

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2013

Rapport 2013:1

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2013 **Rapport 2013:1**

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2013-02-22

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Vi redovisar detta uppdrag i föreliggande rapport.

Projektledare har varit Björn Olsson. Medverkande i arbetet med rapporten har också varit Pia Bergdahl, Backa Fredrik Brandt, Mathias Nilsen och Jan Östlund.

Stockholm i februari 2013

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Faktaruta	7
Sammanfattning.....	9
Inledning.....	11
1 Sjöfartsmarknaden	15
1.1 Sjöfartsmarknadens olika segment	15
1.2 Den svenska flottan per segment	18
1.3 Den svenskflaggade flottan minskar	20
1.4 Den svenskkontrollerade flottan ökar.....	24
1.5 Internationell utveckling	28
1.6 EU-flottans utveckling	32
2 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor	35
2.1 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor.....	35
Skatteregelverk	35
Bemanningsregler och bemanningskostnader.....	37
Sjöfartsstöd.....	40
Finansieringsstöd.....	40
Administrations- och tillsynskostnader	42
Forskning och utveckling.....	44
2.2 Sjöfartspolitik i några länder.....	46
Danmark och Norge.....	47
Finland och Åland	50
Färöarna	54
Bahamas och Singapore.....	56
3 Slutsatser	61
Litteratur.....	65
Appendix	69

Faktaruta

Bruttodräktighet, brd är ett sortlöst storleksmått som anges i brutto eller bt och avser volymen i ett fartygs slutna rum.

Bruttodräktighetsdagar, brd-dagar eller bruttodagar används som ett mått på transportkapacitet och räknas fram som respektive fartygs bruttodräktighet multiplicerat med antalet dagar det använts.

Dödvikt, dv är ett storleksmått som anges i ton (dvt) och som visar vikten av den last som ett fartyg kan bära.

Sammanfattning

Trafikanalys ger i den här rapporten en översiktlig bild av sjöfartens internationella konkurrenssituation.

När det gäller indikatorer för sjöfartsnäringens konkurrenssituation eller konkurrenskraft, studerar vi dels den svenskflaggade flottan, dels den svenskkontrollerade. Den svenskkontrollerade flottan är de fartyg som ägs och kontrolleras av svenska rederier, oavsett svensk eller utländsk flagg. En slutsats vi kan dra är att medan den svenskflaggade flottan under flera år har minskat, har den svenskkontrollerade flottan ökat trendmässigt.

Det finns olika sätt att mäta storleken på den svenska flottan. Vi studerar flottan dels när det gäller antalet fartyg och dels när det gäller kapaciteten, det vill säga fartygens samlade tonnage. Då nya fartyg som byggs ofta är större än de gamla, kan antalet fartyg i vissa fall minska samtidigt som kapaciteten är oförändrad eller till och med större än tidigare. Eftersom bland annat besättning och ombordanställda och andra intressanta analysobjekt är kopplade till fartyg, finns ändå skäl att studera såväl mängden fartyg som det samlade tonnaget eller lastkapaciteten. Vi gör dock i denna rapport ingen ingående analys av den svenska handelsflottans bemanning eller i vilken grad svensk besättning utnyttjas ombord på fartygen. Ett skäl till detta är att statistiken på området är för knapphändig för att kunna göra internationella jämförelser.

Ett av motiven till att hålla en svenskflaggad handelsflotta vid liv är att uppfylla EU:s mål om en europeisk flotta. Vi beskriver därför översiktligt vilken maritim transportstrategi EU har, och vilka åtgärder man vidtar på sjöfartsområdet. Just nu ser EU-kommissionen över statsstödsreglerna och deras tillämpning bland medlemsländerna. Statsstödsregler är viktiga riktlinjer för hur Sverige och andra länder kan utforma sitt sjöfartsstöd och ett eventuellt införande av tonnageskatt.

Kärnan i rapporten är genomgången av konkurrensvillkoren för den svenska sjöfarten. Vi beskriver översiktligt hur de svenska villkoren ser ut och har förändrats på sistone och jämför med villkoren i andra länder. Det handlar om skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Vi kan konstatera att det på flera punkter vidtagits åtgärder som i sig bidrar till förbättrad konkurrenskraft för sjöfarten. Samtidigt kan de svenska åtgärderna inte mäta sig med den globala utvecklingen mot för branschen alltmer förmånliga skattevillkor och andra regelverk som skett. Det svenska fartygsregistret och den svenskflaggade sjöfarten har därför förlorat i internationell konkurrenskraft.

För att nå konkurrensneutralitet med ledande EU-länder skulle mycket kraftiga åtgärder behöva vidtas. Det är långt ifrån säkert att dessa åtgärder skulle vara tillräckliga för att åstadkomma en växande svenskflaggad flotta. Den svenskkontrollerade flottan visar däremot en positiv utveckling som betyder att svenska

rederier har goda förutsättningar att konkurrera med andra rederier på den globala sjöfartsmarknaden.

Det finns skäl att fokusera på möjliga insatser för att behålla den svenska positionen inom rederinäringen i stort, snarare än att ensidigt fokusera på situationen för den svenskflaggade flottan och det svenska registret. Det innebär dock inte att frågor som rör den svenskflaggade flottans konkurrenssituation är betydelselösa. Det är fortsatt viktigt att eftersträva ett svenskt register som svara upp mot de krav som ställs av de som använder registret. Rimligen kommer det även långsiktigt att finnas ett behov av ett nationellt svenskt register. Det gäller kanske tydligast för fartyg i ren nationell trafik, exempelvis lokal och regional kollektivtrafik. Det framstår som angeläget att utveckla registret för att passa morgondagens brukare, snarare än att försöka utveckla det för att söka möte en global konkurrens som med all sannolikhet ändå ligger utom räckhåll.

Inledning

Trafikanalys har i uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart. Denna rapport avser första delen i uppdraget. Stödutvärderingen kommer att rapporteras senare under 2013.

Trafikanalys ger i denna rapport en översiktlig bild av sjöfartens internationella konkurrenssituation. Vi inleder rapporten med en översikt av sjöfartsmarknaden och dess olika segment. Skilda segment inom sjöfarten har olika konkurrensvillkor, vilket påverkar vilka effekter på segmenten som olika ekonomiska och politiska faktorer får. Det är dock svårt och tidskrävande att göra analysen på segmentsnivå, beroende på hur tillgången till statistikuppgifter ser ut. Därför är den största delen av beskrivningarna och analyserna gjorda på en aggregerad nivå, det vill säga på en nivå som omfattar hela den svenska handelsflottan.

I tidigare gjorda utredningar har man studerat förhållandena för sjöfarten i vissa länder. Vi försöker i denna rapport att uppdatera och komplettera bilden av förhållandena i dessa tidigare studerade länder. I direktiven till tonnageskatteutredningen (dir 2013:6) efterfrågar regeringen en jämförelse med förhållandena i Finland. I vår rapport ingår Finland och Åland i den internationella utblicken mot sjöfartspolitikerna i några andra länder. Vi beskriver också översiktligt situationen i några uppenbart konkurrenskraftiga flaggstater; Färöarna, Bahamas och Singapore.

De länder som är intressanta att studera och jämföra situationen med är de länder där svenska rederier väljer att registrera sina fartyg. Dels handlar det om att rederier registrerar nybyggda fartyg direkt i andra länder, dels handlar det om att svenskregistrerade fartyg flyttar till ett annat register.

Vi försöker också relatera rapporten till dels regeringens Handlingsplan¹ för förbättrad konkurrenskraft inom svensk sjöfart, dels nyligen utfärdade direktiv för den nya tonnageskatteutredningen (dir 2013:6).² I handlingsplanen anges bland annat att en målsättning är att öka andelen svenska fartyg i den svenska handelsflottan.

Andelen svenskflaggade fartyg beror på vilken kategori av fartyg man studerar i olika statistikällor. Den officiella sjöfartsstatistiken som Trafikanalys ansvarar för mäter främst mängden fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 brutto. I andra sammanhang mäter man antalet fartyg på minst 300 brutto, 500 brutto eller 1 000 brutto. Andelen svenskflaggade fartyg i dessa olika grupper skiftar, beroende på att större fartyg tenderar att i högre utsträckning vara registrerade utomlands.

¹ Näringsdepartementet (2013), <http://www.regeringen.se/sb/d/17076/a/207453>

² Kommittédirektiv (2013:6), <http://www.regeringen.se/sb/d/16878/a/207834>

Fokus i denna rapport är på det näringspolitiska sjöfartsperspektivet. Det är också viktigt att komma ihåg det transportpolitiska perspektivet. Ur det transportpolitiska perspektivet handlar det om att analysera förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Sverige och övriga EU har ambitionen att öka sjöfartens andel av transporterna som ett sätt att avlasta de alltmer trängseldrabbade landbaserade transportsätten. Detta perspektiv har Trafikanalys för avsikt att utveckla i senare rapporter inom ramen för uppdraget.

Det finns vissa tendenser inom sjöfartens utveckling som kan vara positivt ur ett transportpolitiskt perspektiv, men negativt för sjöfartsbranchen och ur ett näringspolitiskt perspektiv. Ett exempel är fartygens kostnadseffektivisering genom ökad användning av utländsk besättning istället för svensk. Det kan innebära en minskad kostnad för sjöfart och därigenom ökad tillgänglighet till sjötransporter, men innebär samtidigt en urholkning av svenska arbetstillfällen ombord, och därigenom en sämre försörjning av svensk sjöfartskompetens.

Den svenska handelsflottan kan definieras på olika sätt:

- Den svenskflaggade handelsflottan, det vill säga storleken på flottan av fartyg som är registrerade i det svenska skeppsregistret och därmed för svensk flagg.
- Den svenskkontrollerade handelsflottan, det vill säga storleken på flottan av fartyg som kontrolleras av svenska rederier, såväl svenskflaggade som utlandsflaggade.³

Aspekter av svensk sjöfart

	<i>Svenskt rederi</i>	<i>Utländskt rederi</i>
Svensk flagg	Svensk sjöfart	Svensk sjöfart
Utländsk flagg	Svensk sjöfart	Utländsk sjöfart

I den senaste stora sjöfartsutredningen (SOU 2010:73) *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* konstaterade utredaren att "svenskt näringsliv inte är beroende av svenskflaggade fartyg eller svenska rederier för tillgången till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter" (s 102). Det finns dock enligt utredaren ett mervärde i att bibehålla en svenskflaggad fartygsflotta av ungefär den nivå som fanns då utredningen redovisades. Följande motiv angavs:

Att kunna påverka arbetet inom internationella organisationer (IMO, ILO) vad gäller miljö- och sjösäkerhet

- att kunna upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige, samt
- att kunna bidra till uppfyllelsen av de strategiska målen för EU:s sjöfartspolitik

³ För definitioner av svenska rederier och vad som ingår, se Fakta om statistiken i Appendix

Av dessa skäl var det enligt utredaren viktigt med åtgärder för att stärka konkurrenskraften hos den svenskflaggade flottan och förhindra fortsatt utflaggning.

Ser man till den svenskflaggade flottan blir frågan om den internationella konkurrenssituationen en fråga om det svenska fartygsregistrets relativa attraktionsförmåga. Därmed indikeras konkurrenssituationen för svensk sjöfart kanske bäst av utvecklingen av in- och utflaggningen till/från det svenska fartygsregistret. De bakomliggande orsakerna analyseras då bäst utifrån de konkurrensvillkor som är avgörande för rederiernas val av flaggstat.

I vår rapport redovisar vi en analys av konkurrensvillkorens utveckling som tar fasta på de viktigaste konkurrensfaktorererna. I underlagsrapporten "Svensk sjöfarts konkurrenssituation"⁴, gör Copenhagen Economics en översiktlig analys av den svenska flottan och vilka konkurrensvillkor som kan förväntas vara de mest avgörande för de svenska rederiernas val av flaggstat. Underlagsrapporten ger också en beskrivning av hur situationen ser ut i Danmark.

Förutom den svenskflaggade flottan är det högst intressant att följa den *svensk-kontrollerade* flottan. Med det menar man oftast de fartyg som ägs av svenska intressen. Det behöver dock inte betyda att fartyget disponeras av svenska intressen. I analyserna bakom EU:s maritima strategi menar man att det är den kontrollerade flottan som är den intressanta, eftersom det är kontrollen av fartyget som är avgörande för hur fartyget används.⁵

Med den utgångspunkten är ett relevant perspektiv på "svensk sjöfart" storleken på den flotta som kontrolleras av svenska rederier. Rapporten presenterar utvecklingen för såväl den svenskkontrollerade som den svenskdisponerade flottan. Vilka konkurrensvillkor som påverkar storleken på den svensk-kontrollerade eller svenskdisponerade flottan innebär en annan avgränsning än när det gäller den svenskflaggade. Det handlar mer om efterfrågesituationen på olika sjöfartstransporter och hur rederierna hanterar de ekonomiska villkoren i den globala konkurrensen med andra rederier.

Ett tredje perspektiv på "svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation" vore att studera konkurrenskraften hos de svenska rederierna i termer av lönsamhet och vinstgenerering. Den relativa lönsamheten hos ett företag kan sägas visa vilken konkurrenskraft företaget har, och det gäller även rederier. Detta perspektiv blir föremål för analys i Trafikanalys rapportering av den andra delen i uppdraget, utvärderingen av effekterna av sjöfartsstödet, som kommer att presenteras senare under 2013.

⁴ Copenhagen Economics (2012),
<http://www.trafa.se/PageDocuments/Svensk%20sj%c3%b6farts%20konkurrenssituation.pdf>

⁵ OPTIMAR (2008),
http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/doc/policy/2008_09_summary_optimar_en.pdf

1 Sjöfartsmarknaden

1.1 Sjöfartsmarknadens olika segment

De svenska rederierna arbetar på en sjöfartsmarknad som kan delas in i dels olika geografiska marknader, dels olika produktmarknader efter fartygstyp och typ av last. Geografiska sett kan marknaden delas i *inrikes kustfart* (mellan hamnar i Sverige), *närsjöfart eller Europasjöfart* (mellan hamnar i Europa) samt *transocean eller oceangående sjöfart* (när minst en av hamnarna är utom-europeisk). Inom respektive marknad är vissa fartygstyper vanligare än de flesta förekommer i en eller annan form på samtliga marknader. Samma rederi kan också operera på flera geografiska marknader med sina fartyg.

Rederierna tillämpar också olika affärsstrategier i en blandning av lågkostnad, specialisering/differentiering samt säsong- eller cyklisk anpassning. Det finns olika sätt att benämna och beskriva dessa men en indelning talar om *standardsjöfart*, *kontraktssjöfart* och *industrisjöfart*.⁶

Standardsjöfart med standardiserade transporttjänster via agenter eller mellanhänder utgör den största delen av sjöfartsmarknaden. Inom standard-sjöfarten finns små möjligheter att utnyttja samordningsfördelar och nätverks-effekter. Här har den genomsnittliga lönsamheten länge varit låg men relativt stabil eftersom standardiserade fartygstyper konkurrerar och byts ut mot mer specialiserade fartyg. Oljetransporter samt torrbulk och övriga torrlastfartyg är vanliga som standardsjöfart. Även containermarknaden håller på att bli standard.

Kontraktssjöfarten är mindre än standardsjöfart men växande. Kontakterna mellan redare och kund är närmare och affärerna bygger mer på specialiserade transporter och mångåriga kontrakt. För att bli lönsam är det viktigt att bygga gott renommé och geografisk eller kulturell närhet lönar sig. Flexibilitet och anpassning av rederiets flotta till kontrakterade kunders behov är viktig och kontraktssjöfarten bygger i stor utsträckning på tillgång till inchartrat tonnage och poolsamarbeten.

Industrisjöfart kan liknas vid en generalentreprenad där rederiet tar helhetsansvar för transporten både till sjöss och ibland även fortsatt i land. Logistiken ingår som en integrerad del i transporten och industrisjöfarten har stora inslag av differentiering efter kund. Bilindustrin samt skogs- och stålindustrin i Östersjöområdet samt basindustrin i övriga Norden transporterar stora delar av sin produktion genom industrisjöfart.

Segmentering i olika produktmarknader, det vill säga transporttjänster för olika typ av last och fartygstyper kan beskrivas enligt följande indelning.

⁶ Beskrivningen i detta avsnitt är huvudsakligen baserad på Copenhagen Economics (2012), Tillväxtanalys (2010) samt Sjöfartens Bok (2012)

Bulksjöfart

Med bulkgoods avses gods, eller torrlast, som fraktas i lösvikt. Gods som skeppas i bulk är dels livsmedel som spannmål och socker, dels råvaror till industrin. Järnmalm, kol, spannmål, fosfat och bauxit hör till de vanligaste godsslagen i transocean fart medan i närsjöfart domineras transporterna av cement, kol, stål- och skogsprodukter. (Annan typ av torrlast som inte lämpar sig för bulktransporter fraktas i container.)

Bulkmarknaden är en mogen marknad utan större differentieringsmöjligheter. Skalfördelar är viktiga och kostnaderna är avgörande för detta segments konkurrenskraft.

Containersjöfart

Huvuddelen av allt gods inom den linjebaserade sjöfarten, tidtabellbunden trafik mellan fasta hamnar, transporteras med fartyg konstruerade för att hantera last som stuvats i containers. Containertrafiken står för en allt större del av den oceanburna linjesjöfarten. För att vara kostnadseffektiva måste fartygen vara av en viss storlek, samtidigt som fartygens storlek och djupgående utgör en begränsande faktor i slussar, kanaler och hamnar. Vanligtvis går turerna mellan stora containerhamnar (bashamnar). Göteborgs Hamn är den enda bashamnen i Norden med kapacitet att ta in och hantera de största oceangående containerfartygen.

I både bulk- och containersjöfarten har tillväxten av flottan varit stark på senare år. Ett överskott på fartyg har lett till sjunkande fraktrater för särskilt de medelstora och mindre fartygen. Den ökning som skett av container- och bulkflottan i Östersjön sedan 2007 står inte i samklang med utvecklingen av efterfrågan. Obalanserna kommer att kvarstå under flera år framöver och verka dämpande på fraktratena.

Från bashamnarna distribueras sedan godset vidare med mindre containerfartyg, så kallade feeders, till en mindre hamn närmare slutdestinationen. Feedertrafiken är en i hög grad standardiserad tjänst och den styrs av samma villkor som gäller för den internationella sjöfarten. Samtidigt är feedertrafiken i hög grad utsatt för konkurrens från alternativen väg- eller järnvägstrafik som omges av delvis andra konkurrensvillkor. Feedertrafikens konkurrenskraft är därför också särskilt beroende av villkoren för konkurrerande trafikslag.

RoRo-sjöfart

I RoRo-fartyg körs lasterna ombord på egna hjul eller med trailer via en eller flera ramper som möjliggör att godset transporteras rullande "Roll on - Roll off". RoRo-sjöfarten förekommer idag både i närsjöfart och oceangående sjöfart och det finns såväl generella RoRo-färjor som specialdesignade fartyg för t.ex. bilar och skogsprodukter. Särskilt inom den transoceaniska bilsjöfarten har biltransportrederierna utvecklat egna och unika logistiklösningar, från fabrik till kund för att hålla lagerkostnader nere. I närsjöfarten spelar RoRo-tekniken en viktig roll som brofunktion för lastbils- och trailertrafiken till och från Skandinavien.

Olje- och tanksjöfart

Med olje- och tanksjöfart avses transporter av råolja, raffinerade oljeprodukter, naturgas, asfalt samt kemikalier av olika slag i kust- eller oceansjöfart. Merparten av svenska tankfartyg är produkttankers i närfart som opererar på kontrakt, men den hårdnande konkurrensen från spotmarknaden påverkar fraktratena även för dessa fartyg.

