

EKHK31 – Ekonomisk historia, kandidatuppsats (VT 2022)

Hamnarna; från stuvare och småskutor till stordrift i infrastrukturnoder

- Lennart Pettersson -



ABSTRACT

Strukturförändringar inom industrin i kombination med ny sjöfartsteknologi och utbyggda väg- och järnvägsnät innebar omvälvningar i Sveriges hamnar. Under andra hälften av nittonhundratalet skedde stora förändringar i många av kusthamnarna, såväl volymmässigt som lokaliseringsmässigt och organisatoriskt. I denna studie dras paralleller kring hur hamnrörelsen utvecklades i tre skilda regioner, nämligen norra Norrlandskusten, sydöstra Skåne samt Göteborg. Det teoretiska ramverket baseras på perspektiven kring utvecklingsblock och förändrade transportmönster samt på tidigare forskning på hamnarnas verksamhetsinriktning. Studiens slutsatser är för det första att beroendeförhållandet till lokalsamhället varierar starkt. I Norrland förstärks de fyra kvarvarande hamnarnas förankring till de närliggande exportinriktade storindustrierna. I Skåne sker en övergång mot specialisering i hamnarna; i Ystad mot internationell färjetrafik och i Åhus mot logistikservice till livsmedelsklustret i närområdet. Göteborgs hamn drar nytta av såväl den växande utrikeshandeln som ökad oljekonsumtion, ”containeriseringen” och ett alltmer inter-regionaliserat transportmönster. För det andra försvinner mer eller mindre den sjöledes inrikestrafiken, och hamnarna blir efterhand transportnoder för utrikeshandeln. För det tredje sker organisatoriska förändringar i samtliga undersökta hamnar. I flera fall tar kommunen ett större ägar- och driftansvar medan det i övriga fall utvecklas någon form av offentlig-privat samverkan i hamnaktiviteterna.

Innehållsförteckning.

1. INLEDNING

1.1	Syfte och frågeställning	5
1.2	Tolkningsram	6
1.2.1	Hamnarnas betydelse för transporter i Sverige	6
1.2.2	De svenska hamnarna i ett internationellt perspektiv	7
1.2.3	De totala godsvolymer i Sverige under 1900-talet	8

2. TIDIGARE FORSKNING

2.1	Utvecklingsblock med ny teknik	9
2.2	Sjöfarten utvecklas	9
2.3	Industrins omstruktureringar ger effekter	9
2.4	Ny sjöfartsteknologi medför utmaningar för hamnarna	10
2.5	Transportmarknadens utmaningar	11
2.6	Strukturförändringar ger effekter i hamnarna	12
2.7	Diskurs på hamndrift och hamnutveckling i Sverige	13

3. METODVAL

3.1	Ansats	16
3.2	Angreppssätt och avgränsning	17
3.3	Urvalskriterier och hypoteser	17

4. ANALYS

4.1	Norra Norrlandskusten	18
4.1.1	Industriell struktur	18
4.1.2	Skellefteå Hamn	18
4.1.3	Kalix Hamn	19
4.1.4	Luleå Hamn	19
4.1.5	Piteå Hamn	21
4.1.6	Bottenvikens Stuveri AB	23
4.1.7	Konklusion	24
4.2	Sydöstra Skåne	25
4.2.1	Industriell struktur	25
4.2.2	Åhus Hamn	26
4.2.3	Ystad Hamn	27
4.2.4	Konklusion	28
4.3	Göteborg	29
4.3.1	Industriell struktur	29
4.3.2	Göteborgs hamn	29
4.3.3	Konklusion	32

5	SAMMANFATTNING OCH AVSLUTANDE DISKUSSION	32
6	REFEENSER	36

FIGUR- OCH DIAGRAMFÖRTECKNING

Figur 2.6 Oljekonsumtionens effekter på hamnaktiviteterna

Figur 5.A Faktorer som leder till verksamhetsförändringar i hamnarna

Diagram 4.1.4 Utskeppning av järnmalm i Luleå hamn, miljoner ton

Diagram 4.1.5 Varutrafiken i Piteå hamn, vissa godstyper, tusental ton

Diagram 4.3.2 Godsvolymer i Göteborgs Hamn, miljoner ton

1. Inledning

1.1 Syfte och frågeställning

Sjöfarten är kanske det transportsystem som historiskt haft störst betydelse för vårt långsträckta land. Följaktligen har man sedan urminnes tider etablerat hamnar längs kusterna för att människor behöver varutillförsel och för att handelsutbytet kräver möjligheter att importera och exportera råvaror och förädlade produkter.

Sverige har en av Europas längsta kuststräckor medan landförbindelserna till utlandet är begränsade. Samtidigt är landet starkt beroende av utrikeshandeln. Sett över de senaste hundra åren, har i genomsnitt nittio procent av allt gods i utrikestrafiken passerat via de svenska hamnarna. Export- och importinriktade industrier har sålunda varit beroende av tillgång till hamnservice i närområdet. Därmed fyller hamnarna en viktig samhällsfunktion, både ur ett makro- och mikroperspektiv. (Förbundet Sveriges Hamnar, 2006).

Med andra ord är hamnarna ett slags samhällsinstitutioner som kontinuerligt haft en central roll för landets samlade distribution av varor och produkter, såväl i utrikeshandeln som i de inhemska förbindelserna. När det är fråga om organisering av dylika samhällsviktiga försörjningsfunktioner brukar Sverige som bekant karaktäriseras av enhetlighet och koordinering. Men för hamnrörelsen finns ingen överordnad statlig struktur för framdriften. Istället är det av tradition kommunala och privata aktörer som verkat på den lokala skalan, med varierande ansvar för hamnens funktioner och service.

Under 1900-talet skedde flera genomgripande tekniskiften samtidigt som nya logistklösningar utvecklades, vilket kom att inverka starkt på många av de svenska hamnarnas aktiviteter. Hamnarna genomgick därmed stora förändringar för att vidmakthålla sina marknadspositioner.

Hamnverksamheterna kom således att omstruktureras på många håll i landet. Vilka faktorer och mekanismer har då varit avgörande för hamnarnas skiftande organisatoriska strukturer och verksamhetsinriktningar? Denna studie skall visa på hur hamnrörelsen utvecklades i tre skilda regioner med helt olika marknadsmässiga och geografiska förutsättningar, nämligen norra Norrlandskusten, sydöstra Skåne samt Göteborgs stad. Studien avgränsas i tid till perioden 1950 – 2000, då den svenska ekonomin mestadels gick på högvarv samtidigt som strukturuomvandlingar genomfördes i flera industrisegment. Jämförelser mellan hamnarna

skall göras beträffande verksamhetsinriktning, volymutveckling, ägarstruktur och lokaliseringsförhållanden. Drivkrafter som varit av stor betydelse för de successiva förändringarna skall särskilt belysas.

1.2 Tolkningsram.

Precis som gäller för många andra samhällsfunktioner präglas hamnarna av samtida skeenden i omvärlden. Från att ha varit en lokalt förankrad småskalig aktivitet geografiskt placerad vid befolkningscentra och industrianläggningar, fick hamnverksamheten efterhand en mer strukturerad organisation med ett färre antal aktörer involverade i produktionen. I det följande ges en beskrivning av hur verksamheten kommit att utvecklas i ett längre perspektiv.

1.2.1 Hamnarnas betydelse för transporter i Sverige

Fram till 1870-talet var sjöfarten det enda betydande transportsättet i Sverige, även för inrikes trafik. I takt med att stambanorna byggdes ut började järnvägen att komplettera sjöfarten. Järnvägsnätet planerades dock så att det inte skulle konkurrera ut sjöfarten. Fram till 1930-talet kom sjöfarten och järnvägen att dela på transportarbetet. Härefter kom vägtransporterna att bli en stark konkurrent, i synnerhet efter det att lastbilen gjort sitt intåg som effektiv och flexibel transportbärare. Efter krigsslutet gick lastbilen från att vara ett lokalt transportmedel till att även användas för långväga transporter (Linde, 1994).

Den accelererade teknologiska utvecklingen och nya trafikmönster kom också att förändra hamnstrukturen i Sverige. Småskutorna försvann, fartygen blev allt större och alltmer specialiserade mot särskilda godsslag, vilket i sin tur krävde bättre kapacitet och nya arbetsmetoder i hamnarna. Enligt tillgänglig statistik fanns det 665 hamnar och lastageplatser i landet i slutet av 1920-talet. Samhällsutvecklingen ledde därefter till en minskning av antalet hamnar: befolkningsstrukturen ändrades, landsbygden avfolkades och städerna växte. I många branscher skedde en konsolidering, med koncentrerade verksamheter till ett färre antal orter. I andra fall upphörde vissa industrigrenar. På många håll försvann den tidigare naturliga kopplingen mellan den lokala hamnen och de närliggande företagen. Fyrtio år senare fanns 200 hamnanläggningar kvar, där majoriteten hanterade en försvinnande liten del av den totala godsmängden. Ytterligare fyrtio år senare finns det ett hundratal hamnar och lastageplatser kvar, varav hälften numera anses vara av samhällsbärande betydelse (Förbundet Sveriges Hamnar, 2006).

I lokalsamhället fanns åtskilliga sakägare och aktörer som var beroende av och/eller involverade i hamndriften, och här erfordrades att man mobiliserade samlade krafter för att klara de nya utmaningarna. Tillverkningsindustrin, importörer, grossister, speditörer, varuägare, skeppsmäklare samt inte minst berörda kommuner var tvungna att samverka i fråga om hamndriften vad gäller ägarförhållanden, organisation, infrastruktursatsningar. Den svenska hamnrörelsen kom därmed att förändras i flera avseenden.

1.2.2 De svenska hamnarnas verksamhetsmodell i ett internationellt perspektiv

Hamnar kan hantera olika typer av gods och produkter där varje industrisektor har sina egna speciella behov. Det förekommer en mängd beteckningar som kategoriserar handelshamnarnas verksamheter. Med omlastningshamnar och centrala hamnar menas i regel större hamnar som ingår i komplexa transportnätverk, "Gatewayhamnar" [eller brohamnar] har reguljära färjeförbindelser och täcker distribution för ett större inlandsområde. De regionala och lokala hamnarna har mer begränsade uppland men utgör viktiga transportnoder för industrierna och övriga samhällsfunktioner i närområdet. Lokaliseringsmässigt kan hamnarna placeras i skyddade eller konstruerade kustlinjer eller vara belägna i naturliga djuphavsvikar eller i anslutning till flodmynningar eller kanaler. Hamnaktiviteter kan förekomma i urbana miljöer [främst för passagerartrafik och kryssningsfartyg] men företrädesvis bedrivs godstrafiken i särskilt avgränsade kustområden med separata landanslutningar (ESPO, 2015).

Hamndrift är i grunden en affärsverksamhet som består av två olika funktioner, dels en förvaltande som äger och driver de fasta [fysiska] hamnanläggningarna dels en operativ som hanterar lossnings- och lastningsoperationerna vid kajerna. De flesta hamnarna verkar på konkurrensutsatta marknader. Det kan härvidlag finnas konkurrens mellan hamnar inom samma region eller kuststräcka eller mellan hamnar med ett överlappande inland. Konkurrens kan också förekomma inom enskilda större hamnar i storstadsområden. Hamnarna möter efterhand också allt större konkurrens från andra transportmedel, främst lastbil och järnväg (ESPO, 2015). Konkurrenssituationen för hamnarna i Sverige följer i stort dessa internationella mönster och trender.

