effekten uttryckas i termer av tillskott till BRP. För lastat gods motsvarar den regionalekonomiska effekten totalt nästan 7,5 miljarder kronor och för det lossade godset 11,8 miljarder kronor. Detta summerar till 19,2 miljarder kronor totalt för hela godshanteringen, vilket motsvarar 1,2 procent av Stockholms läns totala BRP.





” Det är ovärderligt att kunna frakta gods med båt ända in till Stockholm och lossa så nära slutdestinationen som möjligt.

Marcus Larsson
skeppsmäklare, TSA Agency Sweden AB

Hamnen som ett logistiknav

– Det är ovärderligt att kunna frakta gods med båt ända in till Stockholm och lossa så nära slutdestinationen som möjligt. Genom att ta sjövägen görs dessutom miljövinster. Man slipper långa, tunga vägtransporter.

Det säger Marcus Larsson, skeppsmäklare på TSA Agency Sweden AB. Företaget är en samordnare vid frakter mellan redare, transportföretag och stuverier. Man har stor erfarenhet av att jobba med Stockholms Hamnar och får hela tiden förfrågningar om nya transporter till Stockholm.

– Det är överlägset om godset kommer fram så snabbt som möjligt och inte lastas om i någon avlägsen hamn. Det gäller speciellt gods som man inte kan stoppa i en container. Nyligen hade vi 400 ton last från Sydkorea till Frihamnen. Det var ställverk som skulle till Högdalen. Det var hur smidigt som helst.

– I sådana här snabba lägen fungerar Frihamnen bra. Det finns stora lagringsytor och Stockholms Hamnar är mycket lösningsorienterade och offensiva.

– Frihamnen med sitt centrala läge och sin kapacitet är viktig för att serva hela Mälardalen. Regionen växer, det är mycket på gång och det kommer att explodera vad gäller byggande och nya projekt. Jag ser Stockholms Hamnar som ett logistiknav för hela regionens framtida infrastrukturprojekt.

– Jag vet att det finns de som skulle vilja se bostäder där hamnarna nu ligger. Och visst, det skulle säkert bli fina hus med utsikt och allt. Men Stockholm måste få vara en hamnstad i dess rätta bemärkelse. Och då ingår båtar och fartyg, lastning och lossning, inte bara passagerarfartyg.

Totala effekter





Stockholms Hamnar genererar 24 000 arbetstillfällen

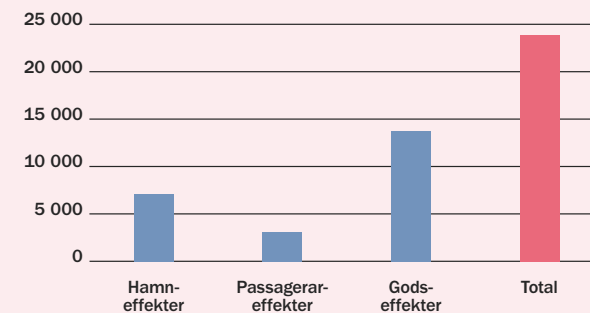
Nästan 14 000 jobb genereras av godseffekten, 7 000 av hamneffekten och 3 000 av passagerareffekten.

När de olika deeffekterna i analysen, det vill säga hamn-, passagerar- och godseffekter, summeras visar det att Stockholms Hamnars totala verksamhet genererar cirka 24 000 arbetstillfällen i Stockholms län. Det motsvarar 1,9 procent av Stockholms läns totala sysselsättning.

Nästan 14 000 av jobben, motsvarande knappt 60 procent, genereras av det gods

som lastas och lossas i hamnarna, det vill säga genom godseffekter. Hamneffekten, det vill säga hamnens direkta verksamhet, genererar nästan 7 000 jobb, vilket motsvarar 29 procent av den totala sysselsättningseffekten. Passagerareffekten i sin tur genererar drygt 3 000 arbetstillfällen vilket motsvarar 13 procent av samtliga arbetstillfällen som Stockholms Hamnar genererar.

Stockholms Hamnars totala sysselsättningseffekt





Stockholms Hamnars verksamhet bidrar till regionens BRP

Stockholms Hamnars verksamhet genererar 29,5 miljarder kronor i samlat BRP-tillskott.