Sjöfart för offshoreindustrin

Offshoremarknaden med utvinning av olja och gas rymmer en mängd olika specialuppdrag. Fartyg är utvecklade för att möta olika och specifika behov. Supply-, säkerhets- och supportfartyg används för att transportera material och förnödenheter som behövs på utvinningsplatserna och fartyg som kan bistå med t.ex. säkerhets- och underhållsarbete eller med bogsering och förflyttning. Offshoreindustrin (särskilt i Nordsjön och i arktiska områden såsom Barents Hav, Grönland och Beaufort Sea) är en tillväxtmarknad och även den sjöfart som arbetar för industrin befinner sig i bättre balans än stora delar av den övriga sjöfartsmarknaden. Ökade investeringar i befintliga offshoreområden och nya olje- och gasfyndigheter i arktiska farvatten och har lett till ökad aktivitet också i sjöfarten för offshore. Rederierna hoppas få uppdrag i samband med nya prospekteringar. Även sjöfart till offshoremarknaden är delad mellan spotmarknaden och kontrakt och redare som kan expandera i den mer stabila kontraktssjöfarten har relativt goda framtidsförutsättningar. De långsiktigt goda marknadsutsikterna för offshoreindustrin har under de senaste åren lett till ett stort antal beställningar på nya riggar och offshorefartyg. Mot bakgrund av tidigare haverier och olyckor i samband med offshoreverksamhet (Mexikanska Gulfen) ställs allt högre krav på miljö- och säkerhetsarbete. För rederier verksamma i segmentet är det därför särskilt viktigt att kunna säkerställa tjänster av hög kvalitet och god miljöprestanda.

Färje- och kryssningstrafik

Färjetrafik kombinerar transport av passagerare och fordon. Med frekventa turer utgör det ett viktigt inslag i infrastrukturen mellan och inom länder. Turisttrafik med rena kryssningsfärjor, t.ex. inom Östersjöområdet, är vidare en växande näring och har under de senaste åren vuxit med ca 10 procent årligen. Därtill kommer den lokala och regionala färjetrafiken. Den är dock i liten eller ingen utsträckning utsatt för internationell konkurrens och behandlas därför inte vidare i denna rapport.

Kylsjöfart

Transporter av livsmedel från primärt södra till norra halvklotet utgör en egen nisch inom sjöfarten. Fartygen är utrustade med stora kylaggregat som möjliggör de långa resorna med t.ex. bananer, citrusfrukter, fisk och kött. Marknaden domineras av äldre fartyg. Under de senaste åren har det dessutom skett en påtaglig expansion med speciella kylcontainers och kylfartygen konkurrerar i viss mån med transporter med containerfartyg. Karaktäristiskt för kylmarknaden är de stora säsongsvariationerna beroende på odlingssäsonger och som bland annat ger upphov till en stor andel envägstransporter.

De senaste åren före och kring millennieskiftet har inneburit goda förutsättningar för i princip samtliga marknadssegment. (Särskilt offshore, se offshore-exemplet) Till de främsta drivkrafterna hör en positiv utveckling för den globala världsekonomin, med en ökad handel som följd. Under 2005 ökade den samlade världshandeln (produkter och tjänster) med 3,6 procent, att jämföra med rekordökningen om 7,5 procent under 2004. Den snabba ekonomiska inbromsningen i slutet av 2008 och i början av 2009 innebar dock att många företag snabbt fick ställa om sina planer från expansion till kostnadsreduktion. Dessutom förvärrades hela förloppet av finanskrisens effekter. Stora fraktvolymer försvann från marknaden, raterna sjönk snabbt och bankerna ströp tillgången på kapital. Fartygsägare fick därmed problem med lönsamheten och kassaflödet, vilket resulterade i att rekordmånga fartyg lades upp. Problemet förvärras dessutom av att det finns en stor orderstock av nybeställningar, även om många rederier valt att annullera sina beställningar.⁷

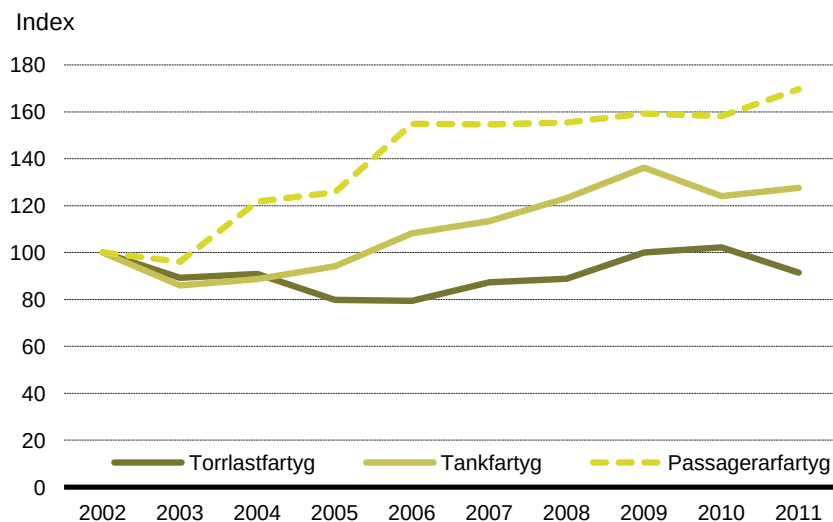
Rederibranschen lider fortfarande av sviterna efter den senaste högkonjunkturen då redare och andra investerare beställde många fartyg som nu kommer ut på marknaden. (Enligt Svensk Sjöfartstidning har det beställts cirka 9 000 fartyg på sammanlagt 560 miljoner ton dödvikt, vilket motsvarar närmare halva världshandelsflottan.) Alla beställda fartyg levereras dock inte. En del avbeställs, andra beställningar skjuts upp och ett antal varv förväntas gå i konkurs. Trots detta kommer nyleveranserna att vara omfattande och bidra till att hålla nere fraktraterna under åtminstone den närmaste tioårsperioden. Undantaget är dock sjöfart till offshoreindustrin, som verkar stå inför fortsatt tillväxt och expansion. Stora kostnadseffektiva fartyg inom till exempel mer specialiserad RoRo-sjöfart kan också förmodas opereras med bättre lönsamhet, i synnerhet där rederierna har lyckats ta hem långa kontrakt och byggt långsiktiga relationer till kunderna.

1.2 Den svenska flottan per segment

I detta avsnitt studerar vi utvecklingen i den svenska flottans olika segment. Storleken på den svenska handelsflottan kan mätas på olika sätt. Förutom antalet fartyg jämför man ofta flottans storlek mätt i bruttodräktighet (brutto eller bt) som är ett volymmått på fartygets lastförmåga inklusive framdrift eller dödvikt (dödviktston eller dvt) som är ett storleksmått som visar vikten av den last som ett fartyg kan bära (se faktaruta).

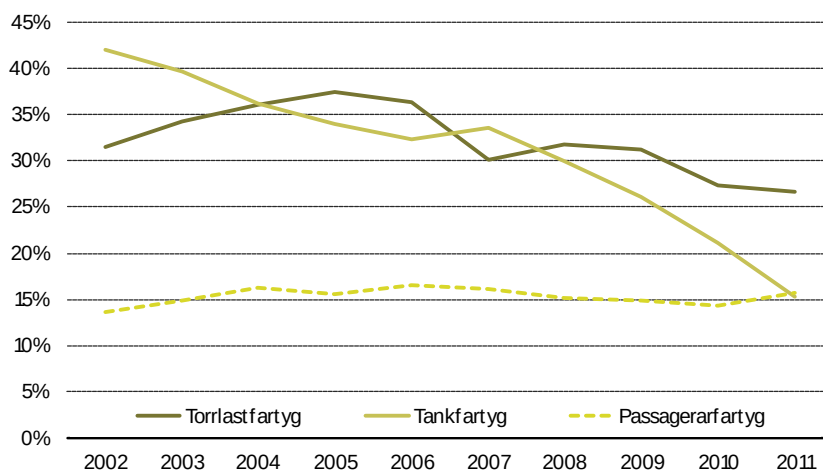
Ser vi till den svenskkontrollerade flottan är utvecklingen relativt positiv inom de olika segmenten. Figur 1.1 visar utvecklingen för den samlade dödvikten av svenskkontrollerade torrlastfartyg, tankfartyg respektive passagerarfartyg utifrån Sjöfartsverkets statistik. Dödvikten har ökat bland såväl passagerarfartygen som tankfartygen. Däremot har utvecklingen för torrlastfartyg varit något negativt det senaste decenniet.

⁷ Transatlantic (2006, 2010, 2012)



Figur 1.1 Den svenskkontrollerade flottans utveckling per segment, relativ utveckling mätt i dvt. Not: Index 2002=100. Källa: Sjöfartsverket (2010, 2011)

Figur 1.2 visar att andelen svenskflaggade fartyg har minskat det senaste decenniet bland torrlast- och tankfartygen, men inom passagerartrafiken har andelen svenskflaggade fartyg varit relativt konstant, åtminstone fram till år 2011. Bland tankfartygen har det senaste decenniet andelen svenskflaggade tankfartyg minskat kraftigt, från drygt 40 procent till ca 15 procent.



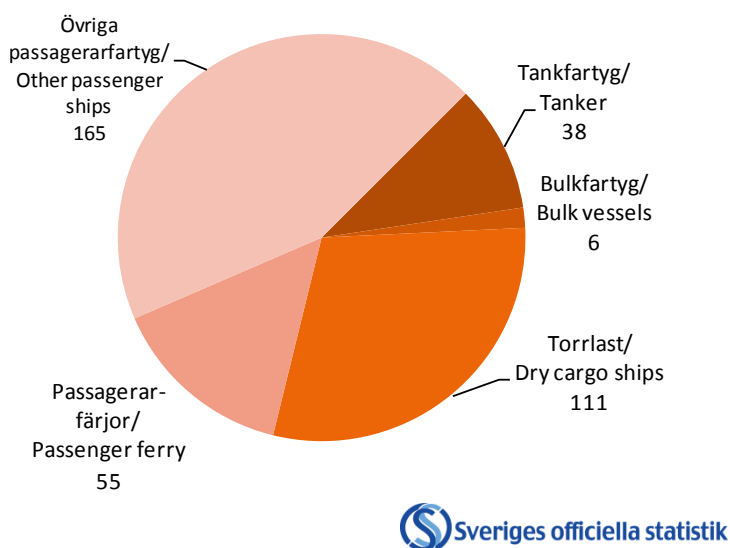
Figur 1.2 Andel svenskflaggade fartyg i den svenskkontrollerade flottan, per segment. Källa: Sjöfartsverket (2010, 2011)

Fördelningen av fartygstyper inom den svenskflaggade flottan

Ser man till *antalet fartyg* i Figur 1.3 utgörs den största mängden fartyg i den svenskflaggade flottan (≥ 100 bt) av så kallade övriga passagerarfartyg. Den näst

största gruppen är torrlastfartyg som t.ex. fraktar papper, timmer, malmpellets och liknande.

Ser man istället till *kapaciteten* är den största gruppen i flottan lastfartyg med sammanlagt 2,7 miljoner bt och därefter passagerarfartyg med 1,2 miljoner bt. Bland lastfartygen stod torrlastfartygen för 2,5 miljoner bt, en minskning med 4 procent jämfört med året innan. Tankfartygen har minskat från 50 st till 38 st vilket har inneburit en minskning i kapacitet med 38 procent till 216 000 bt.⁸



Figur 1.3 Antalet svenskflaggade fartyg den 31 december 2011 fördelade efter typ av fartyg. Fartyg med en bruttodräktighet om minst 100 bt. Källa: Trafikanalys Statistik (2012)

1.3 Den svenskflaggade flottan minskar

Sjöfartsverket brukar i sin statistik jämföra antalet fartyg över 300 bt. I Trafikanalys officiella statistik ingår i allmänhet alla fartyg på 100 bt eller mer. I Appendix finns en översikt av statistikällorna för olika kategorier av den svenska handelsflottan, samt definitioner för Trafikanalys statistik.

Många av de svenskflaggade fartygen är mindre och måhända inte lika utsatt för internationell konkurrens som många av de större fartygen. Tabell 1.1 visar fördelningen av fartyg mellan olika storleksklasser samt utvecklingen mellan 1 jan 2011 och 1 jan 2012. I den *största kategorin* av fartyg, som innehåller fartyg på ≥ 100 bt, minskar såväl antalet svenskflaggade som svenskkontrollerade fartyg. I kategorin med de *största fartygen* ≥ 1000 bt ökar mängden svenskkontrollerade fartyg. I båda dessa kategorier av fartyg ser man att det svenskflaggade tonnaget minskar, medan det svenskkontrollerade tonnaget ökar.

⁸ Trafikanalys Statistik (2012)

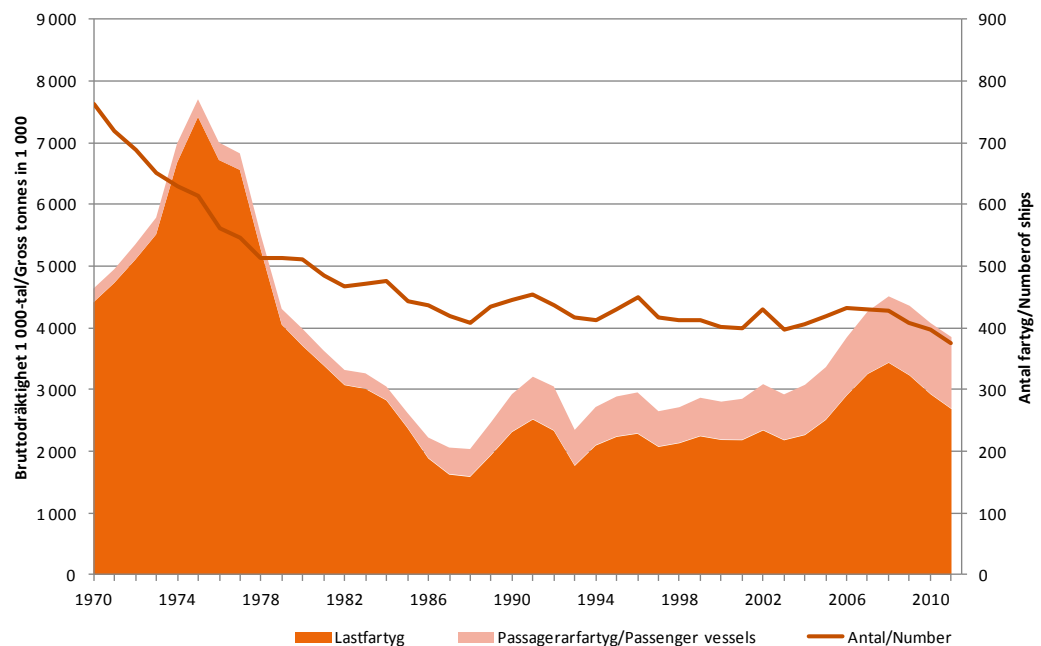
Den svenskflaggade handelsflottan bestod den 31 december 2011 av 375 fartyg (≥ 100 bt), vilket är det lägsta antalet fartyg sedan mätningen startade år 1961. Antalet lastfartyg uppgick till 155, varav 38 var tankers, 6 bulkfartyg och 111 torrlastfartyg. Passagerarfartygen minskade med 4 och uppgick vid årsskiftet till 220 fartyg varav 55 var färjor och resten så kallade övriga passagerarfartyg.⁹

Tabell 1.1 Svenska handelsflottans utveckling 1 jan 2011 – 1 jan 2012. Källor: Trafikanalys Statistik (2012), Lighthouse (2012), UNCTAD (2011, 2012)

	1 jan 2011		1 jan 2012	
	Svensk flagg	Svensk kontroll	Svensk flagg	Svensk kontroll
Antal fartyg ≥ 100 bt	396 st	839 st	375 st	827 st
Tonnage, fartyg ≥ 100 bt	4,1 milj bt	12,3 milj bt	3,8 milj bt	13,2 milj bt
Antal fartyg ≥ 300 bt	174 st	523 st	i.u.	i.u.
Tonnage, fartyg ≥ 300 bt	3,3 milj bt	9,1 milj bt	i.u.	i.u.
Antal fartyg ≥ 1000 bt	137 st	482 st	i.u.	i.u.
	115 st	301 st	99 st	307 st
Tonnage, fartyg ≥ 1000 bt	3,3 milj bt	9,1 milj bt	i.u.	i.u.
	1,2 milj dvt	5,6 milj dvt	1,1 milj dvt	6,4 milj dvt

Som framgår av Figur 1.4 ökade kapaciteten i den svenskflaggade flottan kraftigt i början på 1970-talet. Oljekrisen gjorde att flottan därefter sjönk mycket kraftigt under många år fram till omkring 1988. Från och med början av 1990-talet återhämtade sig kapaciteten långsamt och under första halvan av 2000-talet ökade flottan sin kapacitet relativt snabbt till en ny topp omkring 2008 då finanskrisen slog till och återigen minskade efterfrågan också på svenskflaggat tonnage.

⁹ Trafikanalys Statistik (2012)



Sveriges officiella statistik

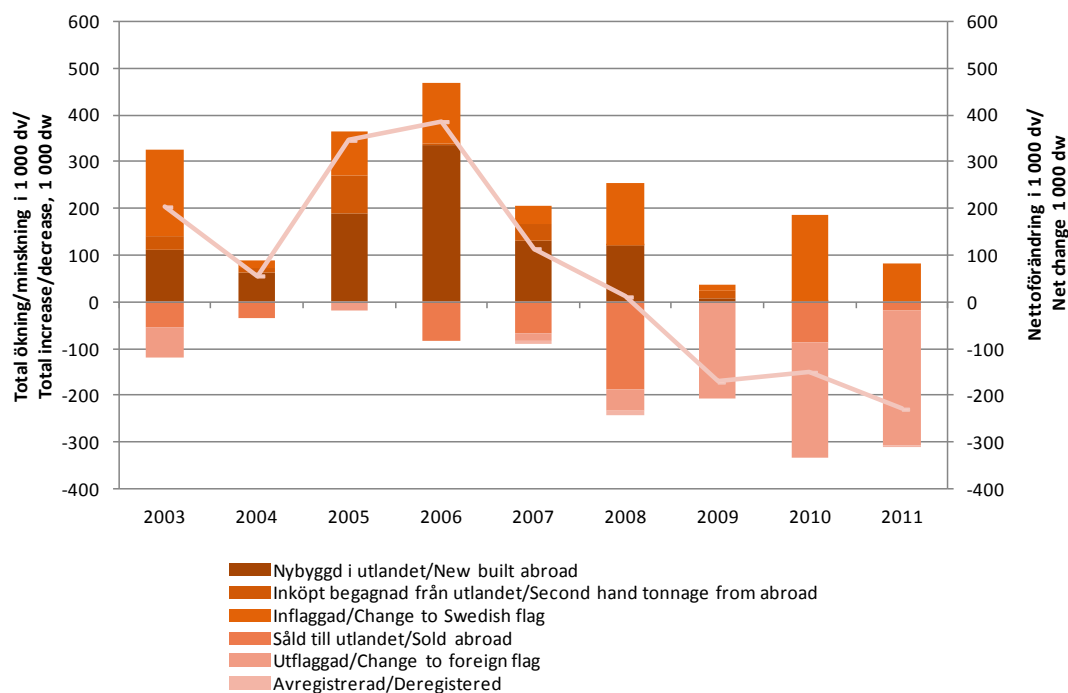
Figur 1.4 Kapaciteten i svenskflaggade flottan och antalet svenskflaggade handelsfartyg 1970–2011 fördelade efter typ av fartyg. Fartyg ≥ 100 . Källa: Trafikanalys Statistik (2012)

Avregistreringar ur det svenska fartygsregistret

Figur 1.5 visar förändringarna i det svenskregistrerade tonnaget under perioden 2003 till 2011. År 2006 ökade det svenskflaggade tonnaget med knappt 400 dödviktston, mycket tack vare ett inflöde av nybyggda fartyg. År 2009 gick nettoflödet från att vara positivt till att bli negativt. Sedan dess har den svenska handelsflottans totala dödvikt minskat. De senaste tre åren har den största anledningen till minskning av flottan varit utflaggning av fartyg.