Kusthamnar kan ha olika styrnings- och organisationsstrukturer: De kan vara offentligt eller privatägda, drivas helt på kommersiell basis eller utan några påtagliga krav om lönsamhet. I många länder fungerar hamnarna enligt en s k landlordmodell, där hamnen ägs av ett offentligt organ som, genom kontraktering [koncession] av hamntjänster och förvaltning av

anläggningarna, överlåter de operativa funktionerna till privata aktörer. I andra fall är hamnarna integrerade vertikalt, dvs hamnägaren tillhandahåller alla hamntjänsterna till kunderna. I realiteten drivs de flesta hamnverksamheterna i ett slags kombination mellan dessa båda modeller (ESPO, 2015).

Bortsett från de privatägda industrihamnarna, fungerade de flesta svenska hamnarna under nittonhundratalet i regel enligt landlordmodellen. Kommunen äger, förvaltar och investerar i de fysiska hamnanläggningarna, medan ett eller flera stuveribolag [hamnoperatörer] ombesörjer den fysiska godshandlingen. Kommunen, eller dess helägda hamnbolag, finansierar hamninvesteringarna genom att uppbära olika slags hamnavgifter från de fartyg och fartygslaster som passerar hamnens kajer. Stuveribolagens inkomster består av ersättningar från varuägare för den service som utförs i hamnen, exempelvis lossnings- och lastningsoperationer för fartygen, lagring i magasin, utlastning eller omlastning via järnväg och lastbil, osv. Till skillnad från många andra länder är staten inte involverad i de direkta hamnaktiviteterna i Sverige. Statens [Sjöfartsverkets] ansvarsområde ligger på lotsning samt upprätthållande av de allmänna farlederna runt den svenska kusten (Förbundet Sveriges Hamnar, 2006 samt Linde, 1994).

1.2.3 De totala godsvolymererna i Sverige under 1900-talet

Godsvolymererna och godsstrukturen i de svenska hamnarna förändrades kraftigt under 1900-talet. Utöver den mer nischade industrihamnsverksamheten var de flesta handelshamnarna tämligen likartade fram till 1960-talet, med mestadels hantering av livsmedel och andra konsumtionsvaror, oftast omlastade i annan svensk hamn. Fördelningen mellan utrikes gods och inrikes gods var tämligen jämnt fördelad. Därefter ökade utrikeshandelns volymer. Först var det en kraftig tillväxt i importvolymer men sedan slutet av 1980-talet har exporten ökat mer än importen. Mellan 1913 och 1960 fördubblades de totala godsvolymererna till 40 miljoner ton. Tio år senare hade ytterligare en dubbling skett, till 85 miljoner ton. År 2000 uppgick de samlade godsvolymererna i de kommersiella hamnarna till ca 160 miljoner ton, varav 134 miljoner ton i utrikestrafiken (SCB, 2002 samt Förbundet Sveriges Hamnar, 2006).

2. Tidigare forskning

Det teoretiska perspektivet i denna studie tar utgångspunkt i dels vetenskapliga slutsatser om teknikutvecklingens inverkan på ekonomisk tillväxt och samhällsfunktioner dels i diskurser på hamngeografi och hamnstrategier.

2.1 Utvecklingsblock med ny teknik

Under 1900-talet mognade flera utvecklingsblock i det industriella samhället. Utmärkande för dessa förlopp är samspelet mellan innovationerna och samhällsförändringen, där förändringarna på ett område griper in i förändringar på ett annat område och därmed skapar nya sammanhang och utgångspunkter för den fortsatta utvecklingen. Motoriseringen, specialiseringen, elektrifieringen, bilismen är sådana innovationer som i hög grad kom att få omvälvande konsekvenser för produktion och infrastruktur (Schön, 2010).

I takt med att nya tekniska möjligheter utvecklas och innovationer kommersialiseras, följer att näringslivet och samhället måste genomgå en omvandling för att komma ikapp med att utnyttja de nya möjligheterna. Rationalisering är en period när det nya smälter samman med gammal teknik och gamla verksamheter. Effekterna av rationaliseringen ökar efterhand och produktivitetsokningarna accelererar i företagen. Denna process kan ge ökad tillväxt men kan också leda till ökad arbetslöshet eller till förändrade förhållanden i samhället. Sjöfarten och hamnarna utgjorde givetvis inget undantag härvidlag, tvärtom förändrades förutsättningarna radikalt (Schön, 2013).

2.2 Sjöfarten utvecklas

Med tiden kom sjöfarten att bli en viktig del av industrialiseringen. Många industrier skaffade sig en egen hamnanläggning, ofta benämnda lastageplatser eller industrihamnar, och här hanterades endast industrins egna varor. Detta var vanligt förekommande inom exempelvis skogsindustrin och stenindustrin. I de flesta kuststäderna utvecklades handelshamnar, vilka hade flera olika funktioner: färjelägen för trafik till öar och utlandet, specialanpassade godskajer för linjesjöfart, terminaler för flytande produkter och annat bulk gods [varor som transporteras oförpackat i stora partier]. Efterhand kompletterades handelshamnarna med järnvägsanslutning och utbyggt vägnät, vilket effektiviserade industriernas transportarbete. (Bergman 2005).

2.3 Industrins omstruktureringar

Den högindustriella epoken i Sverige anses ha haft sin höjdpunkt från mitten av 1930-talet och fram till mitten av 1970-talet. Satsningen på effektivitet och storskalighet gav utslag i en kraftig ekonomisk tillväxt, genom industriella expansioner och infrastrukturell modernisering. Produktionscentra blev allt färre och större och konsumtionscentra följde samma mönster.

Storföretagens och de stora arbetsställes roll blev än mer tydlig under årtiondena efter 1945. Epokens flaggskepp var gruvorna, stålverken, varven och pappersbruken (Isacson, 2007).

Från 1970-talet och framåt skedde emellertid en strukturell förändring i Sverige. Inom industrin fortgick en betydande omstrukturering mellan branscherna, beroende på nya konkurrensförhållanden i världshandeln men även till följd av inhemska ekonomiska kriser och politiska åtgärder. Textilindustrin och varvsnäringen försvann mer eller mindre medan basnäringar som gruvor, stålverk, träindustrin och stenindustrin genomgick kraftiga rationaliseringar och minskade därmed sina sysselsättningsgrader. Istället kom tillväxtbranscher som bilindustrin, konsumtionsvaror, elektronik, livsmedel, läkemedel, grafiska- och kemiska produkter samt inte minst tjänstesektorn att utvecklas positivt efterhand. Från 1980-talet svepte globaliseringen över världen, med ökat utrymme för handel och ny integration av världens ekonomier (Schön, 2014). Dessa trender i omvärlden fick följdverkningar på hamnarnas verksamhetsinnehåll, med nya godstyper och förändrade distributionsmönster att hantera.

2.4 Ny sjöfartsteknologi medför utmaningar för hamnarna

Parallellt med konsolideringen i många industrisektorer och förbättrade landtransporter skedde gradvisa strukturellförändringar i sjöfarten, kopplade till den språngartade förnyelsen genom samhällets teknikskiften. Fartygen blev större efterhand, segelfartyg ersattes av ångfartyg som i sin tur ersattes av motordrivna fartyg. Fartygsflottan blev alltmer specialiserad: oljetankers, lastfärjor, containerfartyg, osv. Dessa successiva förändringar kom att inverka starkt på hamnrörelsen i Sverige. I takt med den teknologiska utvecklingen inom sjöfarten skedde en koncentration till ett färre antal hamnar, och många tidigare lastageplatser och industrihamnar lades ner. För att vidmakthålla verksamheten i de kvarvarande hamnarna måste stora infrastruktursatsningar och teknikanpassningar göras för att möta sjöfartens behov (Andersson-Skog, 2006 samt Bergman 2008).

Under 1970-talet skedde en revolution inom transportnäringen då ”containeriseringen” av i första hand styckegodstrafiken började ta fart. Tidigare hade styckegodset levererats i små enheter och krävt synnerligen stort manuellt arbete i hamnarna vid lossning och lastning av fartygen. Den nya tekniken krävde mindre arbetskraft men betydande investeringar i maskinell utrustning och stora uppställningsplatser i hamnområdena. Det blev en allmän oro i många svenska hamnar som tidigare haft egen linjetrafik och som nu förstod att denna skulle inskränkas till ett fåtal större hamnar. Samtidigt började färjetrafiken ta fart. Förvisso hade

sådan funnits sedan tidigare, främst i södra Östersjön, men nu var det fråga om helt andra volymer med större snabbgående färjor med hög turtäthet. Det var lastbilens verkliga genombrott i den kontinentala trafiken samtidigt som järnvägsgodset ökade i hamnarna. Även färjetrafiken konkurrerar med den konventionella sjöfarten, och många hamnar som inte lyckades etablera färjelinjer fick problem att bibehålla godsvolymer. Dessa nya förutsättningar skulle komma att påverka en rad hamnar och stuveriföretag och i förlängningen ge upphov till en sammanslagning av verksamheterna i hamnen (Linde, 1994 samt Bergman, 1988).

2.5 Transportmarknadens utmaningar

Under vissa historiska perioder har konkurrensen mellan gamla och nya transportslag varit hård och fört med sig radikala förändringar på transportmarknaden. I många fall har gamla transportsätt blivit ersatta av nya effektiva tekniker eller förändrade organisationsformer. En ytterligare effekt av konkurrensen är att transportmarknaden ofta segmenteras, antingen när det är fråga om geografiskt avstånd eller varuslag. En avgörande orsak bakom sådana skiften är behovet av transporter från främst näringslivet och industrierna på den regionala eller lokala skalan (Andersson-Skog, 2006).

Under nittonhundratalets första hälft kämpade den inrikes sjöfarten och järnvägarna om bulkgodset och styckegodset, och sjöfarten förlorade efterhand det mesta av dessa transporter. Sedermera innebar bilismens expansion i kombination med det starkt utbyggda nationella vägnätet att många varuslag övergav järnvägen för långtradare och lastbilar, så även på allt längre transportavstånd. Urbaniseringen och den ökade migrationen innebar att tätorterna och stadsområdena växte på bekostnad av mindre orter, vilket kom att inverka på såväl socioekonomiska förutsättningar som konsumtionsmönster. Denna utveckling skapade förvisso en ekonomisk integration i samhället men var inte alltid positiv på lokal eller regional nivå. På många ställen försvann kopplingen mellan den lokala hamnen och dess uppland för livsmedelsförsörjningen och andra vardagliga förnödenheter (Andersson-Skog, 2006).

Under långa perioder har emellertid komplementaritet – snarare är konkurrens - varit ett påtagligt fenomen i relationen mellan olika transportslag. Att frakta en vara – eller för den delen att resa – på långväga destinationer innebär ofta att olika transportmedel fungerar tillsammans i en väl integrerad kedja, där lastbil, tåg eller fartyg ombesörjer olika sträckor. Kommunikationer är alltså centrala och alltmer betydelsefulla funktioner i den moderna

ekonomin under industrisamhällets framväxt. Den ekonomiska strukturen, med de aktörer och distributionsmönster som finns i ett samhälle eller region där ett transportsystem byggs ut, är avgörande för den ekonomiska aktivitet som investeringen bidrar till. Hur ett kommunikationssystem används är sålunda en kritisk variabel som präglar utvecklingen (Andersson-Skog, 2006).

Som framgår i det följande, kom dessa samhällsförändringar att direkt eller indirekt påverka hamnrörelsen, såväl geografiskt som verksamhetsmässigt.