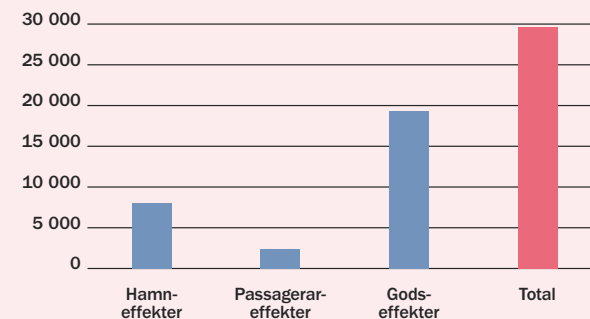
När det samlade värdet av det BRP-tillskott som de olika deeffekterna genererar summeras, uppgår det till 29,5 miljarder kronor vilket motsvarar 1,8 procent av

Stockholms läns totala BRP år 2019. Fördelningen mellan hamn-, passagerar- och godseffekter framgår av diagrammet nedan.

29,5
MILJARDER KR I
SAMLAT BRP-TILLSKOTT

1,8%
AV STOCKHOLMS
LÄNS BRP 2019

Stockholms Hamnars totala BRP-effekt (Mkr)





Hamnverksamhet = skatteeffekter

24 000 sysselsatta personer bidrar med skatteinkomster genom kommunalskatten. Detta sysselsättningsbidrag beräknas generera 2,9 miljarder kronor i kommunala skatteintäkter.

Den sysselsättning som Stockholms Hamnars verksamhet bidrar med, det vill säga nästan 24 000 sysselsatta personer, bidrar även med skatteinkomster genom kommunalskatten.

Detta sysselsättningsbidrag beräknas generera 2,9 miljarder kronor i kommunala skatteintäkter vilket motsvarar 1,6 procent av de totala kommunala skatteintäkterna i Stockholms län år 2019.

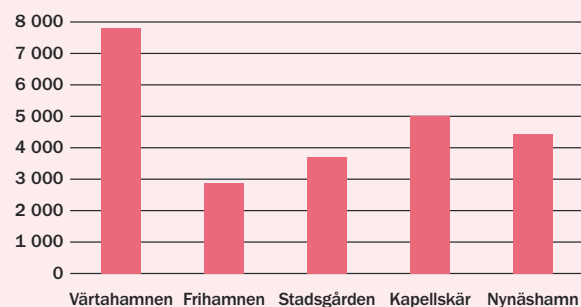
Sysselsättningseffekter per hamn

Störst sysselsättningseffekt genereras via Värtahamnen med nästan 8 000 arbetstillfällen, följt av Kapellskärs hamn med 5 000 arbetstillfällen och Nynäshamns hamn med drygt 4 000 arbetstillfällen.

Diagrammet nedan visar hur de totala sysselsättningseffekterna som Stockholms Hamnar skapar fördelas på de olika hamnarna. Detta är inte jobb som strikt finns i respektive hamn utan det antal arbetstillfällen som varje hamn för sig genere-

rar utifrån effekternas fördelning. Störst sysselsättningseffekt genereras via Värtahamnen med nästan 8 000 arbetstillfällen, följt av Kapellskärs hamn med 5 000 arbetstillfällen och Nynäshamns hamn med drygt 4 000 arbetstillfällen.

Sysselsättningseffekter fördelat per hamn



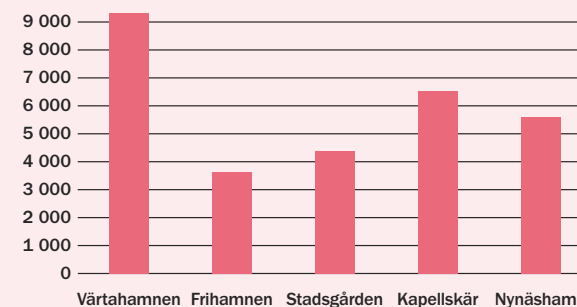
BRP-effekter per hamn

Störst BRP-effekt genereras via Värtahamnen följt av Kapellskärs hamn och Nynäshamns hamn.