Utflaggningen från Sverige på senare år har inte främst gått till fjärran register, utan framförallt till grannländer som Danmark och Färöarna, men också till andra EU-register som Malta och Gibraltar.¹⁰

¹⁰Sjöfartens Bok (2012), s 136



Figur 1.5 Svenskflaggade flottans brutto- och nettoförändringar 2003-2011, dödvikt fördelad efter orsak till förändring (fartyg ≥ 100 bt). Kurvan visar nettoförändringen varje år. Källa: Trafikanalys Statistik (2012)

Under 2010 skedde 84 avregistreringar ur det svenska fartygsregistret. I tre fall var anledningen att fartyget omregistrerades i ett annat land (2 i Danmark och 1 i Norge), i övriga skedde avregistreringen i samband med försäljning av fartyget till en köpare från ett annat land. Under 2011 och 2012 skedde 75 respektive 68 avregistreringar som alla var kopplade till försäljningar till utlandet. Trafikanalys saknar uppgifter om i vilken utsträckning försäljningarna har skett inom en rederikoncern eller inte.

Tabell 1.2 Mottagarregister vid avregistreringar ur svenska fartygsregistret. Källa: Transportstyrelsen (2012)

2010	2011	2012
Danmark 14	Danmark 19,	Danmark 14
Norge 12	Finland (inkl Åland) 10	Finland (inkl Åland) 10
Finland 11	Norge 9	Färöarna 5
Storbritannien 6	Nederl. (inkl Ned. Ant.) 5	Norge 4
Singapore 4	Färöarna 3	Storbritannien 4
Polen 3	Polen 3	Tyskland 4
Nederländerna 3	Australien 3	Nederländerna 3
Frankrike 3	Italien 3	Cypern 3
Tyskland 2	Storbritannien 2	Singapore 2
Bahamas 1	Tyskland 2	Estland 1
övriga fördelade på ett antal länder.	övriga fördelade på ett antal länder.	övriga fördelade på ett antal länder.
Tot. 84 avregistreringar	Tot. 75 avregistreringar	Tot. 68 avregistreringar

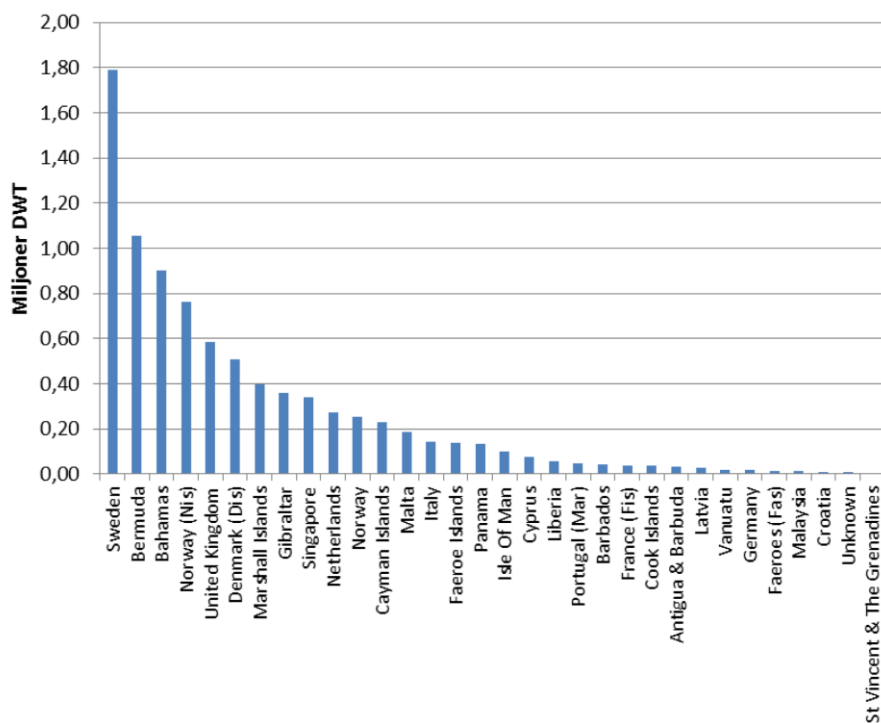
Tabell 1.2 visar de vanligaste länderna dit försäljningar skett av svensk-registrerade fartyg de senaste åren. Våra nordiska grannländer toppar listorna.

1.4 Den svenskkontrollerade flottan ökar

I Sverige finns fartyg registrerade med ett sammanlagt tonnage på ungefär 1,8 miljoner dödviktston (mdvt). Utanför Sverige ligger mest svenskkontrollerat tonnage i de utomeuropeiska registren Bermuda och Bahamas med svensk-kontrollerat tonnage på omkring 1 miljon dvt vardera. Därefter finns mest tonnage i de europeiska registren Norge (ca 0,8 mdvt), UK (ca 0,6 mdvt) och Danmark (ca 0,5 mdvt). Marshallöarna har ca 0,4 miljoner dvt svenskt tonnage. Figur 1.6 visar fördelningen av det svenskkontrollerade tonnaget på olika länder, inklusive Sverige.

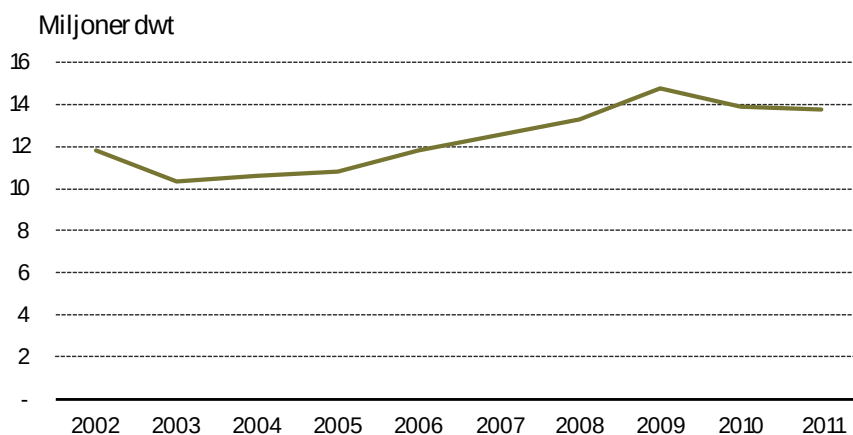
Marshallöarna är världens tredje största register räknat i tonnage och har lockat även svenskkontrollerade fartyg. Bermuda, Gibraltar, Isle of Man, Caymanöarna och ett antal mindre register i före detta brittiska kolonier, bildar tillsammans med Storbritannien den så kallade *Red Ensign Group* med gemensam flagga och strategi. Tillsammans utgör gruppen en av de tio största flottorna i världen.

Färöarna har genom aktiv och intensiv marknadsföring ökat mängden fartyg i sitt register på senare år och hade 2010 svenskkontrollerade fartyg registrerade med ett tonnage på sammanlagt cirka 150 000 dvt.



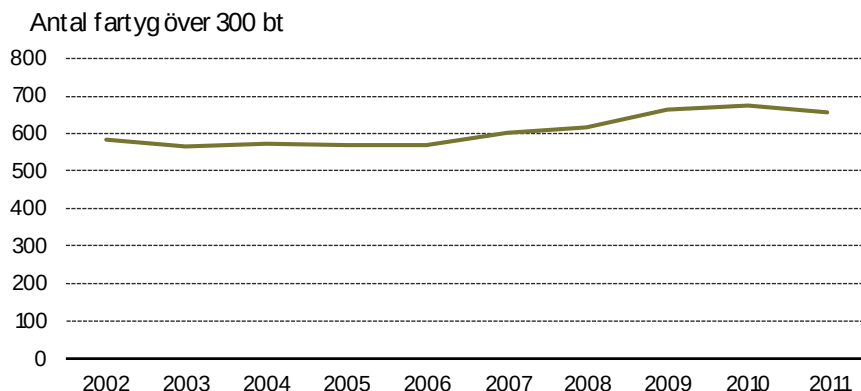
Figur 1.6 Storleken på svenskkontrollerat tonnage i svenskt respektive utländska register år 2011 (milj dwt). Källa: Lighthouse (2012)

Figur 1.7 och Figur 1.8 visar utvecklingen under perioden 2002-2011 för det svenskkontrollerade tonnaget respektive antalet svenskkontrollerade fartyg. Jämfört med år 2002 har kapaciteten ökat med 16 procent och antalet fartyg har ökat med ca 13 procent.¹¹



Figur 1.7 Den svenskkontrollerade flottan 2002-2011 (fartyg ≥ 300 bt), mätt i dödviktston
Källa: Sjöfartsverket (2010) samt Sjöfartsverket (2011)

¹¹ Copenhagen Economics (2012)



Figur 1.8 Den svenskkontrollerade flottan 2002-2011, mätt i antal fartyg (≥ 300 bt).

Källa: Sjöfartsverket (2010) samt Sjöfartsverket (2011)

Användningen av fartyg och tonnage ökar

I många sammanhang avser man med kontrollerad flotta den ägda flottan, dvs den flotta av fartyg som rederiet kontrollerar genom sitt ägande, oavsett flagg. Ägande av fartyg behöver dock inte betyda att fartyget kontrolleras av rederiet.¹²

I Trafikanalys officiella statistik över den svenska användningen av fartyg, dvs fartyg i svensk regi ingår utöver svenskflaggade fartyg även inhyrda och uthyrda fartyg. Inhyrda fartyg disponeras och kontrolleras av rederiet. Vi ser här den disponerade flottan som den (i verklig mening) kontrollerade flottan.

Ser vi till rederiernas användning av fartyg visar Tabell 1.3 att under år 2011 användes 402 svenskflaggade fartyg med en kapacitet på 100 brutto eller mer av svenska rederier. Förutom dessa hyrdes 504 utländska fartyg in, samtidigt som 361 fartyg hyrdes ut (såväl svensk- som utlandsflaggade). Under 2011 var därför sammanlagt 545 fartyg i svensk regi, det vill säga disponerades av svenska rederier.

Tabell 1.3 Antal fartyg (≥ 100 bt) i svensk regi. Källa: Trafikanalys Statistik (2004, 2009, 2012)

	1997	2002	2007	2011
Svenskflaggade	447	410	428	402
+inhyrda fartyg	222	199	441	504
- uthyrda fartyg	98	90	164	361
=Fartyg i svensk regi	571	519	705	545
Andel svensk flagg	78%	79%	61%	74%

¹² UNCTAD (2012), sid 40

Medan mängden svenskflaggade fartyg har minskat under flera år, har särskilt mängden inhyrda fartyg av svenska rederier ökat kraftigt. Antalet fartyg i svensk regi hade ett toppår 2007 då antalet inhyrda fartyg var många fler än antalet uthyrda. År 2011 var antalet fartyg i svensk regi tillbaka på ungefär samma nivå som före finanskrisen.¹³

Möjligheten att hyra in och ut fartyg ger rederierna en ökad flexibilitet när konjunkturen är osäker, samtidigt som olika typer av leasingavtal kan ge ekonomiska fördelar. Det kan vara en förklaring till den kraftigt ökade in- och uthyrningsverksamheten.

Fördubbling av det svenskskipperade tonnaget

Med tanke på att fartygen tenderar att bli allt större om än i vissa fall även färre, är det intressant att studera utvecklingen av den fartygskapacitet som svenska rederier utnyttjar, det vill säga det svenskskipperade tonnaget. Tabell 1.4 visar att det svenskskipperade tonnaget nästan har fördubblats mellan år 2002 och 2011. Återigen handlar det om att mängden inhyrda fartyg ökat kraftigt det senaste decenniet och att dessa inhyrda fartyg är relativt stora. Medan andelen svenskflaggade fartyg varit relativt stabil (74% år 2011, se Tabell 1.3) har andelen av det disponerade tonnaget med svenskflaggade fartyg minskat från 42 procent år 2002 till 23 procent år 2011.

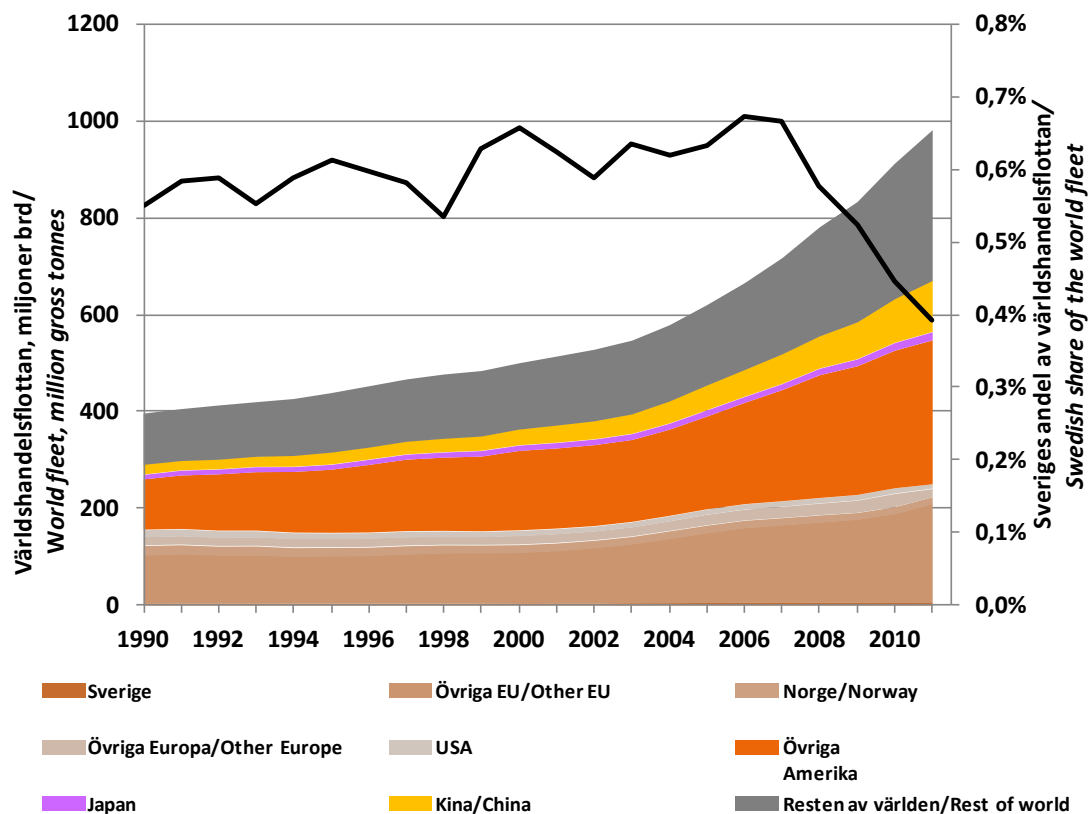
Tabell 1.4 Utvecklingen av svenskskipperat tonnage med fartyg ≥ 100 bt. Miljoner bruttodräktighetsdagar. Källa: Trafikanalys Statistik (2012)

	2002	2007	2009	2011
Tonnage i svensk regi	2 199	3 612	3 802	5 046
-Uthyrat tonnage	608	699	790	2 132
=Disponerat tonnage	1 591	2 913	3 012	2 914
Andel svenskflaggat	42%	37%	32%	23%

¹³ Statistik över fartygsanvändning kan skilja sig från storleken på fartygsflottan den 31 dec resp år, eftersom siffrorna inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskflaggade eller inhyrda.

1.5 Internationell utveckling

I detta avsnitt jämför vi utvecklingen för den svenska handelsflottan med utvecklingen i några länder där svenska rederier kontrollerar tonnage.



Figur 1.9 Världshandelsflottan år 1990-2011 per flaggregion, i milj brutto. Sveriges andel av världshandelsflottan, i procent. Källa: Trafikanalys Statistik (2012)

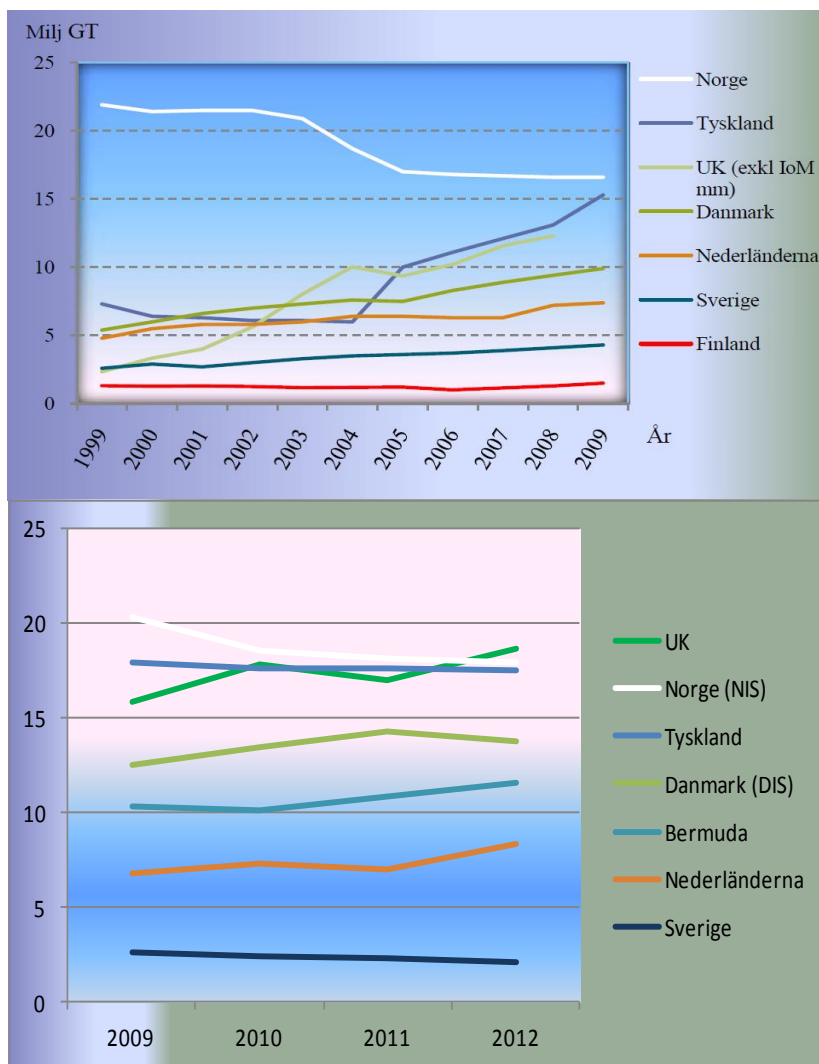
Figur 1.9 visar den totala världshandelsflottans utveckling och fördelningen av tonnage mellan de största flaggregionerna. Under 2011 ökade världshandelsflottan med 8 procent till 982 miljoner brutto. Den svenskflaggade handelsflottan minskade samtidigt med 6 procent till 3,8 miljoner brutto, vilket motsvarar 0,4 procent. Sveriges andel av världsfloTTan har legat förhållandevis konstant fram till år 2008 men har därefter fallit markant.