2.6 Strukturförändringar ger effekter i hamnarna

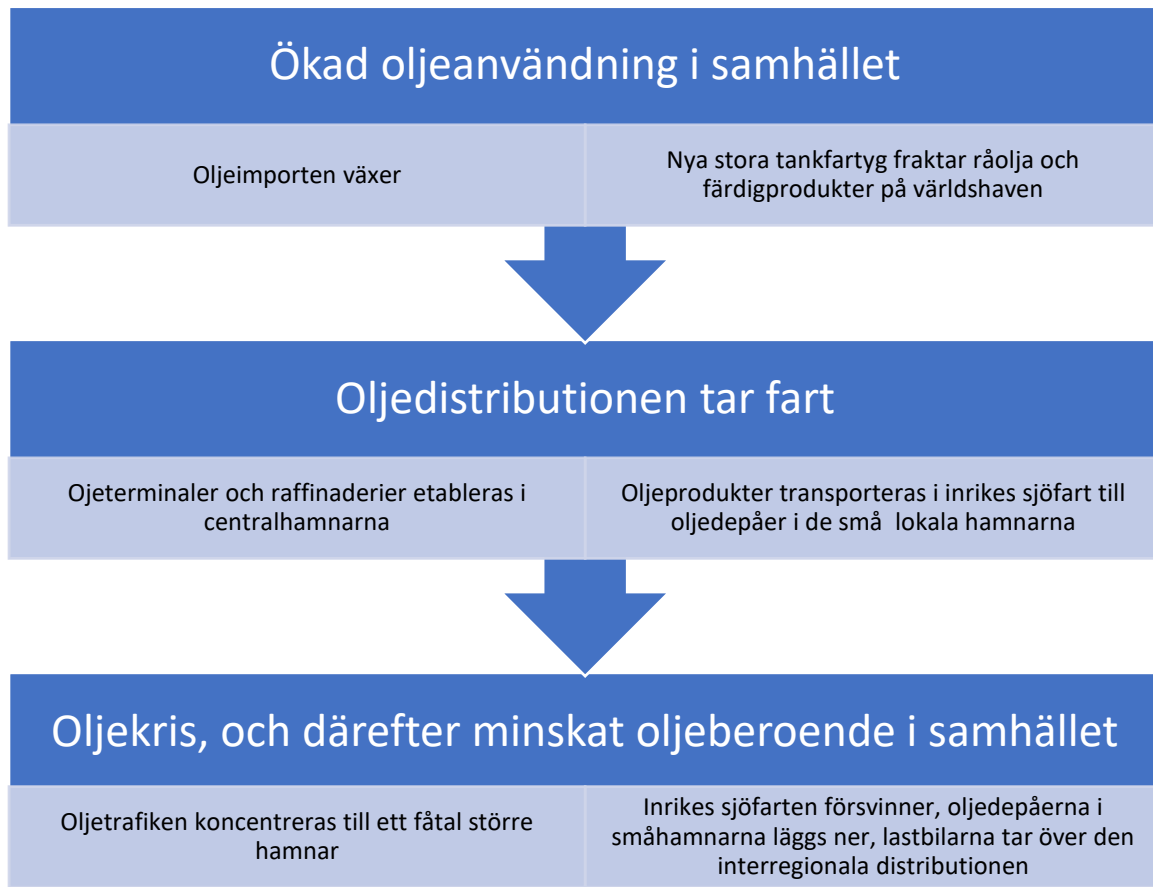
De stora förändringarna i omvärlden både påverkade hamnarnas verksamhetsinriktningar och reducerade alltså antalet hamnar i Sverige.

Befolkningsstrukturen ändrades, lastbilen tog som sagt över mer av inrikestransporterna och kom successivt att knytas samman med färjehamnarna. I många industrisektorer skedde en konsolidering, som ledde till att större företagsenheter skapades. Därmed koncentrerades verksamheterna till ett färre antal orter, vilket förändrade den svenska hamnkartan.

Parallellt med strukturförändringarna inom industrin ökade specialiseringen i hamnarna, till stor del beroende på skalfördelarna med stora godsflöden. Högvärdigt gods, som exempelvis containers, bilar och maskiner, krävde annan hantering och teknisk kapacitet. Kundernas val av transportroute utgick därmed inte utifrån vilken hamn som låg närmast, utan utifrån hamnens servicegrad och del i det framväxande transportsystemet (Sveriges Hamnar, 2006).

Samhällets behov av oljeprodukter kan här tjäna som exempel på hur utvecklingsblock och tekniskiften inverkade starkt på hamnarnas verksamhetsmässiga innehåll:

Figur 2.6 Oljekonsumtionens effekter på hamnaktiviteterna



Källa: författarens konstruktion

Oljekonsumtionen i samhället tog fart under 1950-talet och de flesta svenska hamnarna drog nytta av den växande fartygstrafiken. Till följd av det växande oljeberoendet ökade trafiken med oljetankers, så även i den i övrigt stagnerande inrikestrafiken mellan hamnarna (Linde, 1994). Men som framgår av figuren innebar den efterhand minskade oljeanvändningen - från 1980-talet och framåt - att oljedistributionen upphörde i många små hamnar.

2.7 Diskurs på hamndrift och hamnutveckling i Sverige

Ur ett ekonomisk-historiskt perspektiv har den svenska forskningen på hamnverksamhet varit till synes tämligen begränsad under senare årtionden. Litteraturen är sålunda inte särskilt omfattande men ett par vetenskapliga arbeten från 1980-talet har emellertid relevans för denna studie:

Det geografiska läget är den faktor som historiskt varit av störst betydelse för en hamns möjligheter att konkurrera. Närheten till ett uppland med starkt behov av sjötransporter gjorde sålunda även den lilla hamnen samhällsekonomiskt lönsam. I en geografisk avhandling (Layton, 1981) pekas på att tillkomsten av vägar och järnvägar bidrog till hamnkongregationen med färre hamnanläggningar, men att det även fanns tydliga kopplingar till industrins tekniska utvecklingsgrad och dess rationaliseringar. Kongregationsprocessen var sålunda en följd av tekniska förbättringar och ekonomisk förändring. Vidare fortgick en förflyttning av hamnaktiviteterna, från industrikajer och lastageplatser ut mot havet, till särskilda djuphavsterminaler som kan klara angöring av större fartyg. Från 1960-talet och framåt skedde en kongregation av linjesjöfarten till färre hamnar samtidigt som det pågick en verksamhetsspecialisering bland hamnarna.

Kulturgeografen Bergman (1988) visar i sin avhandling på att den lokala och regionala anknytningen mellan hamn och berörda industrier framträdde mycket tydligare längs östkusten än västkusten. Ju längre söderut och västerut hamnarna var belägna och ju längre fram i tiden under 1900-talet som studien sträckte sig, desto svårare var det att avgöra hamnarnas rumsliga kopplingar utifrån godsstruktur och godshantering. Vidare konstateras att det fanns åtskilliga drivkrafter som påverkat hamnarnas utveckling. De viktigaste faktorerna var tillgänglighet, befolknings- och produktionsförhållanden samt tekniska och politiska aspekter på infrastruktursatsningar. Den mest betydelsefulla politiska åtgärden härvidlag var statens omfattande investeringar i nya motorvägar och riksvägar. De förbättrade landtransporterna medförde att man snabbt kunde distribuera varor runt om i landet med lastbil eller tåg. Därmed minskade den inrikes sjöfarten, som tidigare varit så betydelsefull för många av de små hamnarna längs östkusten i norra Sverige. Från 1960-talet ökade den utrikes sjötrafiken, nu koncentrerad till ett färre antal specialhamnar och till hamnar med reguljär linjetrafik och/eller färjeförbindelser. Syd- och västkusthamnarna utvecklades i allt större utsträckning till viktiga import- och exporthamnar för högvärdigt gods. Att stora delar av flödet koncentrerades till västkusten var också resultatet av fysiska omständigheter som god yttre tillgänglighet [farleder med tillräckligt vattendjup samt isfria vintertid] och närhet till de stora europeiska hamnarna på kontinenten.

En rapport från Transportforskningsdelegationen (Armfelt Hansell, 1983) avhandlar hamnen som organisation. Här konstateras att hamnväsendet utsatts för långtgående strukturella förändringar. Den traditionella teknologin i hamnarna förändras mot mer s k enhetslaster

samtidigt som stora delar av kustsjöfarten [inrikes godstransporter] övertagits av bilar och järnväg. Det innebär att hamnarnas tidigare betydelse som omlastningsplats för varor reduceras och hamnen blir ett led i en transportkedja. En fortgående interregionalisering av godsflödet medför att godset blir mer lätttröligt mellan hamnarna och konkurrensen ökar. Hamnens betydelse för industriell etablering och tillväxt minskar och därmed minskar dess tidigare funktion som ekonomisk tillväxtmotor. De tjänster som hamnarna producerar har dessutom en elastisk efterfrågan, vilket riskerar att investeringar i hamnanläggningar inte alltid kan utnyttjas fullt ut. I syfte att vidmakthålla konkurrenskraften tas på många håll i landet beslut om nya satsningar, vilka inte enbart baserats på rationella grunder. Härvidlag finns ingen statlig hamnpolitik eller nationell plan som reglerar hamnarnas dimensionering. I rapporten konstateras vidare att ägarstrukturen i de lokala godshanteringsföretagen [ofta benämnda stuveribolag eller hamnoperatörer] förskjutits från varuägare och trafikanter till kommuner. Rapporten har en avslutande normativ ansats, med förslag om bolagisering av de kommunala hamnförvaltningarna samt bibehållande av privat ägande i stuveribolagen. Dessutom menar rapportförfattaren att det statliga Sjöfartsverket borde få en rådgivande funktion gällande hamninvesteringar.

Hamnens roll i samhället är resultatet av ett komplicerat samspel mellan tekniska och organisatoriska lösningar. Strukturförändringar inom sjöfarts- och transportindustrin påverkar hamnverksamheten vad gäller exempelvis investeringar och sysselsättning. I en företagsekonomisk avhandling (Armfelt Hansell, 1988) tas fasta på hamnen som organisation i skärningspunkten mellan offentliga och privata intressen och hur hamnens agerande påverkas av detta förhållande. Tidigare var de privatägda stuveriföretagen arbeidskraftsintensiva och med lågt kapitalbehov. Allt eftersom mekaniseringen ökade krävdes stora kapitaltillskott för investeringar i maskinell kapacitet, vilket många av de privata intressenterna inte var beredda att skjuta till. Därmed blev konsekvensen på många håll att kommunen nödgades att ta ett större ägaransvar för det lokala stuveriet, men fick å andra sidan ett allt större inflytande över verksamheten. Studien visar på en i många fall oförändrad koncentration och utebliven regional samordning av hamndriften, trots en försämrad lönsamhet. Slutsatsen är att teknologiska förändringar medfört att industrier inte längre är beroende av närhet till hamnar. Istället är det vägar, järnvägar, befolkningscentra och ekonomiska centra som är de viktigaste lokaliseringsvariablerna. Emellertid saknas en genuin insikt hos hamnägaren om hur den ekonomisk/geografiska strukturen förändrats. Överlag fortsätter satsningarna på nya, överdimensionerade hamnanläggningar på det lokala planet.

Hamnaktörernas – främst kommunernas - konserverade verklighetsbilder skulle i flera avseenden vara orsaken till överkapaciteten i den svenska hamnapparaten.

3. Metod

3.1 Ansats

Denna studie skall som sagt belysa hur hamnverksamheterna i tre olika regioner kom att utvecklas under andra hälften av nittonhundratalet. Vilka parametrar var det som förändrades över tid i hamndriften, och vilka var de huvudsakliga faktorerna som fick hamnarna att gå i viss färdriktning?