På motsvarande sätt som för sysselsättningen kan de BRP-effekter som Stockholms Hamnar genererar fördelas på respektive hamn. Eftersom fördelningen av BRP-effekterna per hamn har gjorts med samma metodik för såväl sysselsättning

som BRP, motsvarar fördelningen av BRP-effekterna fördelningen av sysselsättnings-effekterna. Analysen visar att störst BRP-effekt genereras via Värtahamnen följt av Kapellskärs hamn och Nynäshamns hamn.

BRP-effekter (Mkr) fördelat per hamn



Så här genomfördes analysen

För beräkningarna har modellverktyget Raps använts. Det är ett regionalt analys- och prognosystem som används för att göra olika typer av prognoser och analyser av bland annat befolkning, arbetsmarknad och ekonomi för kommuner, delregioner och län.

Rapsmodellen bygger i grunden på så kallade input/output-tabeller, som beskriver varuflöden mellan alla olika sektorer i ekonomin. Detta gör att man på ett detaljerat sätt kan analysera hur förändringar i en bransch påverkar andra branscher. Input/output-tabellerna grundar sig på Statistiska centralbyråns (SCB) nationalräkenskaper.

Direkta sysselsättningsförändringar i en bransch ger i modellen upphov till dels indirekta effekter, i form av underentreprenörer, varuleveranser och tjänster direkt kopplade till den aktuella branschen, dels inducerade effekter, vilket innebär förändringar i storleken på hela ekonomin där förändrade inkomster påverkar konsumtion och efterfrågan generellt.

För att tydliggöra den samlade betydelsen för sysselsättningen som Stockholms Hamnar utgör, har modellen simulerat en nedläggning av den verksamhet som kan

kopplas till de olika delmomenten i denna analys, vilket gör att både direkta, indirekta och inducerade effekter kan redovisas.

Rent tekniskt särredovisas inte indirekta och inducerade effekter. Båda dessa redovisas i rapporten under benämningen "indirekta effekter".

Det bör betonas att den metod som används syftar till att ge en ögonblicksbild av vilken total sysselsättning Stockholms Hamnar kan anses bidra med till hela länets arbetsmarknad. Denna analys är med andra ord ingen kontrafaktisk studie av hur situationen skulle sett ut om Stockholms Hamnar aldrig hade etablerats, då andra faktorer skulle fått vägas in. Analysen motsvarar inte heller någon fullskalig analys av effekten av att verkligen lägga ned hamnverksamheten i Stockholms län, eftersom inga antaganden om alternativa utvecklingar eller etableringar görs.

Tre olika analysmoment där effekter för de olika verksamhetsområden som kan kopplas till hamnverksamheten beräknas

HAMNEFFEKT



PASSAGERAREFFEKT



GODSEFFEKT



TOTAL EFFEKT

Modellberäkningarna har gjorts för år 2019 och de resultat som redovisas avser de summerade effekterna i Stockholms län.



Analys: WSP Advisory
Produktion: Tomorro AB
Foto: Per-Erik Adamsson (omslag + övriga bilder)
Utgiven december 2021

STOCKHOLMS HAMNAR
MAGASIN 2, FRIHAMNSGATAN 21-23, BOX 27314, 102 54 STOCKHOLM
TELEFON 08-670 26 00
www.stockholmshamn.se info@stockholmshamn.se



Sammanfattande resultat

Stockholms Hamnar
genererar 24 000 jobb...

...och svarar för nästan
2 procent av länets BRP...

...samt 2,9 miljarder kronor
i kommunala skatteintäkter

GENERERAR
24 000
ARBETSTILLFÄLLEN AV DEN
TOTALA VERKSAMHETEN

MOTSVARAR

1,9%
AV STOCKHOLMS LÄNS
TOTALA ARBETSMARKNAD

GENERERAR
29,5
MDKR I BRP-TILLSKOTT
GENERERAS

MOTSVARAR

1,8%
AV STOCKHOLMS LÄNS
TOTALA BRP 2019

GENERERAR
2,9
MDKR I KOMMUNALA
SKATTEINTÄCKTER

MOTSVARAR

1,6%
AV STOCKHOLMS LÄNS
TOTALA KOMMUNALA
SKATTEINTÄCKTER 2019