Tabell 1.5 Registrerad flotta (≥100 bt) den 1/1 2012 samt tillväxt sedan den 1/1 2011. Källa: UNCTAD (2012), Trafikanalys Statistik (2012), Finska Sjöfartsförbundet (2012), FAS (2013)

<i>Register</i>	<i>Antal fartyg</i>	<i>Reg. tonnage (tusen dvt)</i>	<i>Andel av världsflottan (%)</i>	<i>Tillväxt tonnage 2012/2011 (%)</i>
Singapore	2 877	82 084	5,35	22
Nederländerna	1 382	8 279	0,54	18
Färöarna	67	248	0,0	14
UK	1 662	18 664	1,22	10
Bermuda	164	11 598	0,76	7
Finland*	683	1 610 bt	0,16	5
Bahamas	1 409	69 105	4,5	2,4
Tyskland	868	17 482	1,14	-0,48
Norge (NIS)	535	17 896	1,17	-0,94
Danmark (DIS)	534	13 846	0,9	-3
Sverige	375	2 112	0,2	-6

*Not: Finlands tonnage är i brutto och avser år 2010.

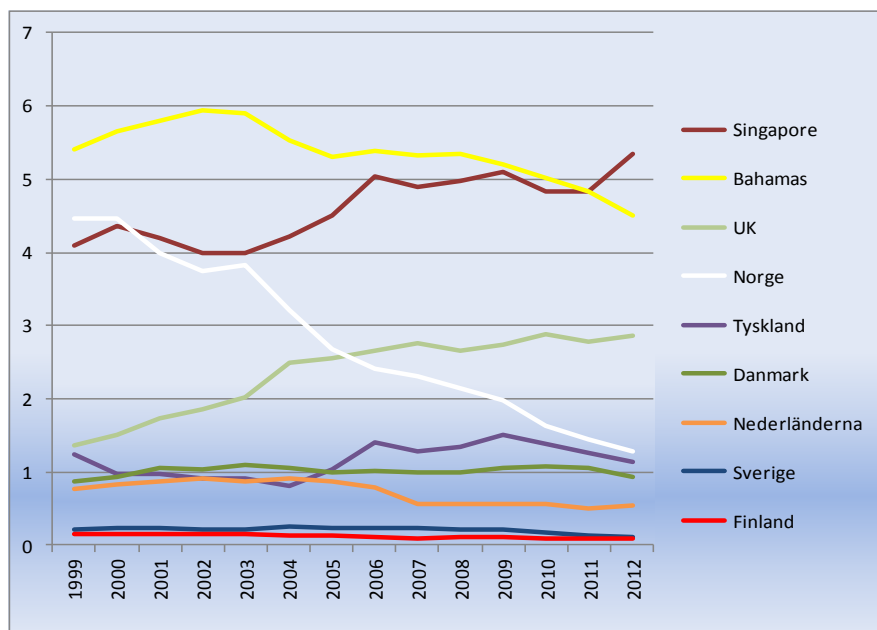
Tabell 1.5 visar tillväxten i *registrerat* tonnage under 2011 i ett antal av de utländska register där svenska rederier kontrollerar tonnage (jmf med Figur 1.6). Singapore har under 2011 ökat sitt registrerade tonnage med 22 procent till cirka 82 miljoner dödviktston, vilket utgör drygt 5 procent av världsflottan. Nederländernas registrerade tonnage har under 2011 ökat med cirka 18 procent och är i storleksordningen en tiondel av Singapores storlek. Färöarna har också ökat kraftigt men är i stort sett osynligt i världen. Även UK, Bermuda och Bahamas har ökat under 2011. Finlands siffror avser 2010 och innebar en ökning med 5 procent. Tyskland och de övriga nordiska länderna har minskat sitt registrerade tonnage under 2011.



Figur 1.10a och 1.10b. Registrerad flotta av fartyg (≥100 bt) i urval av länder (milj dvt) år 1999-2009 resp 2009-2012. Källa: Statskontoret (2010), UNCTAD (2009,2010,2011,2012)

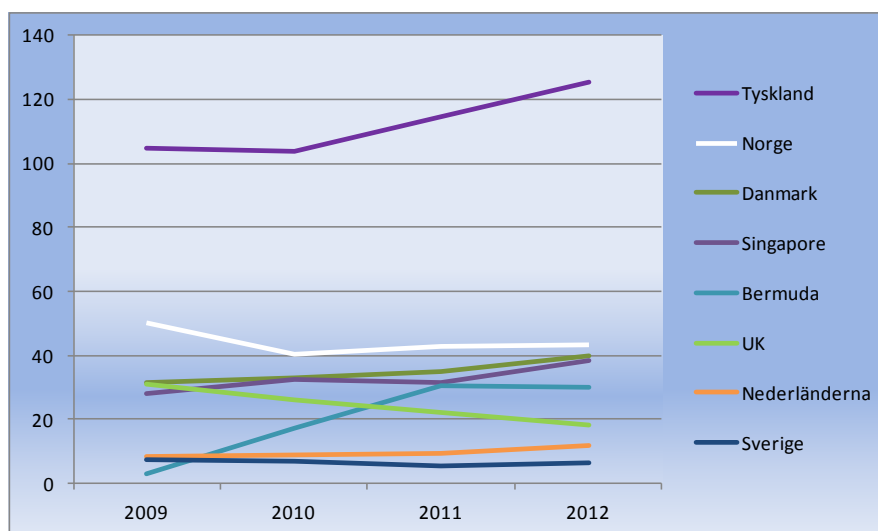
Figur 1.10a och 1.10b visar utvecklingen av registrerat tonnage de senaste åren i samma länder som i Tabell 1.5. För att kunna arbeta med en hanterlig skala är Singapore och Bahamas med sina större flottor exkluderade i figuren. Norge och Tyskland har haft en likartad negativ utveckling som Sverige, om än på en högre nivå än Sverige.

Figur 1.11 visar utvecklingen för ländernas registrerade flotta mätt i dödvikt som andel av världsfloTTan. Singapore och UK har kraftigt ökat sina andelar av världsfloTTan, medan Bahamas och Norge kraftigt har minskat sina. Tyskland, Nederländerna och de nordiska länderna har haft en mer stabil utveckling när det gäller sina andelar av världsfloTTan.



Figur 1.11 Registrerad flotta i dwt som andel av världsfloTTan, procent per år.
Källa: UNCTADStat (2013)

Figur 1.12 visar utvecklingen de senaste åren för den *kontrollerade* flottan i några av de länder där svenska rederier kontrollerar tonnage (jmf med Figur 1.6). Det tonnage som kontrolleras av svenska intressen har ökat sedan 2009 i Tyskland, Danmark, Singapore, Bermuda och Nederländerna.



Figur 1.12 Kontrollerad flotta av fartyg (≥ 1000 bt) i urval av länder (milj dwt).
Källa: UNCTAD (2009,2010,2011,2012)

1.6 EU-flottans utveckling

I samband med uppdateringen av EU:s maritima transportstrategi gjordes en framåtblickande benchmarkingstudie¹⁴ med perspektivet 2008-2018 (år 2010 gjordes en uppdatering¹⁵ av den). Studien analyserar några olika parametrar som beskriver "EU-flottans" konkurrenskraft, dvs EU-ländernas samlade konkurrenskraft inom sjöfart. Man konstaterar i studien att antalet fartyg flaggade inom EU har ökat de senaste decennierna, men att EU:s andel av världsfloTTan har minskat som en följd av att världsfloTTan vuxit mycket kraftigt (se Figur 1.9).

Studien nämner den positiva utvecklingen av Tysklandsägt tonnage som en viktig faktor bakom EU:s position. Danska intressen t.ex. kontrollerar mycket mer tonnage än de äger. Det intressanta, enligt studien, är vilket land som kontrollerar fartyget (*operators country*), eftersom kontrollen av fartyget är den högsta nivån av beslutsfattande. Enligt det måttet har EU 27 legat omkring 30 procent de senaste 30 åren. Kinas kontrollerade flotta är störst i världen, tätt följd av Japans. Grekland med sina 10 procent av världsfloTTan är nummer tre i världen och störst inom EU.

Gibraltar är en relativt populär flaggstat internationellt, och tack vare EU:s utvidgning till bl.a. Cypern och Malta år 2004 har fler internationellt populära flaggregister inkorporerats med EU:s, vilket fått det samlade EU-registret av fartyg att öka.

I studien görs en SWOT-analys med 19 identifierade faktorer som påverkar utvecklingen. Studien menar att EU:s styrka är den höga kompetensen inom många områden. En viktig svaghet är bristen på sjöbefäl, som beror på att livet på sjön inte anses lika attraktivt som på land. Medlemsländerna är aktiva i internationella beslutsfora (IMO, WTO, ILO), men dåliga på att samarbeta. Ökat samarbete och harmonisering av medlemsländernas register krävs för att öka attraktiviteten hos EU-flottan som hotas framförallt av utvecklingen i Asien.

Studien beskriver tre olika scenarier för utvecklingen och ger därefter ett antal strategiska rekommendationer. Arbetet inom WTO, IMO och ILO behöver fortsätta och positionerna där behöver förstärkas. EU måste tala med en röst. Miljöprovningarna vid infrastrukturutbyggnad behöver utvärderas med målet att minska ledtiderna. Forskningsprogram behövs med fokus på energianvändning, bränslen och andra effektivitetsfrämjande åtgärder inom sjöfarten. Attraktiviteten i att arbeta ombord måste öka för att locka sjöbefäl och besättning. Det handlar om lön, arbetsmiljö, tiden till sjöss, möjligheter att kommunicera med familjen i land, med mera.

EU:s maritima transportpolitik

EU:s maritima transportpolitik uppdaterades senast 2009 i "*Maritime Transport Strategy 2018*".¹⁶

¹⁴ OPTIMAR (2008)

¹⁵ OPTIMAR (2010)

¹⁶ EU-kommissionen (2009)

Strategin är indelad i sex områden:

- i) Europeisk sjöfart på globaliserade marknader
- ii) Mänskliga resurser, sjömanskap och sjöfartsexpertis
- iii) Kvalitetssjöfart som konkurrensfördel
- iv) Internationellt samarbete
- v) Närsjöfartens potential
- vi) Världsledande inom sjöfartsforskning och innovation

De traditionella europeiska sjöfartsnationerna har tappat en stor del av sina nationella handelsflottor, eftersom villkoren för dessa inte varit konkurrenskraftiga i förhållande till de villkor som nya sjöfartsnationer och flaggstater erbjuder. Europeiska sjömän är också dyrare att anlita än sjömän från lågkostnadsländer som t.ex. Filippinerna (som har 20 procent av världens ombordanställda).

EU anser att det är viktigt att av arbetsmarknads-, sjösäkerhets-, miljö-, och kompetensskäl bryta denna negativa trend för EU:s handelsflottor och öka andelen fartyg som seglar under EU:s flaggor. EU har därför infört regler som tillåter olika åtgärder för att stimulera tillväxten av de nationella handelsflottorna.

EU:s strategiska mål och rekommendationer är baserade på såväl det transportpolitiska som det näringspolitiska perspektivet och fokuserar på förmågan för den maritima transportsektorn att erbjuda kostnadseffektiva transporttjänster anpassade till behovet av en uthållig tillväxt i EU och världen, samt att den långsiktiga konkurrenskraften hos EU:s sjöfartssektor ska förstärka dess kapacitet att generera värde och sysselsättning inom EU via hela det maritima klustret.

EU:s översyn av stöd och skatter

Just nu pågår två saker inom EU-kommissionen som berör den svenska sjöfartens internationella konkurrenskraft och sjöfartsstödet:

- 1) Dels undersöker EU-kommissionen om ett antal olika länder följer de statsstödsregler som gäller (t.ex. Grekland, Malta, Cypern).¹⁷
- 2) Dels håller ny lagstiftning om statsstöd på att förberedas.

EU-kommissionen har haft sina statsstödsregler för synpunkter bland medlemsländerna och ser nu över reglerna. EU-kommissionen vill ta ett brett grepp kring statsstödsreglerna inom den maritima sektorn, inte bara göra mindre justeringar.

Statsstödsfrågorna för sjöfarten flyttades år 2010 inom EU-kommissionen från DG Move till DG Konkurrens. Det gör det troligare nu än tidigare att reglerna kring tonnageskatt kommer att ändras. DG Move har uppfattats som relativt "mjuka" när det gäller statsstödsreglerna. EU-kommissionen vill sannolikt göra medlemsländernas respektive tillämpning striktare och mer likformig.

¹⁷ EU-kommissionen (2012)

Dock kan en förändring förväntas gå relativt långsamt. Det finns motsättningar mellan olika medlemsstater, mellan arbetsgivare och arbetstagare, liksom mellan EU-kommissionen och industrin. Dessutom finns stora osäkerheter beroende på dels den ekonomiska utvecklingen i Europa (Cypern och Grekland är viktiga redarnationer med stora ekonomiska bekymmer), dels beroende på interna uppgörelser inom EU-kommissionen om kompetensfördelningen mellan DG Move och DG Konkurrens.¹⁸

¹⁸ Maritime Watch (2013)

2 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor

I detta avsnitt beskriver vi hur de olika konkurrensvillkoren ser ut i Sverige i förhållande till situationen utomlands. Vi beskriver utvecklingen på senare år och hur det har påverkat konkurrenssituationen för svensk sjöfart.

2.1 Svensk sjöfarts konkurrensvillkor

Inom ramen för uppdraget att följa den svenska sjöfartens konkurrenskraft har skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, finansieringsstöd, administrationskostnader och avgifter samt insatser för forskning och utveckling identifierats som nyckelfaktorer för godkonkurrens. I en underlagsrapport¹⁹ beskrivs dessa konkurrensvillkor och deras betydelse för rederierna mer detaljerat. Detta avsnitt beskriver senare års utveckling avseende dessa faktorer. Vilken utveckling har skett avseende svenska förhållanden? Samtidigt ges indikationer om hur utvecklingen för motsvarande faktorer har varit i andra länder. Har den svenska sjöfartens relativa konkurrenskraft förändrats?

Skatteregelverk

Eftersom rederiverksamhet är en kapitalintensiv bransch blir en viktig faktor vilka skatteregler som gäller i ett visst land. Den relativa rörligheten i rederiverksamhet och fartygsregistrering möjliggör skatteplanering och flaggstater konkurrerar om fartygen genom olika upplägg och villkor som passar för olika typer av sjöfartsverksamheter.

I Sverige beskattas rederier (endast) under vinstår. Det skapar en viss brist på flexibilitet i systemet. Ett år när ett rederi säljer fartyg med reavinst blir skatten hög. Att balansera inkomster och utgifter blir därför viktigt och kan många gånger kräva att försäljning och inköp genomförs under samma räkenskapsår. Ett sätt att skapa större flexibilitet för näringen har på många håll i världen varit att införa så kallade tonnagebeskattning. Sådana system har givits lite olika utformning men gemensamt för dem är att rederiernas inkomst beskattas schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets storlek istället för i de faktiska inkomsterna. Tonnageskatt har sedan länge efterfrågats av den svenska rederinäringen.

¹⁹ Copenhagen Economics (2012)

Vi kan urskilja två huvudvarianter av tonnageskattesystem:

- Den grekiska modellen, införd 1957 och implementerad av Grekland, Cypern och Malta.
- Den nederländska modellen, införd i Nederländerna (år 1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Storbritannien/UK (2000), Belgien (2002), Danmark (2002), Irland (2002), Lettland (2002), Spanien (2002), Frankrike (2004), Italien (2004), Litauen (2007), Polen (2009) och utanför Europa i bl.a. Nederländska Antillerna (1987), USA (2004), Sydkorea (2005) och Sydafrika (2005).²⁰

Finland fick under 2012 sin tonnageskatt godkänd av EU-kommissionen.

Tidigare har det finska förslaget inte varit i linje med EU:s regler för statsstöd, vilket försenat införande av tonnageskatt i Finland. Sedan Finland under 2012 fick det nya systemet godkänt har åtminstone ett rederi (Finnlines) flaggat ut fartyg från Sverige till Finland.

I Norge, som införde tonnageskatt år 1996, har systemet varit föremål för en rad förändringar. Enligt en rapport från Statskontoret (2010) har dessa bidragit till utflaggning från norska register.

Sverige är således idag ett av få europeiska kustländer som inte infört tonnageskatt. Vid sidan av Sverige gäller det också Estland och Rumänien. Sverige utredde tonnageskatten 2006 men inget beslut fattades om införande.²¹ Nu har den svenska regeringen fattat beslut om att återigen utreda tonnageskatt ur ett brett perspektiv där även andra stöd till sjöfarten ses över.²²

Internationellt sett har Europas tonnageskattesystem varit attraktivt för många rederiföretag det senaste decenniet. Sedan en tid tillbaka kan vi dock skönja en trend där allt fler ändå registrerar sig i flaggstater utanför Europa, t.ex. i Asien, bl.a. Singapore. Kinas ökande betydelse i världsekonomin har påverkat inflaggnings till Kina (inklusive Hong Kong).²³

En viktig bakgrund till det är att flera länder utvecklat skatteregelverk som är mer konkurrenskraftiga än de tonnageskattesystem som är tillåtna inom ramen för EU:s regelverk. Bahamas (och flera andra länder) har sålunda ingen beskattning för företag med internationell verksamhet, varken inkomst-, kapital-, eller tonnageskatt. Tanken är istället att verksamheten ska ge arbetstillfällen i landet genom spinoffeffekter i ekonomin. Att det finns fog för denna strategi indikeras också på närmare håll. Enligt Statskontoret (2010) vittnar t.ex. norska rederier om att när rederier väljer att flagga in till ett annat lands flagga väljer man ofta utländska leverantörer också för annan kringliggande verksamhet. Denna tanke kan även spåras i andra EU-länder. Till exempel Nederländerna har haft mera fokus på att stimulera till holländskt ägande än till holländsk flagga. Vidare markerar länder som Danmark den maritima sektorns betydelse med tydliga satsningar på utbildning, forskning och utveckling inom sjöfartsområdet.

²⁰ PWC (2009)

²¹ SOU (2006:20), <http://www.regeringen.se/sb/d/108/a/58547>

²² Kommittédirektiv (2013:6)

²³ KPMG (2011), sid 13

På mer nära håll finner vi också Färöarna som har utvecklat skatteregelverk som går långt utöver vad EU:s regelverk tillåter.

Vi kan sammanfattningsvis konstatera att det inte skett någon avgörande förändring av det skatteregelverk som möter rederier med svenskflaggat tonnage. Förhållandena har i princip vare sig försämrats eller förbättrats sett med redares ögon. I vår nära omvärld kan vi emellertid notera en mycket tydlig skattekonkurrens länder emellan. I många EU-länder, liksom i resten av världen har villkoren förbättrats mycket avsevärt för rederiföretag. Det svenska skatteregelverkets relativa konkurrenskraft har försämrats.

Sverige har möjlighet att anpassa det svenska systemet till EU:s mest förmånliga nivå, men skulle då fortsatt ändå ligga en bit ifrån de länder, globalt sett, som erbjuder mest förmånliga villkor.

Bemanningsregler och bemanningskostnader

Villkoren för bemanning av fartyg samt bemanningskostnader i Sverige påverkas av politiska åtgärder och regelverk på främst tre olika sätt; beskattningsregler, det lagreglerade anställningsskyddet (LAS) samt fackets förhandlingsrätt.