I huvudsak är ansatsen att studien baseras en kvantitativ undersökning av data. En stor del av faktaunderlaget om godsvolymer bygger på Sveriges officiella statistik. Beträffande godsstatistiken är avsikten främst att visa på de verksamhetsmässiga tendenserna sett över lång tid. Därför begränsas redovisningen till enstaka mätpunkter under perioden. Givetvis har det inträffat konjunktursvängningar från tid till annan, men i detta sammanhang är det mest intressant att studera den långsiktiga förändringen i godsstrukturerna. Det skall påpekas att från ett decennium till ett annat skiljer sig statistikmyndigheternas redovisningar åt vad gäller hamnarnas detaljerade godsfördelning. Därmed framgår inte alltid uppdelningen mellan utrikes/inrikes gods, export/import samt andelen enhetsgods. I enstaka fall har därför uppskattning måst göras, men de beräknade resultaten härvidlag har ingen inverkan på de samlade slutsatserna.

Operationaliseringen genomförs i form av en genomlysning av relevanta sakuppgifter hämtade från i årsredogörelser och sammanställningar i hamnarna, uttalanden och faktaunderlag i kommunala dokument samt lokalhistoriska skrifter om industrier och sjöfart. I flera fall har uppgifter verifierats via samtal med nuvarande hamndirektörer i de undersökta hamnarna.

Vidare har studien vissa kvalitativa ansatser, företrädesvis vid tolkning av upplysningar om faktorer för organisatoriska förändringar. Studiens design är således främst beskrivande/teorikonsumerande men i viss utsträckning även teoriprovande, då den ställer fenomen och förhållanden under senare del av perioden mot konklusionerna i tidigare (äldre) forskning på hamnverksamheter.

3.2 Angreppssätt och avgränsning

Huvudsakligen består analysen av tre delmoment som avhandlas för respektive geografiskt område, nämligen industriell struktur i närområdet, godsvolymutveckling samt organisering av hamnaktiviteterna.

Studien avgränsas som sagt i tid till perioden 1950 – 2000, och innefattar endast fenomen och faktorer som berör godsverksamheten i hamnrörelsen. Passagerartrafiken, som efterhand kom att bli ganska omfattande i många hamnar, ingår alltså inte i det undersökta materialet. Vidare avgränsas den kvantitativa undersökningen till godsstrukturer, och följaktligen görs inga mätningar av det ekonomiska utfallet i hamnverksamheterna.

Vad gäller validiteten och reliabiliteten i studien är det fråga om allmänna fakta samt väl etablerade termer och begrepp som avhandlas, och som är vedertagna såväl i förvaltnings- och industriverksamheter som i forskningen. Samtliga sakuppgifter står att finna i offentliga dokument och kan därmed verifieras vid en eventuell uppföljning av studien.

3.3 Urvalskriterier och hypoteser

Urvalet av mätenheter i studien bygger på föresatsen att kunna påvisa hur stora samhällsomvandlingar kom att präglade de geografiska förhållandena på skilda sätt och därmed även hamnrörelserna i vårt avlånga land. För detta ändamål har tre olika hamnregioner, med sinsemellan starkt skiftande förutsättningar, valts till undersökningen:

- En kuststräcka i övre Norrland, med tillgång till stora naturresurser för skogs- och gruvnäring, men under senare år även karaktäriserad som avfolkningsbygd.
- En kuststräcka i sydöstra Skåne, med traditionell jordbruksproduktion i närområdet och med sjöledes närhet till Kontinentaleuropa.
- Ett storstadsområde, Göteborg, med lång historia som sjöfartsnav för utrikeshandeln men även med stark industriell tillväxt och stor befolkningsinflyttning.

Utgångspunkten i studien baseras i hög utsträckning på egen erfarenhet från flera hamnverksamheter och bygger på ett antagande om en fortlöpande förskjutning av hamnarnas samlade godsvolymer, från norra Sverige till de södra och västra delarna. Vidare borde det finnas tydliga indikationer på att kustsjöfarten under denna tid kommer att minska dramatiskt på grund av konkurrensen från tåg och lastbil. I hypotesen ligger också en förväntan om att de norrländska hamnarnas verksamhetsinriktning förblir

tämligen statisk under perioden, medan hamnarna längre söderut genomgår omfattande organisatoriska och teknologiska förändringar.

4 Analys: Resultat av data.

Analysen består av en jämförelse av hur hamnverksamheterna utvecklas i de tre nämnda kuststräckorna. För varje region görs en genomgång av de industriella och geografiska förutsättningarna. Vidare beskrivs den verksamhetsmässiga omfattningen i hamnarna, baserat på godsvolymer och godssammansättning. Härfter redogörs för hur den interna hamnorganisationen kommit att förändras i takt med inriktningen i produktionen. Slutligen lämnas en sammanfattande konklusion för respektive hamnregions utveckling under andra hälften av nittonhundratalet.

4.1 Norra Norrlandskusten

4.1.1 Industriell struktur

Hamnarna i norra Norrland har alltsedan 1600-talet varit starkt sammankopplade med gruvnäringen och skogsnäringen i regionen. Efterkrigstiden kännetecknas av en kraftig tillväxt i produktionen parallellt med en stark teknologisk utveckling inom skogsnäringen och inom transportsektorn. Under senare hälften av nittonhundratalet blev emellertid koncentrationen inom skogsindustrin alltmer tydlig. Utvecklingen gick mot stordrift med konsekvensen att många små sågverk och massaindustrier lades ned. Timmerflottningen med bogserbåtar upphörde under 1970-talet. Effekten blev att många lastageplatser avvecklades och det sedan lång tid tillbaka stora antalet hamnar längs Norrlandskusten minskade starkt. Det skedde inte enbart en koncentration av hamnverksamheterna till ett färre antal hamnar, utan också en förflyttning bort från industrikajerna och ut mot havet, till särskilda djupvattenterminaler. Sjöfarten i norra Norrland kom därmed att alltmer koncentreras till hamnanläggningar i Luleå, Piteå, Kalix och Skellefteå (Sveriges Hamnar, 2006). I det följande redogörs för hur dessa hamnar kommit att utvecklas under historiens gång samt hur hamnoperationerna därvidlag regionaliserats.

4.1.2 Skellefteå Hamn

Skellefteå hamn är belägen 6 km från centrala Skellefteå. Allt sedan starten 1912 har hamnens trafik ständigt ökat. Volymerna består i huvudsak av bulk och skogsprodukter, smältmaterial

och färdigprodukter till/från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot och sågade trävaror. Efter andra världskriget expanderades hamnen kontinuerligt för att klara de allt större godsvolymer, mestadels för exporten av trävarorna och mineralprodukterna. Oljehamnen byggdes ut under 1960-talet för den ökande importen av oljeprodukter, och från tid till annan öppnades färjelinjer på Finland. Dock avvecklades merparten av oljetrafiken medan färjetrafiken upphörde i sin helhet. Utlastningen av exportvaror fortsatte emellertid växa. 1950 uppgick hamnvolymer till cirka 300 000 ton varav hälften var för utlastning till utlandet. Femtio år senare hade volymer ökat till cirka 1,2 miljoner ton varav 75 procent exportkvantiteter (Stoltz, 2013 samt SCB, Kommerskollegium och Sveriges Hamnar).

De fasta hamnanläggningarna i Skellefteå ägs av kommunen genom dess hamnstyrelse [sedermera genom tekniska nämnden] och drivs av dess hamnförvaltning.

4.1.3 Kalix Hamn

Sågverksindustrin fick stor betydelse för Kalixbygden under 1800-talet då det anlades en rad sågverk med dithörande lastageplatser för utskeppning av produkterna: Karlsborg, Nyborg, Båtskärsnäs, Axelsvik, Ängören, Bergholmen, Törefors och Fortuna. Samhällen växte upp kring sågverken samtidigt som sjöfarten fick en viktig funktion i bygdens utveckling. I takt med omstrukturering och övergång till stordrift inom träindustrin lades flera av dessa sågverk ned. Det var först under 1960-talet som det lokalbaserade godset gradvis började utskeppas från det som då kallades Kalix djuphamn. Volymer har varierat över tid, från ca 20 000 ton år 1950 till ca 200 000 ton år 2000. I modern tid är förpackningsföretaget Billerud den största kunden i Kalix Hamn. Övriga kunder finns i huvudsak inom verkstadsindustri, sågverk, skogsbolag, mineralindustri samt bygg- och anläggningsföretag.

Hamnanläggningarna administrerades av det kommunala bolaget Kalix Hamn AB (Layton, 1981 samt Sveriges Hamnar, 2006).

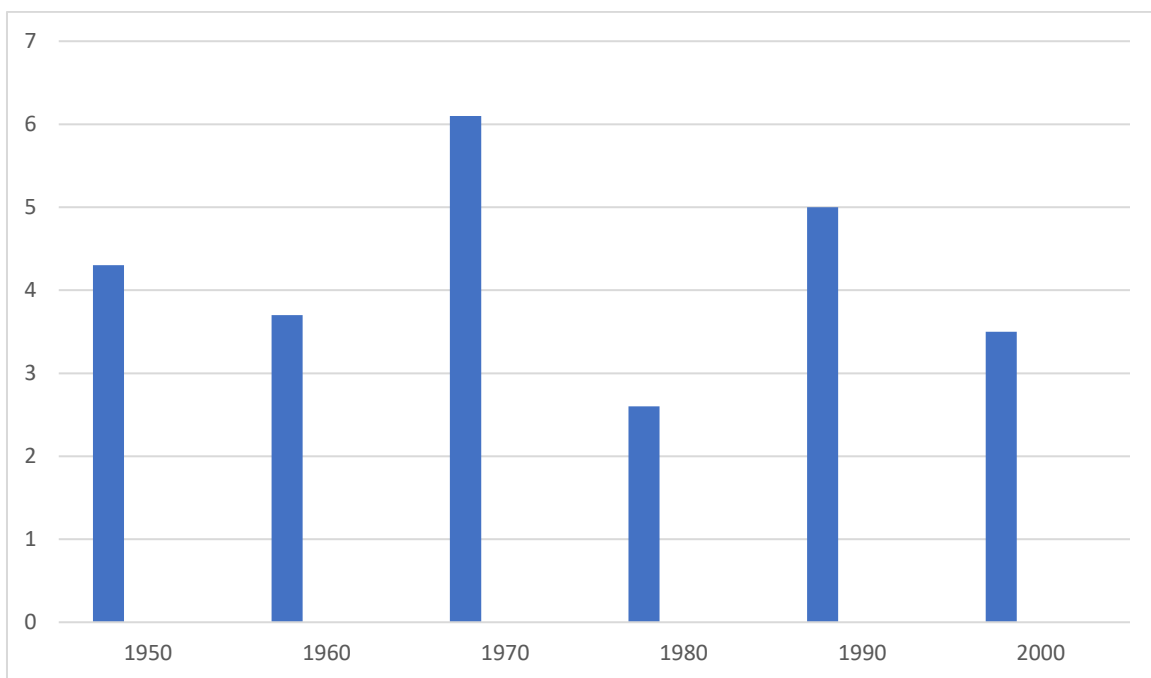
4.1.4 Luleå Hamn

1880-talet var en viktig fas i Luleås månghundraåriga historia som sjöfartsstad. Tidigare bedrevs utlastning av trävaror samt flera skeppsvarv i hamnen. Men nu anlades en järnväg från Luleå till den norska kusten, vilken i första hand skulle användas för att transportera malm från LKAB:s dittills outnyttjade fyndigheter i Gällivare och Kiruna. Därmed upplevde Norrbotten ett uppsving av sällan skådat slag, med stark befolkningstillväxt och fler

industriella verksamheter med anknytning till järnmalmshanteringen. Sedan dess har hamnen använts praktiskt taget oavbrutet för utskeppning av järnmalmsprodukterna från Gällivare. Under 1930- och 1940-talet etablerades både järnverk [NJA] och stålverk [SSAB] i Luleå, för förädling av malmen. Därmed uppstod även ett stort importbehov av olja, kol, biobränslen och andra energiprodukter som var nödvändiga för järnindustrin, men även för skogsindustrin och lokalsamhället. Under 1970- och 1980-talet byggdes hamnen ut med mer lagrings- och utlastningskapacitet och med ny farled, för att kunna hantera allt större fartyg för trafik på världsmarknaden. (Barck et al, 1994).

Från slutet av 1800-talet till slutet av 1990-talet har det hanterats mer än 300 miljoner ton malmprodukter över Luleå hamn. Lejonparten går på export, men från tid till annan fraktas stora volymer i inrikes sjötransport till exempelvis järnverket i Oxelösund (LKAB, 2015 samt Barck et al, 1994).

Diagram 4.1.4 Utskeppning av järnmalm i Luleå hamn, miljoner ton



Källor: SCB, Kommerskollegium, SIKA, samt Barck et al

En råvarubransch som järnmalmen är emellertid i grunden cyklisk och konjunkturkänslig, och är regelbundet utsatt för stark internationell konkurrens. Åren efter andra världskriget var det i högsta grad säljarens marknad medan det i mitten av sextioalet fanns mer malm på världsmarknaden än vad som var påkallat (Lindström & Forslund, 1993). Malmexporten har

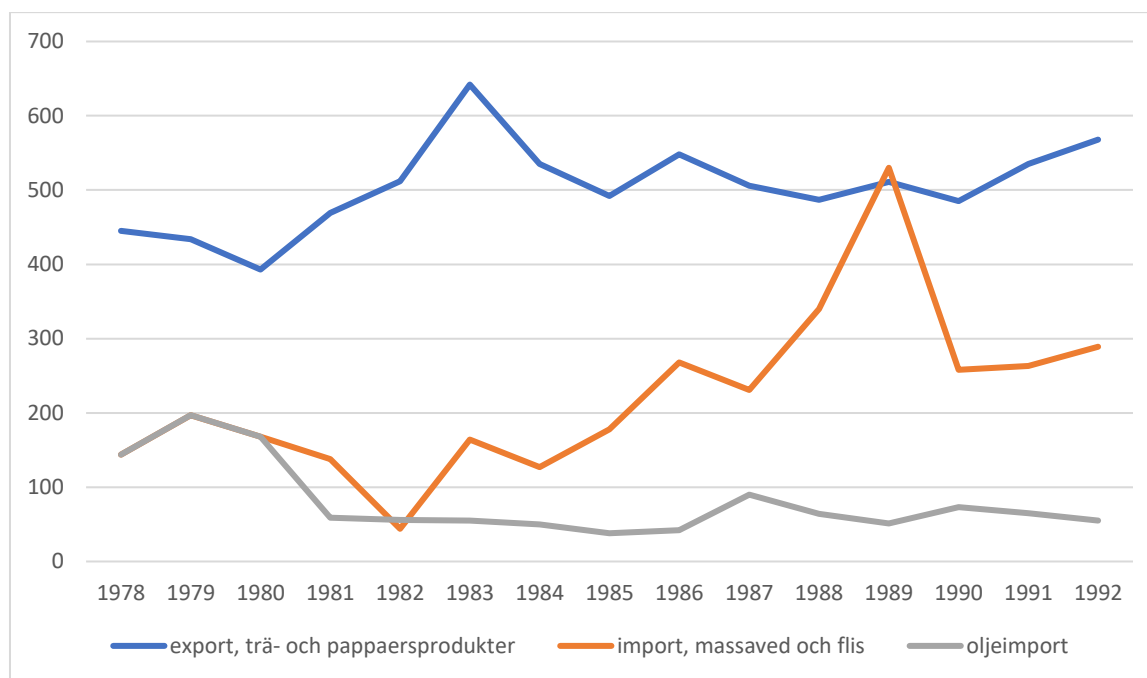
således gått igenom både goda och dåliga tider, vilket givetvis medfört stora svängningar i de fortlöpande hamnoperationerna. Rekordåret för utskeppning i Luleå var 1974 med knappt 9 miljoner ton, men som framgår av diagram 4.1.4 är verksamheten synnerligen intermitterande. (LKAB, 2015 samt Barck et al, 1994). Den från tid till annan varierande godsvolymen innebär en stor utmaning för hamndriften, som löpande måste anpassa personella och maskinella resurser efter gällande marknadsförutsättningar. Dessutom medför den moderna sjöfarten att allt större och färre fartyg hanterar de växande volymerna; År 1950 utlastades järnmalm till 1 250 fartyg, år 1990 klarades en större volym via endast 250 fartyg (Barck et al, 1994). Här fanns sålunda incitament till regionalt samarbete med andra hamnar för att överbrygga konjunktursvängningarna i den fortgående verksamheten.

Hamnanläggningarna ägs av Luleå kommun och förvaltades av dess hamnförvaltning, sedermera omvandlat till det kommunalt helägda Luleå Hamn AB. Kommunen var - och är alltjämt - i hög grad beroende av järnmalmsindustrin vad gäller arbetstillfällen och näringslivsutveckling, och har regelbundet gjort stora satsningar i hamnutbyggnader för att matcha industrins behov.

4.1.5 Piteå Hamn

Piteå har en lång historia som sjöfartsstad, förmodligen har sjöfart bedrivits i Piteå sedan 1300-talet. Den första egentliga hamnen var belägen i Piteälven, men uppgrävning och landhöjning har inneburit att hamnen successivt flyttats längre och längre ut mot älvmyrningen. Lastning och lossning av skogsprodukter har genomgående varit huvudnäringen men verksamheten har successivt växt till att även innefatta omlastning, lagerhållning och transporter. Under 1960-talet, när nuvarande Piteå Kommun bestod av 4 mindre kommuner, insåg man att något måste göras för att säkerställa industrins transportbehov till sjöss. De två stora industrierna SCA och ASSI planerade nämligen för nya transportsystem som skulle klara ökade produktionsvolymerna av papper, pappersmassa och trä. Piteå stad projekterade för en ny kajläggning och 1973 invigdes den nya handelshamnen på Haraholmen, belägen en bit utanför själva staden (Layton, 1981 samt Sveriges Hamnar, 2006).

Diagram 4.1.5 Varutrafiken i Piteå hamn 1978 - 1992, vissa godstyper, tusental ton.



Källa. Piteå kommun, sammanställning över varustatistik

Godsvolymerna har stadigt vuxit i Piteå. År 1950 uppgick exporten till 200 000 ton, mestadels sågade trä- och pappersvaror, medan importen av diverse styckegods hamnade på 50 000 ton och oljeimporten på 100 000 ton. 1980 hade utlastningen av skogsindustriprodukter vuxit till 400 000 ton och tjugo år senare uppgick de samlade hamnvolymerna till drygt en miljon ton. Diagram 4.1.5 visar på hur hamnens största godstyper kunde fluktuera under en femtonårsperiod. Från tid till annan importerade pappersproducenterna stora mängder pappersmassa och flis för att klara den växande försäljningen på världsmarknaden. Samtidigt skedde en gradvis minskning av oljeimporten, förmodligen främst på grund av industriernas övergång till andra energikällor. Hamnverksamheten måste följaktligen dimensionera de maskinella och personella resurserna efter kundernas varierande distributionsbehov. Sålunda fanns det även här anledning att samverka med andra hamnaktörer i regionen för att klara de dagliga volymsvängningarna vid kajerna.

De nya hamnanläggningarna i Piteå kom att förvaltas av den kommunala hamnstyrelsen fram till 2004 då verksamheten bolagiserades (Sveriges Hamnar, 2006).

4.1.6 Bottenvikens Stuveri – konsolidering och regionalisering av hamnoperationerna

Som framgår ovan, är hamnanläggningarna kommunägda i de större hamnstäderna i Norrland. I denna del fanns alltså ingen samverkan över kommungränserna. Här kan man förmoda att lokalpolitiska överväganden spelat in. Respektive kommun ville helt enkelt ha kontroll över de egna anläggningsresurserna för att kunna matcha kapaciteten efter det lokala näringslivets behov men även för att kunna erbjuda bra förutsättningar för nyetablerade industrier. Däremot blev de norrländska hamnaktörerna/sakägarna pionjärer ifråga om regionalt samarbete för hamnoperationerna.

Tidigare Bottenvikens Stuveri [namnändrat till Shorelink AB år 2013] har en lång och ganska krokig historia från de fyra nämnda hamnarna, och som resulterat i att verksamheterna fusionerats till ett bolag.

1928 bildades Piteå Stuveri Aktiebolag. Bolaget skulle lasta och lossa fartyg inom Piteå-området. Då handlade det uteslutande om fartygsarbete. Arbetet var manuellt tungt kroppsarbete utan några maskinella hjälpmedel. 1968 slogs bolaget ihop med Luleå Stuveri och namnändrades till Bottenvikens Stuveri AB. 1973 flyttade man verksamheten från hamnen i centrala Piteå till den nya hamnen Haraholmen, belägen 15 km utanför Piteå centrum. All hantering i centrala Piteå och industrihamnarna vid Lövhölmens Sågverk samt SCA:s pappersbruk i Munksund upphörde därmed.

Luleå Stuveri bildades 1938. Företaget fusionerades 1968 med Stuveriet i Piteå under det gemensamma namnet Bottenvikens Stuveri AB. Norrbottens Järnverk som byggdes ut och expanderade efter andra världskriget medförde ett stort uppsving av gods främst från järnverket, samtidigt som stycke gods, pappersmassa och trävaror minskade. I mitten på 70-talet byggdes koksverket och som en naturlig följd tog den nya Victoriahamnen form. I mitten av 80-talet flyttades även SSAB:s skeppningsverksamhet till den nya hamnen i Luleå.

Fram till 1922 var Skellefteå Stuveribolag i huvudsak det företag som servade sjöfarten i Skellefteå-området. På initiativ av Sveriges Redareförening bildades konkurrenten Norra Västerbottens Stuveribolag. Här ingick ett antal större företag som ägare. Redan 1923 var Norra Västerbotten Stuveri det dominerande företaget, och 1924 upphörde Skellefteå Stuveribolag att existera. I och med tillkomsten av smältverket på Rönnskär intensifierades

fartygstrafiken i Skellefteåregionen och godsflödet ökade kraftigt. De stora kvantiteterna bestod före det främst av skogsprodukter. Hanteringen kom mer och mer till att handla om gods till och från produktionen i smältverket, samt utskeppning av färdigprodukter. Arbetet utfördes mestadels manuellt med få maskinella resurser. 1970 förvärvade Bottenvikens Stuveri AB samtliga aktier i Norra Västerbottens Stuveribolag.

I Kalix startades ett privat stuveri 1889. 1961 ombildades företaget till aktiebolag. 1987 köptes bolaget av Bottenvikens Stuveri AB. Lastning och lossning av skogsprodukter har genomgående varit den primära hanteringen i hamnen. Under senare år expanderade man sin verksamhet med lagerhantering och omlastningar.