I internationella flaggregister som många EU-stater har är lönen oftast skattebefriad. De internationella registren gör det också möjligt att anställa utländska sjömän på internationella avtal, vilka ofta motsvaras av villkoren i ITF:s kollektivavtal.²⁴ Effekterna av den svenska inkomstbeskattningen och kostnader för socialförsäkringssystemet neutraliseras i det närmaste gentemot andra flaggstater för internationellt konkurrensutsatta svenska rederier som är berättigade till sjöfartsstöd. Genom sjöfartsstödet (som beskrivs närmare nedan) kompenseras rederierna för kostnader motsvarande hela inkomstskatten och socialavgifterna för ombordanställda. Däremot uppstår skillnader i bemanningskostnader gentemot konkurrerande flaggstater som har möjlighet att anställa sjömän på avtal som utgår från lokala kostnads- och lönevillkor.

Anställningsskyddet i LAS medför att ombordanställd personal är anställd med lön och sociala förmåner även under den tid de vistas på ledighet i land (rederianställning). Rederiet behöver därmed anställa två personer på varje befattning ombord. Liknande regler gäller i flera andra europeiska, nationella register. I internationella register, såväl inom som utanför EU, är det annars vanligt att sjömannen inte har sådan rederianställning utan endast är anställd under den tid han är ombord (fartygs- eller ombordanställning).

Beträffande förhandlingsrätten har Sverige en modell där arbetsmarknadens parter kommer överens om bl.a. ramar för lönesättning och semester i kollektivavtal utan statens inblandning. Det gäller även på sjöfartens område och svenska fackföreningar är således med och förhandlar löner för såväl egna

²⁴ De avtal som ITF tecknar är av två slag, ITF:s standardavtal och TCC-avtal (total crew cost). Standardavtalet utgår från lönenivåerna för sjömän i det land där det egentliga ägandet av fartygen ligger. TCC-avtalen kan vara av många slag. De utgår från den kostnads- och lönenivå som gäller i de länder varifrån arbetskraften hämtas samt fartygets trafikområde (Statskontoret 2010).

medlemmar som för (ofta utländska) ickemedlemmar. Såsom framgår av en jämförelse mellan sjöfartspolitiska åtgärder i sex olika EU-länder har detta visat sig resultera i högre lönenivåer jämfört med register eller länder där fackförbunden inte har en lika långtgående förhandlingsrätt (t ex i det danska DIS-registret och i UK).²⁵ Av rapporten framgår emellertid samtidigt betydelsen av att fackligt förankra lokala avtal och anställningar av utländsk besättning, oavsett om förhandlingsrätten regleras av lag eller inte. I till exempel Danmark och Finland är det först efter det att redare och fack slutit avtal som anställning av utländskt sjöfolk faktiskt blir av.

Det finns också internationella regelverk som slår vakt om organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten.²⁶ I Sverige har parterna bland annat kommit överens om regler för möjligheterna att tillfälligt anställa utländsk, ofta filippinsk, personal ombord på fartygen, så kallade TAP-avtal. TAP-avtalen innebär att besättningsmedlemmen endast ersätts för sin tid ombord, vilket ger stora skillnader jämfört med tillsvidareanställd besättning på svenska kollektivavtal.

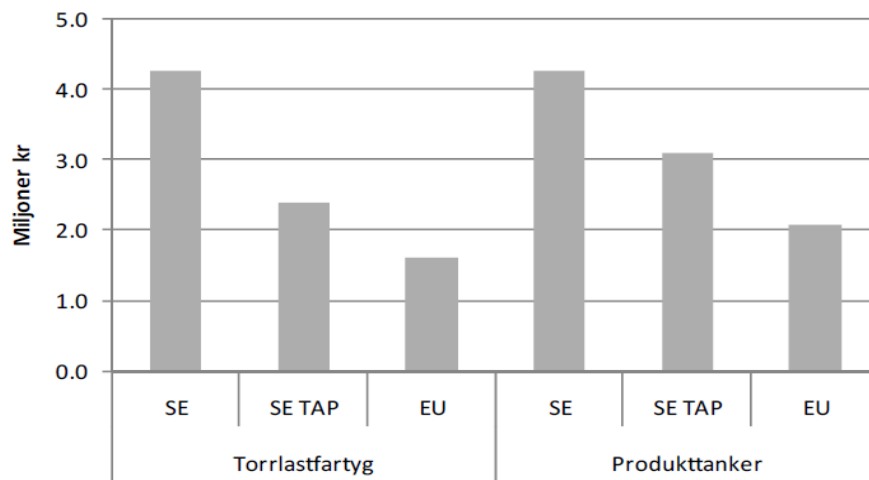
Enligt den vanligast förekommande överenskommelsen gäller att 50 procent av positionerna ombord får anställas på sådana TAP-avtal. Under 2010 reviderade arbetsmarknadens parter tillämpningsavtalen för vissa rederier, vilket har gett dessa parter möjlighet att utöka andelen av besättningen för hela rederiets flotta med TAP-avtal till 75 procent. Regeringen har i sin handlingsplan för sjöfarten inbjudit parterna till en fördjupad diskussion om denna fråga.

Men eftersom bemanningen slutligt avgörs genom lokala avtal för varje avtalskategori kan emellertid det faktiska antalet personal som anställs med TAP-avtal komma att variera och resultera i en betydligt mindre andel än 50 (eller 75) procent beroende på utfallet i den lokala förhandlingen. För ett litet rederi med ett fåtal fartyg finns dessutom begränsade möjligheter att balansera andelstalen mellan flera fartyg, vilken också kan resultera i att den maximala andelen TAP-avtal blir svår att uppnå.²⁷

²⁵ Statskontoret (2010)

²⁶ ILO:s konvention nr 87 och 98, se SOU (2010:73).

²⁷ Vi tar exemplet med ett rederi som äger ett fartyg med en besättning på 16 personer enligt följande besättningslista: Befälhavare, Styrman, Styrman, Styrman, Teknisk chef, 1:e fartygsingenjör, Elingenjör, Fartygsingenjör, Kock, Mässman, Båtsman, Matros, Matros, Reparator, Motorman, Motorman. Eftersom befälhavare och teknisk chef måste vara EES-medborgare, kan fartyget enligt överenskommelsen ha maximalt 7 TAP-anställda. Men med 3 nautiker och 3 maskinister kan endast 2 av dessa 6 personer (1 i varje kategori) anställas på TAP. Därtill kan 3 personer från manskap på däck och i maskin samt 1 person från intendenturen TAP-anställas. Med 6 TAP-anställda och 10 rederianställda (2 anställda på 1 befattning) behöver således fartyget en besättning på totalt 26 personer.



Figur 2.1 Skillnader i bemanningskostnader per fartyg och år. Källa: Tillväxtanalys (2010).

Figur 2.1 visar skillnaderna i årskostnader 2010 för besättningen ombord ett representativt torrlast- respektive produkttankerfartyg.²⁸

- SE i tabellen visar kostnaderna för ett svenskflaggat fartyg som tillämpar nettomodellen, och all personal är svensk med svenska löneavtal.
- SE TAP visar kostnaderna för ett svenskflaggat fartyg som tillämpar nettomodellen och har TAP-avtal med svenska löneavtal. 50 procent av positionerna ombord bemannas med svensk personal på rederianställning (dvs. två anställda per befattning) och resten med filippinsk personal på TAP-avtal (dvs. endast anställda under den tid de är ombord vilket ger en anställd per befattning).
- EU visar kostnaderna för ett fartyg med annan EU-flagg än svensk där officerarna är till hälften EES-medborgare på rederianställning och till hälften filippinska till lokala avtal med fartygsanställning (dvs. endast anställd under den tid de är ombord). Manskaper är till 100 procent filippiner som anställs till lokala (lågkostnads)avtal och är endast anställda den tid de är ombord.

Tillväxtanalys (2010) uppskattar att den sammanlagda kostnadsnackdelen för svensk sjöfart för svensk personal på svenska löneavtal, som i huvudsak motsvarar skillnaden mellan att behöva ha två personer anställda på varje befattning, uppgår till 300-500 miljoner kronor för hela den svenskflaggade flottan per år.²⁹

Sammanfattningsvis framstår det som att den revidering av tillämpningsavtalen kopplade till TAP-reglerna som skett har skapat mer gynnsamma villkor när det gäller bemanningen av fartyg för berörda svenska rederier. Trots detta kan konstateras att villkoren i flera andra länder fortfarande är mer gynnsamma.

²⁸ Tillväxtanalys (2010)

²⁹ Tillväxtanalys (2010), s 54

Sjöfartsstöd

Det svenska sjöfartsstödet innebär att svenskflaggade fartyg i internationell trafik kan kompenseras för skatter och arbetsgivaravgifter för alla ombordanställda. Stödet beviljas på vissa villkor, bland annat ställs krav på försäkringar och praktikplatser för landets sjöfartsutbildningar. År 2001 utvidgades stödet till att omfatta inte bara lastfartyg utan också passagerarfartyg. I januari 2013 aviserade regeringen att man avser utöka antal fartygskategorier som kan omfattas av sjöfartsstödet.³⁰

Regelsystem som motsvarar det svenska sjöfartsstödet finns i många länder, men är utformade på olika sätt. I EU-register är det vanligt med möjlighet till reduktioner eller befrielse från löneskatter och sociala avgifter som i princip ger reduktion ner till nettolön. Det gäller t.ex. för register i UK, Tyskland, Nederländerna, Finland och Danmark. Ett undantag är norska bemanningsstöd där avdraget endast är 9 eller 12 procent.³¹

Sammanfattningsvis kan konstateras att det svenska sjöfartsstödet innebär att svenskflaggade fartyg, som kvalificerar för fartygsstöd, fullt ut kompenseras för skatter på lön, liksom för sociala avgifter. De svenska villkoren när det gäller dessa kostnader är fullt ut konkurrenskraftiga med de flesta andra länder. Med en utvidgning av stödet till fler fartygstyper kan konkurrenssnackdelar till följd av beskattning elimineras för dessa, i och för sig små segment. De stora kostnadskillnaderna mellan Sverige och många konkurrerande flaggstater till följd av lägre lönenivåer genom möjligheten att teckna lokala avtal med utländsk personal kvarstår dock.

Finansieringsstöd

Svenska Skeppshypotekskassan är ett statligt bolag som fungerar som komplement till traditionella banker och andra låneinstitut och förser rederier med lån upp till 70 procent av fartygets värde i vanliga fall, men i särskilda fall med små fartyg upp till 90 procent. Utlåning kan ske till rederiverksamhet som bedrivs av ett svenskt rederi eller av ett utländskt rederi med betydande svenskt inflytande. Lånetiden är maximalt 15 år. Under 2011 betalades enbart tre lån ut på totalt 289 miljoner kronor, av vilka det längsta var på tio år. Företräde ges till mindre rederier.

De senaste årens lågkonjunktur har inneburit ett globalt överskott på fartyg som beställdes under den senaste högkonjunkturen. Överkapaciteten innebär en press på fartygspriserna och även på fraktraterna. Dessa faktorer har i det kortare perspektivet minskat efterfrågan på krediter inom sjöfarten.

Finanskrisen har också inneburit hårdare krav på banker och låneinstitut, vilket har inneburit att flera internationella låneinstitut minskar sin exponering mot den volatila sjöfartsnäringen. Det kan innebära att tillgången till kredit är liten när efterfrågan återigen ökar.

³⁰ Näringsdepartementet (2013)

³¹ Statskontoret (2010)

Medan stora rederier i större utsträckning vänder sig till stora banker och låneinstitut, är finansieringsstödet från Skeppshypotekskassan av större relativ betydelse för små och medelstora rederier. Skeppshypotekskassans fortsatta kreditgivning till mindre rederier innebär samtidigt att konkurrenskraften kan sägas ha ökat för dessa mindre rederier i förhållande till de större rederierna. Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar konstaterar att betydelsen av en oförändrad Skeppshypotekskassa har lyfts fram som en viktig faktor för vissa av de svenska rederiernas konkurrenskraft.

De svenska statliga insatserna för att ge stöd till fartygsfinansiering har varit stabila under en längre tid. Stöd förefaller generellt sett vara löst på ett tillfredställande sätt. Inte desto mindre har andra länder såsom exempelvis Tyskland emellertid betydligt gynnsammare finansieringsregler och villkor. Det beror bland annat på att den tyska bolagslagen uppmuntrar till investeringar i tyska rederier. Tillsammans med reglerna för den tyska tonnageskatten som ger förmånliga villkor vad gäller finansiering till enskilda företag har detta bidragit till uppkomsten av privata kapitalfonder som används för skattemässigt förmånlig finansiering av fartygsinvesteringar och andra investeringar.³²

Svenska liksom utländska rederier står nu inför nya utmaningar i form av skärpta svavelkrav. Dessa kan mötas med investeringar i reningsutrustning, miljövänliga motorer eller genom att använda lågsvavliga, dyrare bränslen.

I Finland har detta mötts med ett investeringsstöd på 30 miljoner euro riktat till teknologi för att rena avgasutsläpp, i synnerhet installation av så kallade skrubbers på fartyg i operativ drift. Stödet utgår för åtgärder som genomförs fram till ikraftträdandet av regelskärpningen, dvs. slutet av år 2014. EU-kommissionen har godkänt stödsystemet.³³

Utbildningsstöd

Under 2012 aviserade den svenska regeringen att man från år 2013 ger sammanlagt 2,2 miljoner kronor som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg. Det innebär att fler praktikplatser kan erbjudas ombord på fartyg. Stödet innebär samtidigt en förbättrad långsiktig försörjning av svensk personal med befälskompetens.

Sammanfattningsvis kan vi notera att tillgången till svenskt statligt finansieringsstöd till nybyggen och andra investeringar är uppskattad och anses viktig särskilt för små rederier. Samtidigt finns det exempel på flaggstater som erbjuder betydligt mer förmånlig och konkurrenskraftig finansiering. Den vikande konjunkturen och en viss överkapacitet på fartygstonnage dock minskat efterfrågan på investeringar i nya fartyg på senare år. Däremot kommer skärpta miljökrav medföra investeringsbehov i fartygsutrustning vilket lett till att bland annat grannlandet Finland har infört ett nytt investeringsstöd.

³² Jakobsen et al (2004), Statskontoret (2010)

³³ Kommunikationsministeriet (2011a)

Administrations- och tillsynskostnader

När Transportstyrelsen bildades 1 januari 2009 flyttades Sjöfartsinspektionen, som tidigare varit en del av Sjöfartsverket över till den nya myndigheten. Under det sista året vid Sjöfartsverket redovisades en förlust för verksamheten på 157 miljoner. Underskottet finansierades genom korssubvention från farledsavgifterna som tas ut på all trafik till och från Sverige. Riksdagen har beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter. Under 2013 fasas subventioneringen via farledsavgifterna ut, i linje med den inriktningen. Grundtanken är att de avgifter som beslutas för Transportstyrelsens tjänster och produkter ska motsvara den kostnad som är kopplad till respektive ärende. På en övergripande nivå innebär detta dels att, genom att Sjöfartsverket inte har haft möjlighet att sänka sina avgifter i motsvarande omfattning, ökar det samlade avgiftsuttaget av sjöfart på svenska hamnar, dels att det svenskflaggade tonnaget till skillnad från utlandsflaggat möter kraftigt ökade avgifter för flaggstatskontroll som registrering, certifiering och tillståndsprövning.

Tillsynsverksamheten har tidigare i huvudsak varit finansierad genom löpande debitering samt subventionerad genom farledsavgiften. För 2010 uppgick subventionen för verksamheten, dvs. tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning, till ca 43 miljoner kronor, för 2011 till 16,5 miljoner kronor och för 2012 till 10 miljoner kronor. Till 2013 upphör subventionering från farledsavgiften och samtidigt införs fasta avgifter, vilket kommer dock att innebära kraftiga höjningar av avgifterna. Till exempel ökar den årliga kostnaden med för vissa fartygskategorier upp till 50 procent. Avgifterna för skeppsmätning ökar med upp till 67 procent. Avgifter för registerhållning ökar också högst märkbart varför ökningen tas ut i två steg.³⁴

Transportstyrelsen konstaterar emellertid i sin konsekvensutredning att avgifterna utgör en mycket liten del av rederiernas omsättning och gör bedömningen att de nya avgifterna inte kommer att påverka företagens konkurrensförhållanden. Ingen särskild hänsyn har dock tagits till att kostnadsbördan kan bli mer märkbar för små företag eller vilka konsekvenser en plötslig och kraftig ökning av administrationskostnaderna kan få för företag som står i begrepp, men som ännu inte beslutat sig för, att flagga ut.

I dag ansvarar så kallade erkända organisationer (privata klassificeringssällskap eller klassningssällskap) för en betydande del av besiktningen inom sjöfartsområdet internationellt sett. Staterna har i olika utsträckning med stöd av tillämpliga konventioner inom sjöfartsområdet valt att överlåta ansvaret för besiktningen till erkända organisationer. I flera länder har möjligheten att genomföra besiktningsöverlåtit i högre utsträckning till erkända organisationer än vad som är fallet i Sverige.

Att en relativt stor del av den svenska flaggstatens kontrollverksamhet ligger under Transportstyrelsens administration och utförs med myndighetens Sverigebaserade personal innebär merkostnader för svenskflaggade fartyg.

³⁴ Transportstyrelsen (2012a)

Flaggstatens tillsyn av fartyg och rederier sker i huvudsak genom årliga återkommande besiktningar, som resulterar i utfärdande av en mängd certifikat. Beroende på fartygstyp och certifikat är certifikaten av olika längd och vid förnyande av certifikat görs en kontroll av samtliga delar av fartyget. Genom att myndighetens tillsynspersonal inte finns representerad i hamnarna kan man inte uppnå samma tillgänglighet som klassningssällskapen kan erbjuda. Ett exempel som företrädare för näringen nämnt är då fartygens olika certifikat regelbundet ska förnyas och fartygen måste invänta att tillsynspersonal skeppas ut till fartyget. Aktuella och uppdaterade certifikat är ett krav för fartygets inklarerings och för att kunna starta lastnings- och lossningsarbetet och dröjsmål därvidlag kan medföra stora väntekostnader.

I särskilt flaggstater utanför EU ligger i stort sett all kontrollverksamhet och certifieringsprocedurer på klassningssällskap. Bland flaggstaterna i EES-området finns exempel på länder där kontrollmyndigheten har ett omfattande utlandsbaserat kontorsnät och öppettider dygnet runt (Norge). Flera flaggstater i EU har också satsat på omfattande effektiviseringsåtgärder. UK har till exempel infört ett regelförenklingsprogram som innebär att klassningssällskapen kan förenkla och minimera kontroller och certifieringsprocedurer i samband med registrering. En kundansvarig Customer Account Manager hjälper rederiet genom hela administrationsprocessen i samband med fartygsregistrering.³⁵

Effektiviserad tillsyn och administration

Transportstyrelsen har under senare år arbetat med insatser för att förenkla och effektivisera administrationen i syfte att göra vardagen enklare för berörda företag. Mål för regelförenklingsarbetet var att företagets kostnader, på grund av statliga regler, skulle minska med 25 procent under 2010 jämfört med året innan. Regelförenkling innebär också att förenkla kontakten mellan företagen och myndigheten när det gäller ansökningar och upprättande av handböcker. De områden som företagen upplever som mest betungande och ineffektiva, och som de själva anser ska förändras, ska prioriteras av Transportstyrelsen, även om det inte innebär någon större kostnadsbesparing. Bland annat har myndigheten föreslagit förenklat uppgiftslämnande vid fartygsregistrering och ändring av uppgifter i registret, minskat uppgiftslämnande för mindre fartyg, ökade öppettider och digital åtkomst till fartygsregistret, lättnader i mönstringsregler för intendenturpersonal samt ändringar i kraven för erhållande av befälsbehörighet.³⁶ Regeringen aviserar i sin handlingsplan för sjöfarten vidare utredning av möjligheten till regelförenkling för sjöfarten.