Ägare till Bottenvikens Stuveri AB blev så småningom en mix av de exportinriktade basnäringarna i Norrland samt regionens hamnstäder: Sveaskog (24%), SCA (15 %), SSAB (15%), Boliden (9 %) Skellefteå kommun (15 %) Piteå kommun (15 %), Luleå kommun (7%). (Shorelink, 2022). Denna ägarstruktur, med flera involverade kommuner tillsammans med de transportberoende storindustrierna i närområdet, är fortfarande unik i Sverige.

Stuveribolaget bedriver alltså verksamhet på fyra olika platser, och kan därmed snabbt omdisponera sina personella och maskinella resurser mellan hamnarna för att parera volymsvängningarna i de volatila gruv- och skogsnäringarna. Sålunda är det fråga om ett privat-publikt partnerskap på regional nivå som skapats för att rationalisera och effektivisera godshanteringen i de större handelshamnarna.

4.1.7 Konklusion, hamnarna längs norra Norrland

Hamnrörelsen i norra Norrland överensstämmer i stor utsträckning med flera generella teoretiska slutsatser om industriell utveckling och samhällsomvandlingar. Produktionscentra inom industrin blev allt färre och större och konsumtionscentra följde samma mönster. Storföretagens och de stora arbetsställes roll blev än mer tydlig (Isacson, 2007), vilket gällde i hög grad inom skogs- respektive gruvnäringen. Som Andersson-Skog (2006) konstaterar, är distributionsmönster en kritisk variabel i den ekonomiska strukturen. Med tillkomsten av malmbanan m fl transportsystem skedde efterhand en koncentration av kommunikationerna, i detta fall till de större befolkningsområdena i kuststäderna i Norrland. Effekterna av rationaliseringen ökade efterhand och produktivitetsökningarna accelererade i företagen, inte minst inom en basnäring som träindustrin. Schön (2013) påtalar att denna

process kan ge ökad tillväxt men kan också leda till ökad arbetslöshet eller till förändrade förhållanden i samhället. De små hamnarna och lastageplatserna i Norrland hade därmed ingen kapacitet att klara den nya tidens teknologi, och ett tjugofemtal sådana lades ned under 1960- och 1970-talet. Efterhand minskade även kustsjöfarten, med största sannolikhet beroende på konkurrens från de växande väg- och järnvägstransporterna. De kvarvarande större hamnarna omvandlades till specialhamnar för i huvudsak export av skogs- och gruvprodukter, på efterhand nya lokaliseringar utanför själva stadsbebyggelsen. Det var mestadels fråga om hantering av bulkvaror och konventionellt gods, nu på allt större fartyg. Under perioden hade alltså enhetslasterna ännu inte fått något större genomslag i den norrländska sjöfarten. Bergmans (1988) konklusion, att den lokala och regionala anknytningen mellan hamn och berörda industrier alltjämt var mycket tydligt i denna del av landet, är synnerligen relevant. Det faktum att involverade industrier och kommunerna gemensamt drev det hamnoperativa stuveribolaget visar på aktörernas positiva syn på pragmatiskt samarbete mellan privata företag och offentliga organ.

4.2 Sydöstra Skåne

4.2.1 Industriell struktur

Denna del av Sydsverige präglas av jordbruket och livsmedelsindustrin som bedrivs i stor skala här. Men även tillgången på bergarter som sandsten, kalksten och granit har utgjort basen för en relativt omfattande tegel- och byggnadsmaterialsindustri. Närheten till Danmark, Tyskland, Polen och övriga Kontinentaleuropa har alltid varit av stor vikt för regionens handelsförbindelser.

Längs Österlens kuststräcka finns ett sjöfartsstråk som historiskt varit av stor betydelse för den svenska kustsjöfarten men även för utrikestrafiken, främst under segelfartygens epok: Kivik, Simrishamn, Brantevik, Skillinge, Kåseberga. Här fanns ett fartygs- och rederikluster som gav starka positiva effekter på lokalsamhällets ekonomi. Det kan nämnas att vid sekelskiftet 1900 hade Brantevik landets största segelfartygsflotta. I takt med ny sjöfartsteknologi och strukturförändringar i samhället upphörde mer eller mindre handelshamnarna i dessa små orter. Den enda kvarvarande större hamnaktiviteten under andra hälften av nittonhundratalet var lossningen av den årliga betesskörden från Gotland i Simrishamns hamn, cirka 170 000 ton, för vidarebefordran för raffinering vid Köpingsbro sockerbruk. När sockerbruket lades ner 2006 upphörde denna hamnaktivitet. Den

kommersiella hamnrörelsen koncentrerades sålunda alltmer till de två större städerna i regionen, nämligen Åhus [Kristianstad] och Ystad (Bergman, 2005 samt Sjöhistoriska föreningen i Ystad, 2016).

4.2.2 Åhus Hamn

Kristianstadsslätten med omnejd har historiskt kännetecknats av livsmedelsproduktion, detaljhandel och tillverkning av byggmaterial. Hamnen i Åhus var av stor betydelse för godsflödet, och kom efterhand att byggas ut för att möta den nya tidens transportbehov.

Efter stiltje i hamntrafiken under andra världskriget skedde en allt snabbare ökning av sjöfarten under 1950-talet. En hamnutbyggnad inleddes 1960, med större vattendjup och längre kajer. Åhus hamn var nu en typisk importhamn, med fyra gånger så stor mängd lossade varor som den mängd som lastades. Spannmål och fodervaror för den regionala lantbrukssektorn dominerade statistiken över inskeppade varor. Men även eldningsolja, som mer och mer ersatte kol som energikälla, växte i import. Under 1970- och 1980-talen skedde ytterligare nyetableringar av hamnberoende verksamheter i närområdet. Utlastningen i hamnen bestod främst av sten, jordbruks- och skogsprodukter samt råsprit. Efterhand ersattes råspriten av färdigbuteljerad vodka [Absolut] som produceras i det närbelägna expansiva Åhus Destilleri. Efter Sovjetunionens sönderfall i början av 1990-talet inleddes en tilltagande färjetrafik på Baltikum. Samtidigt öppnades en feederlinje [matarlinje] för containertrafik till de tyska storhamnarna (Dahl & Knutsson, 1999).

Volymmässigt växte godstrafiken stadigt i Åhus under perioden. År 1950 importerades drygt 200 000 ton till hamnen, där lejonparten bestod av kol och gödningsämnen. Exporten på ca 70 000 ton bestod främst av fisk- och mjölprodukter. Tjugo år senare hade importen vuxit till ca 300 000 ton, varav hälften var oljeprodukter och stenkol i inrikestrafik. Exporten uppgick nu till ca 125 000 ton, mestadels byggnadsmaterial och lantbruksprodukter. Ytterligare trettio år senare uppgick de samlade godsvolymer till drygt 700 000 ton per år, ungefär lika fördelat mellan export och import och efterhand alltmer bulk gods och containers.

Alltsedan 1940-talet bedrevs den samlade godshanteringen av det kundägda Åhus Stuveri AB medan den kommunala hamnförvaltningen svarade för drift och investeringar av hamnanläggningarna. 1992 bolagiserades hamnförvaltningen och några år senare fusionerades kommunens och stuveribolagets verksamheter i ett nytt företag, Åhus Hamn & Stuveri AB.

Sakägarna var överens om att hamnverksamheten måste samordnas och effektiviseras för att vidmakthålla marknadspositionen. Samtidigt breddades servicen med logistik- och speditionstjänster. Delägare i det nya bolaget blev på ena sidan kommunen genom Kristianstads Hamnanläggningar AB, 54%, och på andra sidan det tidigare stuveribolagets ägare genom Åhus Stuveriintressenter AB, 46 %, (Dahl & Knutsson, 1999).

Delägarna i Åhus Stuveriintressenter AB består alltså i huvudsak av lokala export- och importberoende aktörer som exempelvis Lantmännen ek för, The Absolut Company, Svenska Foder, Kristianstad Lageraktiebolag, Yara AB, Nymölla Pappersbruk. Flera av delägarna har tillika sin verksamhet lokaliserad inom eller i direkt anslutning till det geografiska hamnområdet.

Man kan alltså konstatera att Åhus Hamn & Stuveri AB bedrivs som ett slags public-private organisation på det lokala planet, där kommunen och företagsklustret i närområdet samverkar kring hamnverksamhetens inriktning och utveckling.

4.2.3 Ystad

Ystad med omnejd har historiskt karaktäriserats som en region av lantbruksproduktion, detaljhandel och små tillverkningsföretag i skilda branscher. Järnvägsanslutningen till Malmö i slutet av 1800-talet bidrog till att staden fick en stadig ekonomisk tillväxt under 1900-talet. Ystad hamn hade under första hälften av 1900-talet varit en konventionell hamn, med en kombination av stycke gods och bulk gods för det regionala upplandet. Men 1950- och 1960-talen innebar stora förändringar för att möta den nya tiden. Sveriges ekonomi gick på högvarv och bilen stod alltmer i centrum. Vägförbindelserna till Malmöregionen och övriga Sydsverige byggdes ut efterhand. För Ystad hamn medförde detta att hamnen skulle anpassas för import av oljeprodukter som kom med tankfartyg för vidare transporter via vägnätet till närområdet. Även annat gods kom i allt högre grad med lastbil eller trailer och rullades ombord och iland [s k Roll on/Roll off, eller förkortat RoRo] på den nu växande färjetrafiken. Allt fler personbilar skulle också transporteras via färjorna som trafikerade både Polen och Bornholm. Det rullande godset ökade ytterligare när järnvägsfärjetrafiken på Polen öppnades i mitten av 1970-talet. Merparten av godsvolymerna var inte destinerade till närområdet i Skåne, utan vidarebefordrades till/från andra regioner i Sverige. Efter Berlinmurens fall växte utrikeshandeln med länderna i Östeuropa kraftigt, och därmed förstärktes Ystad Hamns betydelse som transportnod till kontinenten. Parallellt utvecklades den traditionella

stykkegodsverksamheten samt merparten av bulkgodshanteringen och oljeimporten i hamnen (Sjöhistoriska föreningen i Ystad, 2016). 1950 hanterades ca 250 000 ton gods i Ystad, varav hälften gick i inrikes trafik och hälften utgjorde konventionell sjöfart på utlandet. 1980 hade trafiken vuxit till ca 1 miljon ton, varav 300 000 ton nu bestod av färjegods. Tjugo år senare hade volymerna ytterligare vuxit, nu till 2 miljoner ton, varav hälften via färjorna (SCB, Kommerskollegium, Sveriges Hamnar). Ystad gick alltså gradvis mot att bli en renodlad färjehamn, eller snarare mot den ”gateway-hamn” till kontinenten som den fungerar som idag.

Ystad kommun genom dess hamnstyrelse ansvarade för investeringar i och drift av de fysiska hamnanläggningarna. Ystads Stuveriaktiebolag ombesörjde godshanteringen. Tongivande ägare i bolaget genom åren var bland andra Skånska Lantmännen, Sockerbolaget AB samt flera av stadens rederier. Under 1960- och 1970-talet bedrev företaget även stuveriverksamheten i Simrishamn samt skeppsmäkleri. Dock avvecklades dessa biverksamheter efterhand. Från och med 1994 ägs bolaget till 100 procent av Ystads kommun. Förutom bristande lönsamhet i bolaget, var en av anledningarna att hamnens intressenter ville samordna den kommunala hamnverksamheten med godshanteringen, såväl administrativt som operativt. Från år 2000 heter det integrerade bolaget Ystad Hamn Logistik AB, YHLAB (Sjöhistoriska föreningen i Ystad, 2016).

4.2.4 Konklusion, hamnarna i sydöstra Skåne

Den godsburna sjöfarten koncentrerades således till Åhus och Ystad under andra hälften av nittonhundratalet. De bägge hamnarnas utveckling skiljer sig dock åt i flera avseenden.

Förvisso inverkade den nya tidens sjöfartsteknologi och förändrade strukturer i transportmarknaden (Andersson-Skog, 2006) på Åhus hamns aktiviteter, men i stort fortsatte verksamheten på den sedan tidigare inslagna vägen. Hamnen var alltså navet i godsdistributionen för industrierna och lantbrukssektorn i närområdet. Här framträder alltså inga tydliga effekter av den fortgående interregionalisering av godsflödet som Armfelt Hansell (1983) redogör för. De lokala aktörernas samägande i Åhus Hamn & Stuveri AB överensstämmer emellertid med Armfelt Hansells (1983) slutsatser om – och förordande av – framkomlig organisatorisk modell för hamndriften.

Verksamheten i Ystad kom däremot i högre grad att präglas av de nya trenderna i samhället. Färjetrafikens framväxt i Östersjöområdet tillsammans komplementaritet från väg- och

järnvägstransporterna i inlandet gjorde att hamnen efterhand genomgick en verksamhetsspecialisering (Layton 1981) - från att vara en lokalt förankrad handelshamn till att bli en infrastrukturnod för rullande lastbärare, nu med växande volymer och med allt större upptagningsområde i Sverige. Sammanläggningen av aktiviteterna till Ystad Hamn Logistik AB visar på den konsolidering som många hamnar genomgick, och där kommunerna fick allt större inflytande (Armfelt Hansell 1988).

4.3 Göteborg

4.3.1 Industriell struktur

Göteborgs hamn är sedan länge Sveriges - och Skandinavien - största hamn. Hamnen har ett utmärkt geografiskt läge, i en tätbefolkad region och med goda sjöförbindelser till Europa och övriga världen.

Under andra halvan av 1800-talet utvecklades den svenska exportindustrin mycket snabbt, vilket medförde ökade volymer i Göteborgs hamn. Genombrottet för ångfartygen innebar samtidigt helt nya förutsättningar för linjetrafik, vilket krävde större hamnkapacitet och bättre struktur. Mellan åren 1888 och 1902 byggdes den första kajen för oceangående fartyg [för trafik på de stora världshaven]. Efterhand muddrades inseglingrännan för större fartygsdjup, kanalerna byggdes ut och kajerna fick järnvägsspår. Göteborgs hamn började därmed växa till en storhamn. Under årtiondena efter andra världskrigets slut gick Sveriges ekonomi på högvarv. Ett flertal storföretag och många nya branscher etablerades i staden, och i många år dominerades industrin av fordonstillverkaren Volvo och kullagertillverkaren SKF Både export och import ökade och i sjöfarten hade fartygen blivit ännu större. Göteborg växte härigenom som handels- och sjöfartsstad, och utvecklades också till en stor varvsstad (Hilmersson, 2015).

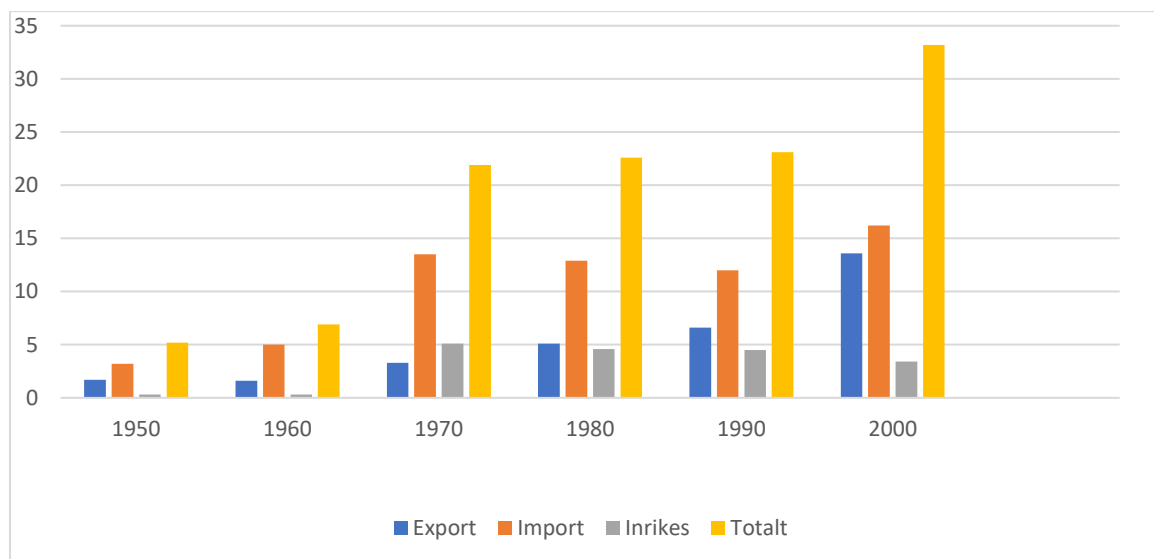
4.3.2 Göteborgs Hamn

Verkstadsindustrierna i Mellansverige kom att använda hamnen som utskeppningshamn för sina exportprodukter. Men upplandsområdet blev successivt alltmer vidsträckt och omfattade nu mer eller mindre hela Sverige, så även för importgods. Genom hamnen fraktades främst olja, skogsprodukter och containervaror. Mycket av godset till Göteborgs hamn gick med järnvägstransport, från främst skogslänen. Göteborgs Hamn blev även en stor transit-hamn för

gods till grannländerna, främst Norge (Armfelt Hansell, 1988 samt Göteborgs Hamn AB, 2020).

Enhetslasterna gjorde sitt intåg under 1960-talet och i synnerhet containern blev en allt viktigare lastbärare i transportsystemet. Successivt växte även godsfärjetrafiken samt den sjöledes distributionen av nytillverkade fordon. Sammantaget krävde detta nya och större kajer och 1966 öppnades Skandiaterminalen med kraftfulla kranar och stora terminalytor för truckar, belägen längre ut i kustbandet. Göteborgs hamn blev därigenom den enda svenska hamnen som kunde ta emot världens största oceangående lastfartyg med direkttrafik till viktiga marknader världen över. Parallellt växte landets behov av oljeprodukter. Råolja började importeras i allt större utsträckning när två raffinaderier etablerades vid Göteborgskusten. Oljehamnen byggdes ut efterhand, nu också för utskeppning av oljeprodukter, som bensin, diesel och eldningsolja till andra landsdelar i Sverige (Hilmersson, 2015).

Diagram 4.3.2 Godsvolymer i Göteborgs Hamn, miljoner ton



(Källor: SCB, Kommerskollegium, SIKA samt Sveriges Hamnar)

Som framgår av diagram 4.3.2 har Göteborgs Hamn haft en kraftig volymtillväxt under andra hälften av nittonhundratalet, i synnerhet under 1960-talet respektive under 1990-talet. Under senare år har exportvolymerna nästan vuxit i kapp importen. I det statistiska underlaget framgår tydligt att allt fler skogs- och metallprodukter skeppas ut över Göteborgs hamn, i stor utsträckning som enhetslaster (containers och trailers). I den officiella hamnstatistiken började

man inte redovisa antalet containrar på ett systematiskt sätt förrän i mitten av 1990-talet. Men för att sätta ett perspektiv på Göteborgs hamns marknadsposition i Sverige, passerade år 2020 cirka femtio procent av den samlade kvantiteten på 1 miljon containers över Göteborg. Med stor sannolikhet var Göteborgs andel av den successivt växande containertrafiken i samma storleksordning under periodens senare hälft. Parallellt växte godsfärjetrafiken på kontinenten samt import/export av nytillverkade fordon. Samtidigt minskade efterhand de inrikes sjötransporterna som en konsekvens av 1970-talets oljekris och därpå följande minskat oljeberoende, sålunda lägre utlastning av produkter från oljeraffinaderierna i Göteborg. Trenden för volymerna i Göteborg speglar i hög grad den generella trenden för den totala godsutvecklingen i hamnarna som beskrivs i avsnitt 1.2.3.

Under många år drevs hamnverksamheten på ena sidan av den kommunala hamnförvaltningen som ansvarade för driften av de fasta hamnanläggningarna och på andra sidan av ett flertal privatägda mindre stuveribolaget som svarade för godshanteringen. Åren mellan 1967 och 1977 strukturerades stuverinäringen i Göteborg om från ett tiotal små stuverier till ett enda, Göteborgs Stuveri AB. Trots stora rationaliseringar och viss produktionsförbättring blev bolagets ekonomi allt sämre i den alltmer mekaniserade och kapitalintensiva godshanteringen. Efter vissa påtryckningar från näringslivet förvärvade Göteborgs kommun samtliga aktier i bolaget, och 1985 fusionerades hamnförvaltningen och stuveriet till det kommunala bolaget Göteborgs Hamn AB. Det innebär att all verksamhet samlades i en enda organisation (Hilmersson, 2015 samt Armfelt Hansell, 1988).

Man kan här ställa sig frågande till varför stuveriverksamheten inte behölls i privat regi, i en till synes välmående godsvolymutveckling. Armfelt Hansell (1988) ger några förklaringar till att kommunen tog över bolaget: Göteborgs Stuveri AB hade efterhand blivit administrativt övertungt samtidigt som den nya teknologin vid övergången till fler enhetslaster skapade kapacitets- och finansieringsproblem. Lönsamheten var låg och dessutom var verksamheten känslig för konjunktursvängningar.

Regionens hamnberoende storföretag var uppenbarligen inte intresserade av att involvera sig i den osäkra stuveriverksamheten. Kommunledningen å sin sida konstaterade att hamnen som affärsverksamhet är utsatt för konkurrens, och att det är av stor vikt för stadens näringslivsutveckling att hamnens ledande position vidmakthålls. Att döma av kommunledningens ställningstagande kunde kommunen även se vissa samordnings- och stordriftsfördelar i att man slog samman godshanteringen med hamnadministrationen. Den

samlade hamnverksamheten kom alltså under många år framöver att drivas i ett helägt kommunalt bolag.

4.3.3 Konklusion, Göteborgs hamn

Om man sätter in Göteborgs Hamn i den teoretiska kontexten, kan man konstatera att hamnens utveckling i högsta grad präglats av den samtida teknikutvecklingen som Schön (2010, 2013) beskriver. Hamnen dimensionerar resurserna efter den nya tidens sjöfart, med dess förändrade fartygsteknologi och större kapacitetsbehov i hamnanläggningarna. Men hamnen anpassar också verksamheten efter strukturförändringarna inom industrin (Schön, 2014). I takt med att fordons- elektronik- och konsumtionsindustrin växer samt landets oljebehov ökar, får hamnens aktiviteter nya verksamhetsinriktningar och delvis förändrade logistikmönster. Även Andersson-Skogs (2006) resonemang om fenomenet komplementaritet i relationen mellan de olika trafikslagen stämmer väl in på utvecklingen i Göteborg.