När det gäller flaggstatskontrollen har Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen utrett och föreslagit att en större del av tillsyns- och besiktningsarbetet än idag ska överlåtas till erkända organisationer.³⁷ Myndigheten beslutade i september 2011 att utöka de tillsynsområden som kan överlåtas, vilket innebär att svenska rederier med fartyg i internationell trafik har möjlighet att välja att använda klassningssällskap i större omfattning än vad som tidigare varit fallet. Certifikat som är undantagna från delegation är bland annat vissa

³⁵ Statskontoret (2010)

³⁶ Transportstyrelsen (2012a)

³⁷ Transportstyrelsen (2010)

certifikat av större omfattning, t.ex. det så kallade ISM-certifikatet som rör godkänd säkerhetsorganisation och ISPS som rör sjöfartsskydd.

Passagerarfartyg omfattas inte alls av den utökade delegationen och inte heller kontrollen av krav som rör arbetsmiljö som även i fortsättningen kommer att utföras av Transportstyrelsen i samråd med Arbetsmiljöverket. Transportstyrelsen framhåller också att det är nödvändigt att bibehålla viss kompetens för att kunna göra certifieringar. Rederier som vill att Transportstyrelsen även framöver ska svara för en viss certifiering måste därför teckna avtal om tillsynen med myndigheten.

Sammanfattningsvis har kostnaderna för administration och kontrollverksamhet ökat för svenskflaggade fartyg. Jämfört med många konkurrerande flaggstater är tillgängligheten till inspektionsverksamhet och administrativ service, särskilt i utlandet, sämre. En stor del av kontrollarbetet ligger fortfarande hos Transportstyrelsen. Samma grad av flexibilitet och valmöjlighet som redarna erbjuds i andra flaggstater genom att arbetet till stor del eller i sin helhet har överlåtits på erkända organisationer finns ännu inte i Sverige. Detta medför tidsfördröjning i hamnar och ger merkostnader för rederierna. Transportstyrelsen har emellertid gjort väsentliga insatser för att effektivisera och kundanpassa verksamheten och för att minska kostnaderna för företagen. Möjligheten att använda klassnings-sällskap har också nyligen utökats även om viktiga delar alltså är undantagna från delegation.

Forskning och utveckling

Ansvaret för forskning och forskningsfinansieringen inom sjöfartsområdet i Sverige har under de senaste åren varit något oklar. Sjöfartsverket och Vinnova har tillsammans med Redareföreningen byggt upp en viss långsiktig forskning och tillämpad utvecklings- och demonstrationsverksamhet. En relativt stabil långsiktig finansiering (2006-2015) har till exempel lämnats av Vinnova, Sjöfartsverket och Sveriges Redareförening till kompetenscentret Lighthouse i Göteborg med en årlig budget på omkring 22 miljoner.³⁸

Lighthouse är ett centrum för nordisk sjöfartskompetens som syftar till att sammanföra forskning om fartygskonstruktion, maritim säkerhet och hydrodynamik med logistik, maritim lagstiftning och olika finansiella frågor.

Sjösäkerhetsforskning är ett område där Sverige har ett gott internationellt rykte. Här har de så kallade "Estoniapengarna" som staten satsat på forskning varit betydelsefulla. Programmet som avslutades under 2010 har finansierat omkring 35 projekt till en sammanlagd insats på 150 miljoner kronor, där Vinnovas del varit 70 miljoner.³⁹ Ett annat område där Sverige har gott renommé är e-navigation. Idag förs traditionen vidare inte minst genom projektet Mona-Lisa. Projektet syftar till att med modern teknik och kvalitetssäkrade farleder bidra till ökad säkerhet och minskad miljöpåverkan.

³⁸ Vinnova (2010)

³⁹ Tillväxtanalys (2010)

Drygt ett trettiotal institutioner i Sverige arbetar med behovsmotiverad sjöfartsforskning, bland annat Chalmers, SSPA, Sveriges tekniska forskningsinstitut, KTH, Totalförsvarets forskningsinstitut, VTI, Linköpings universitet, TFK, Lunds universitet, Luleå tekniska högskola Högskolan i Kalmar samt World Maritime University i Malmö.⁴⁰

Sjöfartsverket har under de senaste tio åren satsat cirka fem miljoner kronor årligen i sjöfartsrelaterad FoU.⁴¹ Förutom ovan nämnda Lighthouse har dessa medel bland annat använts till Vintersjöfartsforskning med Finland och som motfinansiering i EU-projekt.⁴²

Sjöfartsverket uppskattar att staten satsar omkring 30-40 miljoner kronor årligen på sjöfartsforskning.⁴³ I den senaste infrastrukturpropositionen har Sjöfartsverket fått en tydligare uppgift att i samarbete med universitets- och högskolemiljöer samt sjöfartens aktörer, nationellt och internationellt, definiera, initiera och låta genomföra sådan forsknings-, utvecklings- och innovationsverksamhet, som behövs för att lösa sjöfartens problem.⁴⁴ I propositionen anges även att vissa resurser särskilt ska avsättas till sjöfartsforskning. Enligt Trafikverkets regleringsbrev för 2013 ska minst 15 miljoner kronor användas för forskning och innovation inom sjöfarten.⁴⁵

Betydligt större belopp omsätts inom EU som investerade omkring 154 miljoner Euro i maritim forskning och koordinering inom ramen för det 6:e ramprogrammet mellan åren 2002-2006. Under den kommande fyraårsperioden satsades ytterligare 136 miljoner inom ramen för det 7:e ramprogrammet.⁴⁶ På den europeiska arenan har Sverige hittills företrätt av Sjöfartsverket som är aktivt inom forskningsplattformarna Waterborne och ERA-Net Martec. Det sistnämnda är ett nätverk som syftar till att fördjupa förståelsen för villkoren för maritim teknikforskning mellan de viktiga europeiska länderna som är aktiva i finansieringen av forskning. Inom teknologiplattformen Waterborne har sjöfartsnäringen, medlemsstaterna och kommissionen lagt fram en forskningsvision för 2020, inte minst handlar det om hur säkra, hållbara och effektiva sjötransporter kan åstadkommas. Sjöfartsverkets framtida aktivitet inom dessa nätverk är osäkert på grund av bristande resurser.

I Danmark utgör forskning en del i den handlingsplan som ska göra landet till den ledande sjöfartsnationen i Europa⁴⁷. Handlingsplanen pekar bland annat på etableringen av Institut för Maritim Forskning og Innovation vid det Syddanska universitetet i Esbjerg år 2005 som en hörnpelare för forskning inom logistiksystem och sjöfartens ramvillkor. Under samma år skapade regeringen en fond, Den danske maritime fond, för att stödja initiativ som främjar dansk sjöfart och

⁴⁰ SOU (2010:73)

⁴¹ SOU (2010:74)

⁴² Statskontoret (2012)

⁴³ SOU (2010:73)

⁴⁴ Prop (2012/13:25)

⁴⁵ ESV (2013)

⁴⁶ EU-kommissionen (2011)

⁴⁷ Økonomi- og Erhvervsministeriet (2006)

andra relaterade verksamheter. Under perioden 2005 till 2011 har fonden delat ut nära 230 miljoner DKK.⁴⁸

I den danska handlingsplanen lyfts Tyskland och Nederländerna fram som de två viktigaste länderna inom EU när det gäller sjöfartsforskning, och på global nivå nämns Singapore. Den sistnämnda anses vara det land som satsar allra mest på utveckling av maritima teknologier, bland annat genom MINT-Maritime Innovation and Technology-fonden som omfattar 365 miljoner DKK.

I Tyskland är staten den dominerande finansiären, inte minst genom programmet "Shipping and Marine Technology for 21st Century" som sedan starten år 2000 har haft en årlig budget på 15 miljoner Euro. Programmet rör frågor om skeppsteknologier, överflyttning av transporter till sjöfart samt forskning och utveckling av olika marina teknologier. Det bedrivs forskning kring sjöfart vid flera universitet av ungefär 400 olika forskare.

Även i Nederländerna spelar staten en viktig roll som finansiär som satsar 2 miljoner Euro årligen på programmet "Innovation in Shipping". Till denna summa tillkommer medfinansiering från näringslivet, och en fond som omfattar 64 miljoner Euro.

Sammantaget ger detta en bild av att svensk sjöfartsforskning bidrar till svensk sjöfarts konkurrenskraft, inte minst inom sjösäkerhetsforskningen. Etableringen av Lighthouse har även inneburit att det finns ett forskningscentrum inom sjöfart med en någorlunda långsiktig finansiering. Det ger en nödvändig stadga i forskningsfinansieringen efter att de så kallade Estoniapengarna är förbrukade. Av naturliga skäl förmår inte Sverige matcha exempelvis Tyskland med avseende på de belopp som satsas.

2.2 Sjöfartspolitik i några länder

I detta avsnitt ger vi en översiktlig bild av sjöfartspolitikerna och förhållandena i några intressanta länder. Inledningsvis refererar vi till den jämförelse mellan Danmark och Norge som Statskontoret (2010) gjorde på uppdrag av den statliga utredningen Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73). Danmark och Norge är två stora sjöfartsnationer med relativt likartat regelverk men trots det mycket olika utveckling för sina respektive fartygsregister. Jämförelsen visar betydelsen av "mjuka" politiska faktorer när det gäller att skapa ett konkurrenskraftigt fartygsregister.

Vi ger också en bild av sjöfartspolitikerna i Finland. Sjöfartspolitikerna i Finland gäller också för det självständiga Åland som har ett eget register och en egen flagga. Finland ligger närmare Sverige som jämförelseobjekt än Norge och Danmark, och den svenska regeringen har i direktiven till tonnageskatteutredningen (dir 2013:6) efterfrågat en jämförelse med förhållandena i Finland.

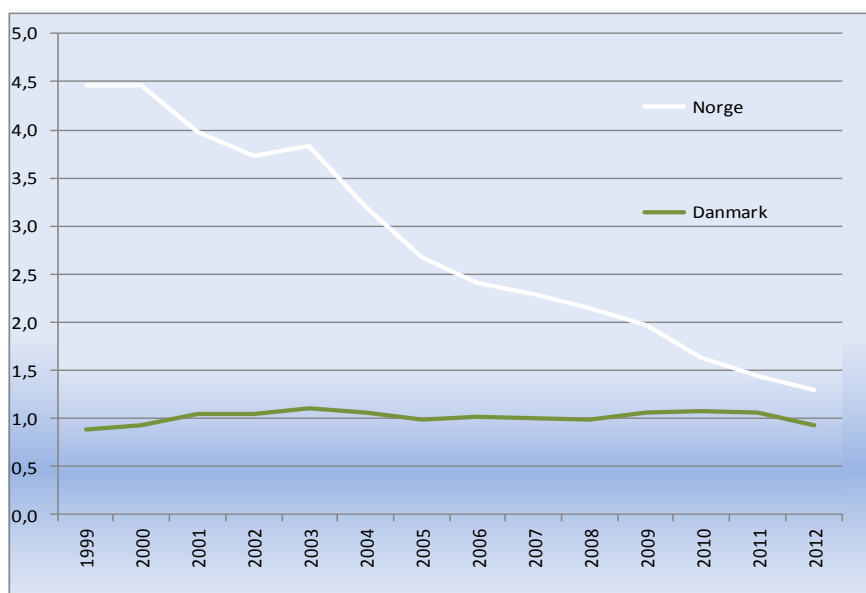
⁴⁸ Den Danske Maritime Fond (2012)

Färöarna är en intressant flaggstat som kan jämföras med Åland när det gäller självständigheten, gentemot i det fallet Danmark. Men medan Ålands fartygsregister lyder under Finlands sjöfartspolitik, har Färöarna mandat att själva utforma reglerna för sitt register. Färöarna har aktivt och intensivt gått in för att vara ett konkurrenskraftigt register och har sedan införandet av sitt tonnageskattesystem år 2005 haft en mycket snabb utveckling när det gäller inflaggning av fartyg från särskilt de nordiska länderna.

Vi gör också en jämförelse mellan Bahamas och Singapore som får representera den verkligt globala konkurrenssituationen. Dessa flaggstater tillhör de största i världen när det gäller registrerat tonnage och har funnits med länge. Bahamas ligger i Atlanten och kan sägas representera den västliga hemisfären inom sjöfarten, medan Singapore kan sägas representera den östliga, asiatiska hemisfären. Man kan se att Bahamas har minskat sin andel av världsfloTTan samtidigt som Singapore har ökat sin andel. Det skulle kunna ses som en indikator på den ökning som sker av handel, sjöfart och annan ekonomisk aktivitet i Asien. Singapore har också lyckats konkurrera framgångsrikt med HongKong som är en annan stor flaggstat i Asien.

Danmark och Norge

I Norden har Danmark utmärkt sig med ett kraftigt inflöde av fartyg till sitt internationella register DIS sedan 2002 då landet införde tonnageskatt. Norge däremot har under samma period haft allt färre fartyg i sitt internationella register NIS. Figur 2.2 visar utvecklingen för ländernas respektive registrerade flotta, mätt i dödvikt som andel av världsfloTTan. Medan Danmark har lyckats hålla sin andel stabil har Norges andel av världsfloTTan minskat brant.



Figur 2.2 Registrerad flotta i dödvikt som andel av världsfloTTan, procent per år. Källa: UNCTADStat (2013)

Det är svårt att peka på en enskild faktor som kan förklara denna skillnad i utveckling. Dock skiljer sig villkoren åt i Danmark jämfört med Norge i några väsentliga punkter. Statskontoret (2010) gör följande jämförelse:

Marknad och marknadsstrategi

- Både Danmark och Norge är stora i *offshoresjöfart*. Fartyg som används i offshoresjöfart tillåts att registreras i DIS, men däremot inte i NIS.
- Fram till 2008 tillåts inte heller inchartrat tonnage i NIS, något som påverkar *kontraktssjöfarten*.

Skatter och kostnader

- De flesta fartygsregister (inklusive Sveriges) möjliggör för redare att minska kostnaderna för löner och sociala avgifter ner till i stort sett nettolön. I Norge är avdraget endast 9,3 eller 12 procent.
- Den norska tonnageskatten har tills nyligen avvikit från EU:s modell och därför uppfattats som mindre gynnsam än t.ex. den danska.
- Otydlighet gällande övergångsreglerna för obeskattade reserver i samband med övergången till tonnageskatt.
- Norge ligger relativt lågt på Paris MoU:s vita lista, vilket kan medföra kostnader för oväntade inspektioner och kvarstad i hamn.
- Till skillnad från i många andra länder är de norska fackförbunden med och förhandlar om löner för utländska sjömän, vilket har inneburit något högre lönenivåer än i t.ex. DIS-fartyg.

Arbetsrätt och fackliga skäl

- I Danmark får redarna förhandla om lokala avtal med utländsk besättning utan inblandning från det danska facket. I Norge däremot är den förhandlingsrätten lagstadgad och redare-föreningen, norska och utländska fackföreningar förhandlar i trepart. Det har lett till högre lönenivåer i NIS än i DIS.
- Danska redare ser dock vikten av att förankra de lokala avtalen med de danska fackförbunden. Kan även jämföras med Finland där förankringen av lokala avtal med inhemska fackföreningar har ökat mängden anställningar av utländskt sjöfolk.

Kvalitet, nätverkseffekter och symbolvärde

- I Danmark har landets största rederi, Maersk, flaggat in delar av sin flotta i DIS. I Norge har däremot en av landets största redare, John Fredriksen, valt att flagga sina fartyg utanför Norge.
- I Norge har ett minskat förtroende för NIS lett till ökad utflaggning, vilket ofta leder till val av utländska leverantörer för kringliggande verksamhet.

Flexibilitet och stabilitet

- Den danska tonnageskatten har från början följt EU-modellen och inte förändrats. Den norska tonnageskatten har däremot genomgått flera förändringar och ibland med retroaktiva kostnader för redarna. Ändringarna har inte varit i linje med vad som aviserats, vilket inneburit planeringssvårigheter.
- NIS har velat framstå som ett "kvalitetsregister" och därför valt att omvandla frivilliga EES-rekommendationer och direktiv till bindande regler.
- DIS är mer flexibelt än NIS gällande vilken typ av fartyg som får registreras och vilken verksamhet som fartygen får bedriva.

Politiska skäl

- Trots utflaggningen är parterna i Norge obenägna att komma med annat än lågmäld kritik mot NIS och accepterar motåtgärderna.
- Branschen framhåller alltjämt NIS som ett kvalitetsregister med prestige och hög standard och pekar på att det politiska stödet ger incitament.
- Facket framhåller det politiska stödet och stabiliteten i överenskommelsen som väsentligt, vilket ökar kompromissviljan.

Statskontoret kommer till slutsatsen att alla dessa faktorer har del i förklaringen till varför man flaggar ut i Norge och in i Danmark. Minst lika viktiga som regelverken är de mjuka faktorer som inte kan utläsas i reglerna; varumärket, symbolvärdet och ryktet om att vara ett "kvalitetsregister", som ger goodwill och kundförtroende.

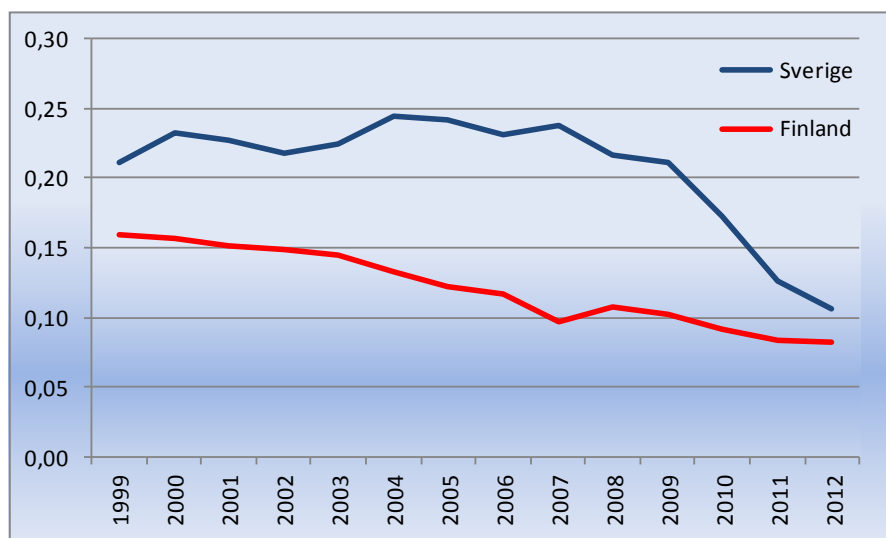
Skillnaderna i skatteeffekter och andra kostnader är små mellan de sex register som Statskontoret jämför, med undantag för de något högre lönenivåerna och lägre bemanningsstöd som finns i NIS. Den stora skillnaden ligger i den stabilitet över tid som DIS uppvisar och den flexibilitet registret ger för de danska redarna. Det ger redarna utrymme för långsiktig planering, vilket är viktigt i en kapitalintensiv bransch som sjöfart. Det norska registret NIS har istället successivt förändrats och ej infriade utfästelser har lett till osäkerhet om tonnageskatten och hantering av obeskattade reserver.

En viktig faktor verkar också enligt Statskontoret vara det politiska stöd som finns för sjöfartspolitiken och de åtgärder och villkor som omgärdar registret. Villkor som inte är väl förankrade hos rederier och fackföreningar väcker tvekan och misstänksamhet. Solidaritet med systemet ökar kompromissviljan och bidrar till att minska utflaggningen.

För Sveriges del kan detta betyda att en harmonisering av villkoren i Sverige jämfört med utomlands, genom t.ex. införande av tonnageskatt, inte ger någon garanti för att rederierna låter sina fartyg stanna i Sverige. Det handlar om mer än enbart anpassning av den formella organisations- och villkorsstrukturen.

Finland och Åland

Figur 2.3 visar utvecklingen av den registrerade flottans dödvikt i Sverige respektive Finland mätt som andel av världsfloTTan. Ländernas utveckling har följt varandra relativt jämnt, men Finland kan sägas ha haft en mer kontinuerlig minskning än Sverige, som fram till 2007 t.o.m. hade en viss uppgång i sin andel av världsfloTTan men som åren därefter fallit desto brantare.



Figur 2.3 Registrerad flotta i dödvikt som andel av världsfloTTan, procent per år. Källa: UNCTADStat (2013)

Finland (och Åland) har två olika flaggregister:

- 1) *Handelsfartygsförteckningen* är ett register som listar fartyg som har utretts och kvalificerats för sjöfartsstöd.
- 2) *Fartygsregistret* hålls av Trafiksäkerhetsverket för fartyg från fastlandet respektive Statens ämbetsverk på Åland för fartyg från Åland.

I *Handelsfartygsförteckningen* finns passagerarfartyg, lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare avsedda för i huvudsak utrikes sjöfart. Endast omkring 16 procent av antalet finskflaggade fartyg, men 87 procent av bruttotonnaget, ligger i handelsfartygsförteckningen. Tabell 2.1. visar utvecklingen av registrerade fartyg i de finska registren de senaste åren. Antalet fartyg i det stora fartygsregistret har ökat de senaste åren. Antalet registrerade fartyg i Handelsfartygsförteckningen har minskat, men bruttodräktigheten har ökat.

Tabell 2.1 Fördelning av finska/åländska rederiers fartyg de senaste åren. Källa: Finska Sjöfartsförbundet (2012), Rederierna i Finland (2012)

	<i>Finsk/åländsk flagg</i>		<i>Utländsk flagg</i>	
	Fartygsregistret	Handelsfartygs-förteckningen	Finsk-kontrollerade fartyg (utl flagg)	Långtidsbefraktning (=in/uthyrda)
2008	647 st	120 st	i.u.	i.u.
2010	670 st (1,53 m bt)	113 st (1,33 m bt)	49 st (1,19 m bt)	75 st (0,95 m bt)
2011	683 st (1,61 m bt)	109 st (1,40 m bt)	46 st (1,14 m bt)	77 st (0,97 m bt)
2012	i.u.	104 st (1,52 m bt)	i.u.	i.u.

Den finskkontrollerade flottan har legat relativt stabil de senaste fem åren, med en liten ökning under 2011 i termer av brutto och dödvikt.⁴⁹

Inom den åländska delen av Finlands sjöfartssektor har det skett en uppgång av antalet fraktfartyg, främst på grund av en investering av en större finländsk industrikoncern i åländsk sjöfartskompetens. Mindre tillskott har också kommit från en överföring av en större internationell koncerns finska rederiverksamhet till ett dotterbolag i Mariehamn (ASP Shipping).

Inom den åländska östersjöbaserade passagerar- och färjesjöfarten däremot har såväl antalet fartyg som tonnaget under finsk och åländsk flagg minskat de senaste tio åren. Flera större färjefartyg har istället flaggats in i det svenska registret. Dessa fartyg kontrolleras dock fortfarande via helägda dotterbolag av de åländska rederikoncernerna i Mariehamn.⁵⁰

Den finska sjöfartspolitikerna har varit inriktad på att säkra sjötransporterna för den tunga exportindustrin och konkurrenskraftiga och effektiva sjötransporter är och har därför varit det viktiga för Finland. Sjöfartsfrågorna ses som en del av transportpolitiken snarare än som en näring i sig. Klustret av sjöfartsföretag i Finland är framförallt koncentrerade till Åland. Ålands ekonomi är annorlunda än Finlands och har en stark dominans av internationell sjöfart. Finland har startat ett arbete med att ta fram en bred sjöfartsstrategi i syfte att göra sjöfartsnäringen konkurrenskraftig och trygga de inhemska arbetsplatserna inom sjöfartssektorn.

Åland har ett eget fartygsregister och egen flagga, men trots en i övrigt långtgående politisk ekonomi, har Åland inget inflytande över sjöfartspolitikerna. Den åländska flaggan fungerar i sjöfartshänseende därför som en "parallell-flagga" till den finska.⁵¹ Det kan jämföras med förhållandet mellan Danmark och Färöarna där Färöarna är en del av Kungariket Danmark, men har självstyre, egen flagga och en självständigt utformad sjöfartspolitik starkt inriktad på att locka fartyg till det Färöiska registret FAS.

⁴⁹ ECSA (2012)

⁵⁰ ÅSUB (2011)

⁵¹ ÅSUB (2011)

Fartyg registrerade i den åländska delen av det finländska registret kan välja att använda åländsk eller finsk flagg.

Tonnageskatt

Finland har sedan år 2002 ett tonnageskattesystem, men efter revideringar blev systemet först under 2012 godkänt av EU som statsstöd.

Tonnageskatten kan väljas av ett rederi som leds från Finland och som bedriver gods- eller passagerartransport eller bogsering eller skjutbogsering med ett fartyg som är registrerat i finska registret. Fartygen måste omfatta minst 25 procent och högst 75 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten för rederiets fartygsflotta i internationell trafik. Högst 40 procent av den samlade bruttodräktigheten får vara registrerad utanför EU och minst 20 procent av bruttodräktigheten för rederiets flotta måste vara avsedd för internationell trafik.⁵²

Tonnageskattesystemet förväntas öka möjligheterna till anställning för finska sjömän. Den finskflaggade flottan var i slutet av 2008 nästan uteslutande bemannad med finska sjömän. Den nyligen införda möjligheten att ha blandad bemanning (*mixed crew option*) förväntas förändra läget, men i slutet av 2011 var ändå andelen sjömän från länder utanför EU bara 5,6 procent. Det totala antalet sjömän på finska handelsfartyg är knappt 6 300 stycken och minskar kontinuerligt. I genomsnitt gör ca 120 studenter varje månad praktik ombord på finska fartyg.⁵³

Sjöfartsstöd

De finländska eller åländska flaggade fartygen kan idag beviljas bemanningsstöd. Denna stödform bygger på ett lönesystem som sänker bemanningskostnaderna ombord genom återbetalning av besättningens löneskatt, sociala avgifter och arbetsgivaravgifter. Stödet gällde till en början endast lastfartyg, men utvidgades till att omfatta också passagerarfartyg i slutet av 2007. Sammanlagt betalas ca 95 miljoner euro i sjöfartsstöd per år.

Det finländska systemet är uppbyggt enligt den så kallade *bruttomodellen*. Detta innebär att löneskatterna och de sociala avgifterna först inbetalas och därefter återförs till rederierna, något som gör att sjömännen "på pappret" ser ut att betala sin skatt på samma sätt som andra grupper. (Till skillnad från den så kallade *nettolönemodellen* där inga skatter och sociala avgifter på de ombordanställdas löner alls uppbärs.)

I kombination med den statliga beskattningen av anställda med bostadsort utanför Finland, har detta i realiteten lett till att det fortfarande är svårt att anställa utländska sjömän för tjänstgöring ombord på finländska och åländska fartyg. Den internationellt sett relativt höga finländska källskatt (35 %) som dras från den utländska arbetskraftens bruttolöner gör nämligen att nettolönen ofta inte blir konkurrenskraftig i förhållande till den lön som erbjuds på hemlandets fartyg eller ombord på fartyg i de internationella flaggregistren. Detta har inte minst drabbat de åländska rederierna, där en ökande möjlighet att anställa personal från bland

⁵² Kommunikationsministeriet (2011b), www.finlex.fi/sv/esitykset/he/2011/20110151.pdf

⁵³ ECSA (2012)

annat Sverige skulle reducera de växande nyrekryteringsproblem som branschen idag brottas med. Detta har också inneburit att rederierna som regel inte får tillgång till den växande grupp svenska studenter som utbildas vid den åländska sjöbefälsskolan.⁵⁴

År 2011 betalades det ca 78 miljoner euro i stöd till fartyg som är upptagna i handelsfartygsförteckningen. I genomsnitt fick lastfartygen ca 380 000 euro per fartyg och stödets andel av bruttolönerna var ca 38 procent. Passagerarfartygen fick i genomsnitt 3,16 miljoner euro per fartyg och stödets andel av bruttolönerna var ca 34 procent. För 2013 är stödanslaget 81 miljoner Euro. Det uppskattas att det år 2013 i handelsfartygsförteckningen finns 118 fartyg som omfattas av stödet. Av dessa är 105 lastfartyg och 13 passagerarfartyg. Bruttodräktigheten för de fartyg som är upptagna i förteckningen uppskattas vara sammanlagt närmare 1,5 miljoner ton.⁵⁵

Miljöstöd

Ett nytt stödsystem som skall hjälpa rederinäringen att anpassa fartygen för de framtida strängare miljökraven har introducerats av det finländska kommunikationsministeriet. Inom de närmaste åren kommer sjöfarten att åläggas nya miljökrav, exempelvis minskning av bränslets svavelhalt, vilket kommer att påverka utvecklingen av framtidens fartyg och det nya miljöstödet skall därför hjälpa rederinäringen att utveckla miljövänligare fartyg.

Ett finländskt/åländskt rederi kan ansöka om stöd för miljöinvesteringskostnaden som uppstår i samband med nybyggnadsprojekt, som förbättrar miljön på ett betydande sätt. För år 2013 kan stödet som mest omfatta 30 miljoner euro.⁵⁶ De allmänna villkoren för investeringsstödet är ikraft till slutet av år 2014.

Europeiska kommissionen godkände den 23 januari 2013 ändringsförslagen till statsstödsprogrammet som berör Finlands miljöstöd till fartygsinvesteringar. I och med ändringarna kan investeringsstödet riktas till teknologi för att rena avgasutsläpp, i synnerhet installation av så kallade svavelrenare på fartyg i användning.

Administrativa avgifter i Finland

Många av de avgifter som brukar finnas för t.ex. registrering, uppgiftsändringar, omregistrering, inteckning, mm kostar omkring 2000 kr (190-205 euro).⁵⁷

Infrastrukturnämnden på Åland vill höja hamnavgiftstaxorna med fyra procent under 2013. Förklaringen är de pågående investeringarna i hamnen. En ny marknadsföringsrabatt som minskar trafikavgifterna ska utredas för sjötrafik som på något sätt gynnar Mariehamns stad. Samtidigt gav nämnden förvaltningen i uppdrag att utreda ett system med miljö- och marknadsföringsrabatter för hamnavgifterna.⁵⁸

⁵⁴ ÅSUB (2011)

⁵⁵ Finansministeriet (2012a)

⁵⁶ Finansministeriet (2012b)

⁵⁷ Trafiksäkerhetsverket (2012a)

⁵⁸ Ålands sjöfart (2012)

Farledsavgifter

Från och med 1 jan 2012 höjdes de finska farledsavgifterna inom sjöfarten med 9,5 procent, jämnt fördelat mellan de olika avgiftsklasserna. Syftet är att täcka de ökade kostnaderna för isbrytning och farledshållning. Inkomsterna från farledsavgifterna har varit mindre än väntat de senaste åren.

Tillsyn och kontroll

Det finska Trafiksäkerhetsverket⁵⁹ har ingått avtal med de sex största erkända klassificeringssällskapen om delegering av vissa fartygsbesiktningar till dem. Avtalet trädde i kraft den 1 juni 2012. Trafiksäkerhetsverket utfärdar de allra flesta certifikaten, men klassningssällskapen utför de allra flesta granskningar och regelbundna besiktningar som behöver göras, utom när det gäller säkerhetscertifikat, då Trafiksäkerhetsverket i vissa fall ansvarar för besiktning såväl inom Finlands gränser som utanför Finland. När det gäller godkännande av planer och manualer ansvarar Trafiksäkerhetsverket främst för de manualer och planer som gäller för miljö- och säkerhetsrelaterade åtgärder ombord.⁶⁰

Följande klassificeringssällskap kan på basis av avtal utföra vissa besiktningar av finska fartyg:

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- Det Norske Veritas AS
- Germanischer Lloyd SE
- Lloyds Register
- Rina Services S.p.A.
- Russian Register of Shipping

Färöarna

Färöarna åtnjuter sedan år 1948 självstyre inom Kungariket Danmark och har en egen flagga. År 2005 antogs ett supplement till dansk lagstiftning som innebär ett successivt vidgat självstyre för Färöarna och att allt fler lagstiftningsområden övertas från Danmark. Färöarna är inte medlem i EU men däremot en del av EES-området. Färöarnas fartygsregister (FAS) är ett internationellt register öppet för alla fartyg oavsett nationalitet. Fartygen lyder under färöisk lag. Alla internationella sjöfartslagar, koder och konventioner tillämpas.⁶¹

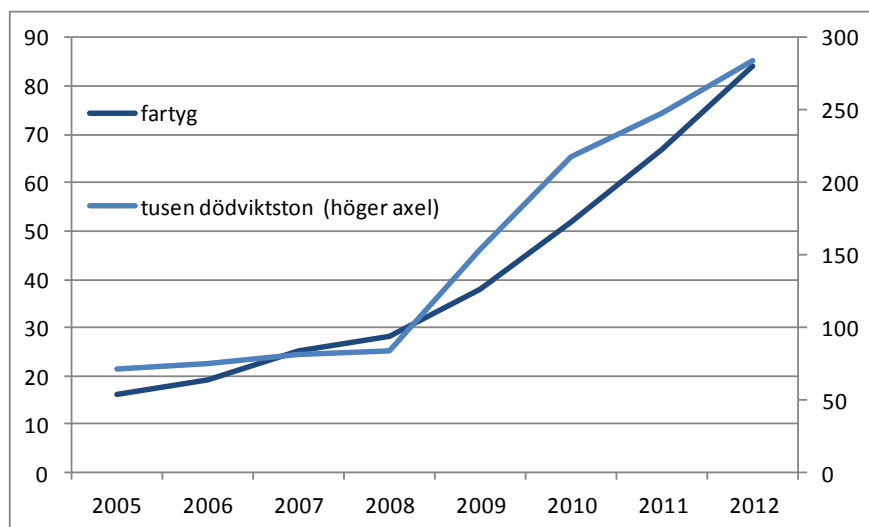
Fram till 2004 hade ett tiotal fartyg registrerats i Färöarnas fartygsregister. År 2005 fick registret vind i seglen då landets tonnageskattesystem trädde i kraft och samma år registrerades 6 fartyg. Åren därefter registrerades i genomsnitt fyra fartyg per år. År 2009 tillkom 10 fartyg, år 2010 tillkom 14 fartyg, 2011 tillkom 15 fartyg, 2012 tillkom ytterligare 17, bl.a. fyra från svenska Thunbolaget. I januari 2013 var sammanlagt 85 fartyg registrerade i FAS (se Figur 2.4).⁶²

⁵⁹ www.trafi.fi

⁶⁰ Trafiksäkerhetsverket (2012b)

⁶¹ FAS (2012)

⁶² FAS (2013)



Figur 2.4 Utvecklingen i Färöiska registret FAS, år 2005 – 2012. Antal fartyg och sammanlagd dödvikt i tusen dvt. Källa: FAS (2013)

Av fartygen med ett tonnage på minst 500 brutto var år 2011 knappt hälften, 29 stycken ägda av redare med hemort i de andra nordiska länderna, i huvudsak Sverige (11 fartyg, 101 527) och Norge (14 fartyg, 47 018 BT). Svenska rederier har nyttjat den färöiska flaggan för ett antal större produkttankers, medan de norskägda fartygen är en mer blandad kompost av bulk- och torrlastfartyg, också med inslag av ro-ro och en del mindre special- och servicefartyg. Danska ägare har hittills bara nyttjat det färöiska registret för ett par mindre frakt- och servicefartyg. Island representeras av fyra mindre fraktfartyg.

Tonnageskatt

Det färöiska tonnageskattesystemet trädde ikraft år 2005. Systemet har samma struktur som den nederländska modellen, men är mer förmånligt tack vare färre restriktioner på vilken verksamhet som får bedrivas. Systemet erbjuder flera fördelar för internationella fartygsägare. Det gäller för såväl ägda som chartrade fartyg över 100 brutto. Verksamhet nära förbunden med fartygshantering kan också ingå i systemet. Det färöiska tonnageskattesystemet konstruerades för att vara internationellt konkurrenskraftigt. Tonnaget behöver varken vara registrerat i FAS eller bära Färöisk flagg.

En viktig skillnad jämfört med många andra system är att det inte finns någon regel om att en viss kvot av tonnaget i systemet måste bära Färöisk flagg. Om ett fartyg inom systemet säljs till ett företag utanför systemet, beskattas inte vinsten från försäljningen.

Allmänt

Tonnageskattesystemet på Färöarna har samma struktur som i andra nordiska länder och EU, men utan många av de restriktioner som finns i dessa, t.ex. krav på vilken verksamhet som får bedrivas av fartygsägaren. Det har inte heller förändrats sedan det trädde ikraft 2005. Genom att kombinera tonnageskatte-

systemet med "wage refund system" kan ett företag öka sina intäkter eftersom skatteåterbetalningen inte påverkar den inkomstuppgiften vid taxering. Ett färöiskt företag med aktieutdelning måste betala 18 procent av utdelningen i skatt – oavsett om mottagaren är invånare på Färöarna eller inte. Men detta tillämpas inte för den del av utdelningen som fördelas till ett moderbolag med säte på Färöarna. Det är 25 procent skatt på royalties som betalas från Färöarna till en mottagare utomlands. Men i dubbelskatteavtal har Färöarna avtalat bort skatten på royalties som uppkommer på Färöarna. Det är ingen skatt på räntor. Färöarna har ingått dubbelskatteavtal med övriga nordiska länder och från 2009 även med UK.

Bemanningsstöd

Det finns inga krav på nationalitet för kaptenen eller någon annan i besättningen, så länge deras certifikat är godkända av STCW, samt att det finns ett avtal mellan Danmark/Färöarna och flaggstaten. Från 2009 är skatten på sjöinkomst 35 procent av bruttoinkomsten. Rederierna får 100 procent av besättningens inkomstskatt återbetald. Utländsk besättning betalar inga sociala avgifter på Färöarna.

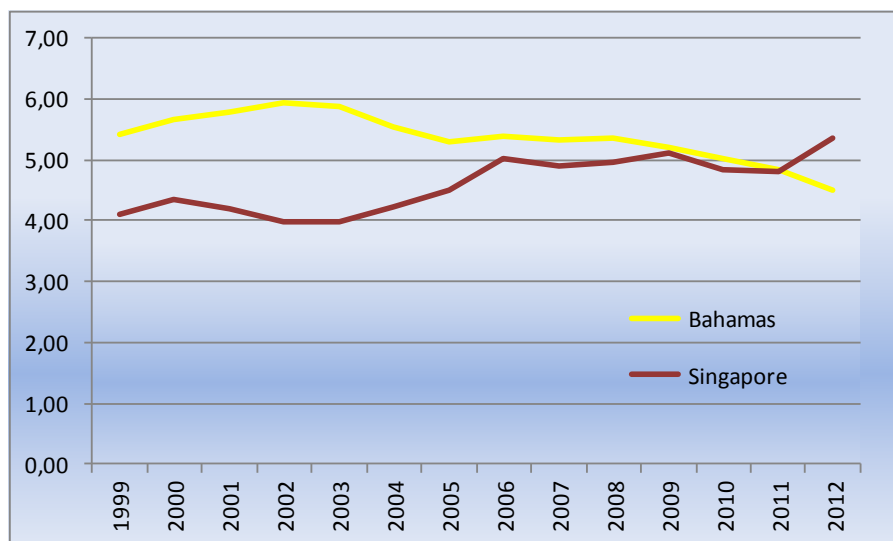
Tillsyn och kontroll

FMA (Färöarnas motsvarighet till Sjöfartsverket) har delegerat alla inspektioner, kontroller och undersökningar till följande klassningssällskap:

- Det Norske Veritas
- Lloyds Register of Shipping
- Bureau Veritas
- Germanischer Lloyd
- American Bureau of Shipping
- Nippon Kaiji Kyokai

Bahamas och Singapore

Bahamas och Singapore är två stora internationella register. Bahamas i Atlanten kan sägas representera den västliga hemisfären medan Singapore i Sydostasien kan sägas representera den östliga, asiatiska hemisfären inom sjöfarten. De båda länderna har länge haft ungefär lika stor andel av världsflottan, men medan Bahamas har haft en svagt negativ utveckling, har Singapore haft en svagt positiv utveckling, vilket framgår av Figur 2.5. Singapores flotta var 2012 större än Bahamas mätt som andel av världsflottan.