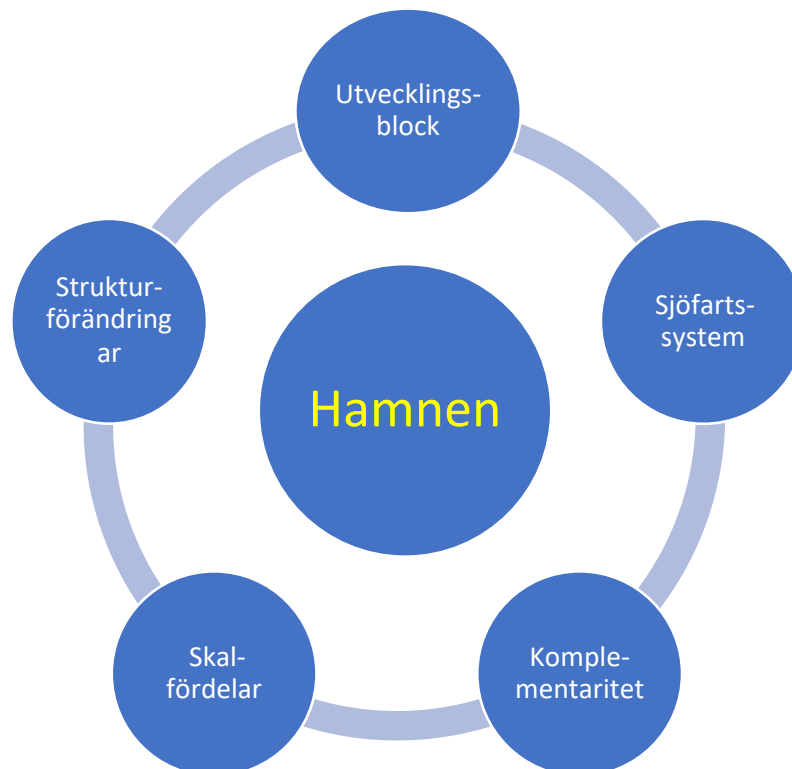
Utbygganden av de nationella väg- och järnvägsnäten med direkt anslutning till hamnanläggningarna har onekligen underlättat möjligheterna till interregionala distributionssystem för industrierna samtidigt som Göteborgs hamns marknadsposition i Skandinavien har stärkts. Här finns också en samstämmighet med Bergmans (1988) och Laytons (1981) konklusioner att stora delar av flödet av högvärdigt gods koncentrerades till västkusten var resultatet av god yttre tillgänglighet i kombination med tillväxt av reguljära linjer till de stora europeiska hamnarna på kontinenten. Däremot kan man i Göteborgsexemplet vara mer tveksam till Armfelt Hansells (1988) resonemang om övertron hos hamnaktörerna om hamnen som ekonomisk tillväxtmotor, vilket i sin tur skulle leda till överkapacitet i hamnanläggningarna. I Göteborg är det snarare så att hamnsatsningarna utgjort fundamentet för att förstärka positionen som dynamisk storstadsregion och landets viktigaste transportnav.

5 Sammanfattning och avslutande diskussion

Hamnarna är i högsta grad beroende av vad som sker i omvärlden; Innovationer leder till ny teknologi där nya logistiska lösningar uppstår. Samhället förändras, med hög urbaniseringsgrad, växande tjänstesektor och globaliserad ekonomi. Moderna transportsystem både konkurrerar med och kompletterar varandra. Företagen konsoliderar verksamheterna till

ett färre antal produktionsanläggningar. Vissa industrigrenar avvecklas samtidigt som nya branscher växer fram.

Figur 5.A Faktorer som leder till verksamhetsförändringar i hamnarna.



Källa: författarens konstruktion

Då de yttre förutsättningarna ändras, måste hamnrörelsen anpassas till de nya omständigheterna. Faktorerna har dessutom egenskapen att fungera som kommunicerande kärl, vilket accelererar den nödvändiga omställningsprocessen i hamnarna.

Under andra hälften av nittonhundratalet skedde genomgripande verksamhetsförändringar i flertalet svenska hamnar. Denna studie visar några exempel på hur hamnrörelsen runtomkring i landet kom att ta olika färdriktningar. Studiens övergripande frågeställning gäller i vilken grad man kan fastlägga vilka fenomen och mekanismer som varit avgörande för verksamhetens fortgång. Som figur 5 A beskriver, finns det tydliga samband mellan de olika

faktorerna varför det kan vara svårt att gradera deras inbördes betydelse för utvecklingen. Men i stora drag kan följande konstateras.

Hamndriften i norra Norrland anpassades till den konsolidering som skedde inom skogsindustrin och gruvnäringen i regionen. Här försvann de små lokala hamnarna vid sågverken samtidigt som merparten av konsumtionsvarorna överflyttades till väg och järnväg. Verksamheten koncentrerades till fyra större hamnterminaler med kapacitet att klara hantering av större fartyg för specialskeppningar av gods. Generellt sett ökade godsvolymer efterhand tack vare den växande exporten, men med relativt stora svängningar i hamnaktiviteterna över tid. Kommunerna bibehöll kontrollen över hamnanläggningarna, medan de operativa funktionerna samordnades i ett av sakägarna gemensamt bolag med verksamhet över kommungränserna.

I sydöstra Skåne framträder två olika inriktningar för de kvarvarande hamnarna. Skalfördelar uppnåddes då samtliga Åhus hamns servicefunktioner slogs samman i ett driftbolag, gemensamt ägt av kommunen och företrädare för industrisektorerna i närområdet. Volymerna växte gradvis i det lokala företagsklustret, och efterhand kom verksamheten alltmer att inriktas mot import och export av bulkgoods och containers. Ny sjöfartsteknologi, dvs godsfärjor, samt komplementaritet med andra trafikslag gav stora effekter för Ystad Hamn. Här skedde en genomgripande förändring av den huvudsakliga inriktningen, från konventionell lokalhamn till renodlad färjehamn med reguljär utrikestrafik. Bättre landförbindelser till övriga Sverige samt efterhand växande utrikeshandel med länderna i Östeuropa gjorde att Ystad blev en viktig gateway-hamn till kontinenten för flödet av rullande gods. Förankringen till det lokala näringslivet blev allt mindre tydlig, varför kommunen kom att bli ensam ägare till det integrerade hamnbolaget.

I Göteborgs hamn fanns flera samverkande faktorer som medförde tillväxt i hamnen. Oljeberoendet, nya tillverkningsföretag i närområdet jämte en växande och globaliserad utrikeshandel gynnade denna geografiskt väl placerade centralhamn som också kom att fungera som omlastningshamn i de internationella transportstråken. Ny sjöfartsteknologi samt utbyggda landförbindelser ledde till att hamnen fick ett allt större uppland. Även här skapades stordriftsfördelar i ett samordnat hamnbolag, nu helägt av kommunen.

Som utgångspunkt i denna studie fanns en hypotes om att hamnarna i norr skulle förbli tämligen statiska under perioden medan hamnarna längre söderut skulle genomgå genomgripande förändringar. Här visas emellertid på en tydlig regional konsolidering av

hamnoperationerna i den norrländska hamnrörelsen, även om de fyra kvarvarande hamnarna fortsatte att främst betjäna de lokala industrierna. Som förväntat minskade kustsjöfarten, då inrikestransporterna nu togs över av lastbilar och tåg. Antagandet om stora teknologiska förändringar och mer specialisering i hamnarna i syd och väst visar sig vara korrekt på det hela taget.

I denna studie har hamnarna kategoriserats som lokalhamnar, omlastningshamnar, gateway-hamnar eller centralhamnar. Detta slags terminologi är numera sällan förekommande i Hamn-Sverige.

Idag används nya begrepp vid marknadsföring av hamnverksamheter: logistiskt centrum, distributionsnav, intermodal hub. Man vill alltså belysa hamnens funktion som kanske den mest betydelsefulla länken i distributionskedjan - en plats där de tre trafikslagen knyts samman och där godsströmmarna koordineras. I denna kontext kan det konstateras att under andra halvan av nittonhundratalet genomgick hamnarna en gradvis förvandling - från att vara en kaj där stuvare hanterade styckegods på småskutor till att bli en infrastrukturnod i transportsystemet.

Referenser

- Andersson-Skog, 2006; ”*Kommunikation i ekonomisk-historisk belysning*” i: *Sverige – en social och ekonomisk historia*. Hedenborg S & Morell M (red), upplaga 1:3, Lund: Studentlitteratur.
- Armfelt Hansell, Hans, 1983; *Hamnen som organisation*. Rapport till Transportforskningsdelegationen (TDR). Särtryck.
- Armfelt Hansell, Hans, 1988; *Strategiskt handlande i svenska hamnar*. Göteborg: Handelsprocedurrådet. Särtryck
- Barck, Åke; Hedman, Raymond; Hedström, Lars, 1994; *Luleå Malmhamn*. Malmö: Frank Stenvalls Förlag.
- Bergman, Maria, 1988; *Hamnen och godset*. (doktorsavhandling, Kulturgeografiska institutionen, Stockholm Universitet).
- Bergman, Maria, 2005; *Sjöfartsmiljöer*. Stockholm: Riksantikvarieämbetet och Statens Marina museer.
- Dahl, Lars; Knutsson, Rickard, 1999; *Åhus hamn under ett millenium*. Kristianstad kommun: särtryck.
- European Sea Ports Organisation, ESPO, 2015; *European Ports Work*, Brussels: Special edition.
- Förbundet Sveriges Hamnar, 2006; *Från lastageplatser till logistikcentrum, en bok om Sveriges kommersiella hamnar och deras utveckling 1906 – 2006*. Jubileumsskrift. Stockholm: Egen utgivning.
- Göteborgs Hamn AB, 2020; *Göteborgs Hamn 1620 – 2020*. Göteborg. Valentin Experience/Göteborgstryckeriet.
- Hilmersson, Anders, 2015; *Göteborg - Sveriges största hamnstad, dåtid - nutid – framtid*. Göteborg: Tukan Förlag.

Isacson, Maths, 2007; *Industrisamhället Sverige; arbete, ideal och kulturarv*. Lund: Studentlitteratur.

Kommerskollegium; *Hamnstatistik, varutrafiken i svenska hamnar, serier 1950 – 1980*.

Layton, Ian G, 1981, *Hamnar och sjöfart i övre Norrland: [Ports and shipping in upper Norrland]: en studie av utvecklingen från 1700-talets mitt och dess industriella bakgrund*. Geografiska Institutionen, Umeå Universitet. Särtryck.

Linde, Sven, 1994; *En historik över Svenska hamnförbundet 1912 - 1990*. Helsingborg: Särtryck.

Lindström, Torsten & Forslund, Björn, 1993; *Norrbottensk industrihistoria*. Luleå: Särtryck.

LKAB, 2015; *Boken om LKAB*. Stockholm: LKAB och Centrum för Näringslivshistoria.

Piteå kommun, 1993; *Sammanställning över varustatistik, Piteå hamn*.

SCB, *Statistiska meddelanden 1990 - 1998*.

Schön, Lennart; 2010; *Vår världs ekonomiska historia, del II, den industriella tiden*, Lund: Studentlitteratur.

Schön, Lennart, 2013; *Tankar om cykler*. Lund: Studentlitteratur.

Schön, Lennart; 2014; *En modern svensk ekonomisk historia*. Lund: Studentlitteratur.

Shorelink, 2022; *Ett bolag med lång historia*. Företagspresentation. Särtryck.

Sjöhistoriska föreningen i Ystad, 2016; *Ystad hamns historia, från åmynning till internationellt färjeläge*. Sjöhistoriska föreningen i Ystad. Särtryck.

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKÅ, *Sjöfartsstatistik 1994 – 2000*.

Stoltz, Britt Inger, 2013; *Skellefteå hamn 1913 – 2013*. Skellefteå kommun. Särtryck.