Figur 2.5 Registrerad flotta i dödvikt som andel av världsflottan, i procent.

Källa: UNCTADStat (2013)

Flaggregister

Både fartygsregistret i Singapore och i Bahamas etablerades för mer än 30 år sedan. Enligt UNCTAD var Singapore år 2012 världens femte största register räknat i tonnage (drygt 82 miljoner dvt) och Bahamas världens åttonde största med drygt 69 miljoner dvt. Mellan 2011 och 2012 ökade det registrerade tonnaget i Singapore med 22 procent, medan det i Bahamas ökade med knappt 2,5 procent.^{63,64}

I Singapore måste ett fartyg vara ägt av en medborgare i Singapore eller av ett företag i Singapore för att kunna registreras.⁶⁵ Bahamasregistret däremot är öppet för registrering för alla fartyg i internationell fart oberoende av nationalitet eller hemvist. Dock ställer Bahamas krav på att fartyg inte får vara för gamla och fartyg över 12 år gamla måste först genomgå en prekvalificeringskontroll. Fartyg över 20 år får registreras endast om de kan godkännas enligt restriktiva kriterier.⁶⁶

Skatteregler

Genom att bilda ett Bahamasregistrerat företag kan rederiet också dra fördel av att företag, oavsett bransch, i Bahamas inte beskattas för inkomster eller kapital. Inkomster eller motsvarande från Bahamas-registrerade fartyg eller och kapitalvinster från försäljning av fartyg är således helt skattefria för Bahamas rederier eller andra företag.

⁶³ MPA (2012)

⁶⁴ UNCTAD (2012)

⁶⁵ Healy Consultants (2012)

⁶⁶ BMA (2012)

Singapore har flera olika förmånliga skattesystem för att locka till sig fartyg, rederier och andra sjöfartsföretag. Förutom fartygsregistret SRS med sina skatteregler, så finns system för företag inom offshore, frakt- och logistikföretag och företag inom leasing eller finansiering av fartyg. Tanken med systemen är att skapa ekonomiska spin-off effekter av företagsetableringen i Singapore, och företagen förväntas därför göra stora investeringar i landet. Singapore hade 2008 dubbelbeskattningsavtal med 63 andra länder.⁶⁷ Dessa avtal innebär att utländska företag i Singapore undviker beskattning i det land som avtalet gäller. I jämförelse med t.ex. Hong Kong som är en stor konkurrent i Asien erbjuder Singapore med dessa skattesystem och avtal fler motiv för etablering av sjöfartsföretag.⁶⁸

Både Bahamas och Singapore finns på Paris MoU:s så kallade Vita Lista⁶⁹ där de flaggstater är listade som har minst kvalitetsanmärkningar på sina fartyg. Dessutom har Bahamas, tillsammans med en rad andra länder bland annat de skandinaviska, UK, Tyskland och Holland fått US Coast Guards utmärkelse Qualship 21.⁷⁰

Tillsyn och kontroll

Både Bahamas och Singapore har avtal om tillsyn och kontroll med följande nio klassificeringssällskap

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- China Classification Society
- Det Norske Veritas
- Germanischer Lloyd
- Korean Register of Shipping
- Lloyd's Register
- Nippon Kaiji Kyokai
- Registro Italiano Navale

Bahamas har dessutom avtal med:

- Russian Maritime Register of Shipping

Sammanfattningsvis beskriver denna utblick sjöfartspolitikerna i några konkurrenskraftiga flaggstater från nära och fjärran. Utblicken ger exempel på den intensiva marknadsföringen med kundanpassade register och skattesystem. Färöarna fick snabbt en ökad inflaggning när man bland annat införde tonnageskatt 2005. Finland tycks också snabbt få positiv respons på beskedet att tonnageskattesystemet godkänns av EU. Bland de traditionella flaggstaterna som här exemplifieras av Bahamas och Singapore kan också utvecklingen

⁶⁷ PWC 2008

⁶⁸ KPMG 2007

⁶⁹ The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control,
http://www.parismou.org/Publications/Performance_lists/

⁷⁰ USGC (2012)

vända vilket kan få konsekvenser för hela ekonomin, i de fall ekonomin förlitar sig på spinoff-effekter av redarverksamhet snarare än skatt.

Jämförelsen mellan Danmark och Norge pekar på betydelsen av mjuka faktorer som varumärke och kundanpassning samt visar vikten av en långsiktig och genomtänkt strategi som inger förtroende bland rederierna och som ger stabila förutsättningar för investeringar.

För Sveriges del kan detta betyda att en harmonisering av villkoren i Sverige jämfört med utomlands, genom t.ex. införande av tonnageskatt, inte ger någon garanti för att rederierna låter sina fartyg stanna i Sverige. Det handlar om en kombination av åtgärder och politiska satsningar och är mer än enbart en anpassning av den formella organisations- och villkorsstrukturen.

3 Slutsatser

Den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation kan ses ur olika perspektiv. Konkurrenssituationen avspeglar sig kanske tydligast i storleken på den svenska sjöfartens flotta. Antalet svenskflaggade fartyg har under flera år minskat genom försäljningar och avregistreringar från det svenska fartygsregistret. Kapaciteten och storleken på den svenskflaggade flottan, mätt i termer av brutto respektive dödviktston, har också minskat, om än inte i samma snabba takt som antalet fartyg. Det är ett tecken på att den svenska sjöfarten under flera år har haft en försämrad konkurrenskraft i förhållande till andra länder.

I många fall har svenska rederier valt att avregistrera fartyg, men behållit kontrollen av fartyget genom fortsatt ägande. Anledningen till detta är den hårda konkurrens som finns bland rederier och vi visar i denna rapport de olika aspekterna av denna konkurrens, och de villkor som möter svenskflaggad sjöfart.

Medan den svenskflaggade flottan på detta sätt minskar i såväl kapacitet som antalet fartyg, ser vi att flottan av fartyg under svensk kontroll däremot haft en mer positiv utveckling. Det senaste decenniet har den svenskkontrollerade flottan vuxit med omkring 13 procent mätt i antal fartyg och med omkring 16 procent i kapacitet.

Detta visar att trots att det svenska registret inte varit konkurrenskraftigt i att locka fartyg, har de svenska rederierna lyckats konkurrera internationellt med andra rederier världen över.

Trafikanalys har identifierat ett antal förhållanden som är väsentliga för svenskflaggad sjöfarts internationella konkurrenssituation och systematiskt gått igenom utvecklingen under senare år inom dessa områden. Det handlar om skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Vi kan efter denna genomgång konstatera att det på flera punkter vidtagits vissa åtgärder som i sig bidrar till bättre konkurrenskraft. Samtidigt kan det konstateras att det pågår något som kan beskrivas som en intensiv, global skatte- och regelverksdumping. Den karaktäriseras av att olika länder "bjuder under" varandra i syfte att locka tonnage till sina fartygsregister i tro och övertygelse om att det skapar ringar på vattnet – genererar kringverksamheter som kan bidra till den nationella ekonomins utveckling. De förbättringar som skett i Sverige, sett med den svenskflaggade sjöfartens ögon, kan inte mäta sig med den utveckling som skett i andra länder. Det svenska fartygsregistret har förlorat i konkurrenskraft.

Beträffande skatteregelverk kan vi konstatera att många EU-länders register har konkurrensfördelar genom att de utvecklat tonnageskattesystem. Trots det ligger inte dessa länder inte i "framkant". De övertrumpas av de villkor som andra register erbjuder. Färöarna erbjuder exempelvis förmånliga skattevillkor också

för verksamhet som ligger utanför den egentliga sjöfarten, verksamheter som betraktas som nära förbunden med sjöfart och rederiverksamhet. Genom att bilda ett Bahamasregistrerat företag kan Bahamasregistrerat tonnage helt slippa att beskattas för inkomster och för kapital.

Sverige anser som tidigare beskrivits att frågan om bemanningsregler ska avgöras av arbetsmarknadens parter. Till skillnad från en del andra länder, också i vår omedelbara närhet, är vi inte beredda att skapa ett regelverk vid sidan om fackligt inflytande. Vår genomgång visar också att just det är en faktor som många gånger är viktig för redare när de bestämmer sig för var de ska registrera sina fartyg.

Inom området sjöfartsstöd har Sverige idag i huvudsak konkurrenskraftiga villkor jämfört med andra länder. Med den breddning av stödet som aviserats bedöms förutsättningarna kunna förbättras för framtiden. Samtidigt kan lönekostnaderna i andra länder hållas nere betydligt främst genom lägre lönenivåer och kostnader för sociala trygghetssystem samt att anställningsvillkoren skiljer sig.

Sverige har ett uppskattat finansieringsstöd genom Skeppshypotekskassan. Denna finansieringshjälp innebär dock inte någon subvention. Det finns dock exempel på länder som stabilt sett har betydligt mer konkurrenskraftiga finansieringsvillkor än Sverige. Vidare kommer i Finland finansieringsvillkoren under de kommande två åren vara mer förmånliga i den del att det där kommer att utgå subvention för investeringar i åtgärder för att möta de nya svavelreglerna.

Kostnaderna för administration har ökat kraftigt och till skillnad från många andra flaggstater är tillgängligheten till inspektioner och administrativ service generellt sett sämre när fartyget ligger i utländsk hamn. Möjligheten att använda klassningssällskap har nyligen utökats även om viktiga delar alltså är undantagna från delegation.

Ansvar för forskning och forskningsfinansiering inom sjöfartsområdet i Sverige har varit något oklar under senare år. Uppskattningsvis satsar staten omkring 30-40 miljoner kronor årligen på sjöfartsforskning. Svensk sjöfartsforskning utgör dock ett viktigt bidrag till svensk sjöfarts konkurrenskraft, såväl när det gäller den svenskflaggade flottan som den svenskkontrollerade. I ett internationellt sammanhang utgör dock den svenska satsningen på sjöfartsforskning en relativt liten del och Sverige har svårt att matcha forskningsbudgeten i andra större flaggstater.

Den sammantagna bilden är således att konkurrensvillkoren för fartyg i det svenska registret, på en rad punkter, är påtagligt sämre jämfört med de länder som erbjuder mest gynnsamma villkor i EU. Avståndet till den globalt mest gynnsamma nivån är än längre. Mycket drastiska åtgärder skulle behöva vidtas för att nå konkurrensneutralitet med konkurrerande flaggstater. Det är också långt ifrån säkert att den nivån skulle räcka för att åstadkomma en växande svenskflaggad flotta. En översiktlig jämförelse av sjöfartspolitik och -villkor i länder som t.ex. Norge, Danmark, Finland och Färöarna pekar på betydelsen av

mjuka värden som varumärke och kundanpassning som bidragande orsaker till flaggstatens attraktionskraft. Stabilt politiskt stöd och handlingskraft förefaller också vara också faktorer som spelar in i valet av flaggstat. Det handlar om en kombination av åtgärder och politiska satsningar och är mer än enbart en anpassning av den formella organisations- och villkorsstrukturen.

Mot bakgrund dels av den skatte- och regelverkskonkurrens som pågår, dels mot bakgrund av generella svenska politiska ställningstaganden om att värna fackligt inflytande och om ett likformigt skattesystem förefaller det Trafikanalys högst osannolikt att vi under överskådlig tid kommer att få uppleva ett internationellt konkurrenskraftigt svenskt fartygsregister. Vi kan inte skönja den reformkraft inom området som en sådan utveckling skulle kräva.

Mot den bakgrunden ser Trafikanalys en risk i att den svenska sjöfartspolitiska diskussionen fastnar i frågan om hur vi ska åstadkomma något som vi sannolikt saknar förutsättningar att uppnå – ett genuint konkurrenskraftigt svenskt register. En mer fruktbar diskussion förefaller istället vara att fokusera på möjliga insatser för svenskkontrollerad sjöfart och att söka strategier för att på andra sätt än att via ett starkt nationellt register söka inflytande över internationell sjöfartspolitisk utveckling. Kanske framstår då insatser för forskning och innovation, utbildning, World Maritime University i Malmö och EU än mer som nyckelområden.

Utvecklingen för den svenskkontrollerade flottan ger hopp om att svenska rederier har goda förutsättningar att konkurrera med andra rederier på den globala sjöfartsmarknaden. Liksom inom andra branscher finns det ett strategiskt intresse av att svenska företag finns representerade inom rederinäringen.

Trafikanalys menar att det kan vara fruktbart att fokusera på möjliga insatser för att söka behålla den svenska positionen inom rederinäringen i stort, snarare än att ensidigt fokusera på att försöka öka mängden fartyg i det svenska registret. Utredningen om den svenska sjöfartens konkurrensvillkor år 2010 menade att det fanns skäl att bibehålla en svensk handelsflotta på samma nivå som då. Sen utredningen kom har utflaggningen fortsatt, och för att vända utvecklingen och nå samma mängd svenskflaggade fartyg som år 2010 skulle mycket omfattande stödåtgärder krävas.

Detta innebär inte att frågor som rör det svenska registrets konkurrenssituation är betydelselösa. Men ett ensidigt fokus på det svenska registret förefaller inte ändamålsenligt.

Det är fortsatt viktigt att eftersträva ett svenskt register som svarar upp mot de krav som ställs av de som använder registret. Rimligen kommer det även långsiktigt att finnas ett behov av ett nationellt svenskt register. Det gäller kanske tydligast för fartyg i ren nationell trafik, exempelvis lokal och regional kollektivtrafik. Det framstår som angeläget att utveckla registret för att passa morgondagens brukare, snarare än att försöka utveckla det för att söka möta en global konkurrens som med all sannolikhet ändå ligger utom räckhåll.

Litteratur

- BMA (2012), Bahamas Maritime Authority, Nassau, www.bahamasmaritime.com
- Copenhagen Economics (2012), Svensk sjöfarts konkurrenssituation, rapport till Trafikanalys, <http://www.trafa.se/PageDocuments/Svensk%20sj%c3%b6farts%20konkurrenssituation.pdf>
- Den Danske Maritime Fond (2012): *Vækst i Det blå Danmark*, Köpenhamn.
- ECSA (2012), European Community Shipowners Associations, Annual Report 2011-2012
- EU-kommissionen (2009), *Maritime Transport Strategy 2018*, http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2018_maritime_transport_strategy_en.htm
- EU-kommissionen (2011): *Staying ahead of the wave; Towards greener, safer, and more competitive waterborne transportation*, Luxembourg.
- EU-kommissionen (2012), pressmeddelande 25 juli 2012, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-12-843_en.htm
- ESV (2013), Regleringsbrev för budgetåret 2013 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, Ekonomistyrningsverket, www.esv.se
- FAS (2012), Farose Maritime Authority, www.fas.fo
- FAS (2013), utdrag ur Färöiska fartygsregistret FAS, epostkorrespondens
- Finansministeriet (2012a), Förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (förslagsanslag), Statens budgetproposition 2013, Område 43, sep 2012, Helsingfors, <http://budjetti.vm.fi/>
- Finansministeriet (2012b), Miljöstöd för fartygsinvesteringar, Statens budgetproposition 2013, Område 43, sep 2012, Helsingfors, <http://budjetti.vm.fi/>
- Finska Sjöfartsförbundet (2012), www.meriliitto.fi
- Healy Consultants (2012), <http://www.healyconsultants.com/company-incorporation/ship-registration-in-singapore.html>
- JIBS (2006), Den svenska sjöfartsnärings ekonomiska och geografiska nätverk och kluster, Institutet för Näringslivsanalys, Internationella Högskolan i Jönköping
- Jakobsen E.W, Mortensen A., Vikesland M., Cappelen A.W. (2004), *Attracting the Winners – the competitiveness of five European maritime industries*, Kolofon, http://menon.no/upload/2011/09/28/attracting_the_winners.pdf
- Kommittédirektiv (2013:6), <http://www.regeringen.se/sb/d/16878/a/207834>
- Kommunikationsministeriet (2011a) i Finland, pressmeddelande 2011-12-19
- Kommunikationsministeriet (2011b) i Finland, proposition RP 151/2011 www.finlex.fi/sv/esitykset/he/2011/20110151.pdf
- KPMG (2007), *Hong Kong Tax Competitiveness Series: The Shipping Industry*, KPMG

KPMG (2011), *Shipping Insights 4*, KPMG Global, www.kpmg.com

Lighthouse (2012), Den svenska handelsflottan – Januari 2011, Lighthouse, Göteborg

Maritime Watch (2013), Maritime Watch, 14 feb 2013, <http://www.maritimewatch.eu/articles/1>

MPA (2012), Maritime and Port Authority of Singapore, www.mpa.gov.sg

Näringsdepartementet (2013), Svensk Sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft, <http://www.regeringen.se/sb/d/17076/a/207453>

Optimar (2008), *Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018*, OPTIMAR, IHS Fairplay, 2008

Optimar (2010), *Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018: 2010 Update*, OPTIMAR, IHS Fairplay, 2010

Prop (2012/13:25), Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, Stockholm.

PWC (2008), *Solutions for shipping companies*, PWC Singapore, 2008

PWC (2009), *Choosing a profitable course around the globe – Corporate taxation of the global shipping industry*, PWC, 2009.

Rederierna i Finland (2012), www.shipowners.fi

Sjöfartens Bok (2012), Svensk Sjöfartstidning, 21 sep 2012, Sjöfartstidnings förlag AB

Sjöfartsverket (2010), Sjöfartens utveckling 2009, Sektorsrapport, Sjöfartsverket

Sjöfartsverket (2011), Sjöfartens utveckling 2010, Sektorsrapport, Sjöfartsverket

SOU (2006:20), Tonnageskatt, Slutbetänkande av Tonnageskatteutredningen, Stockholm

SOU (2010:73), Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar, Betänkande av Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar, Stockholm

SOU (2010:74), Mer innovation ur transportforskning, Stockholm.

Statskontoret (2010), Stadig eller flexibel kurs? Om sjöfartspolitik i sex länder, Statskontoret 2010:17, Stockholm

Statskontoret (2012): Forskning med fokus på transporter; en väg till måloppfyllelse? Statskontoret 2012:31, Stockholm.

Tillväxtanalys (2010), Sveriges Sjöfartssektor – en viktig del i en svensk maritim strategi, Rapport 2010:03, Östersund

Trafikanalys Statistik (2004), Fartyg i svensk regi efter typ av fartyg 1997-2004, Excelblad, SIKA, Stockholm

Trafikanalys Statistik (2008), Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2007, SIKA, Stockholm

Trafikanalys Statistik (2012), Fartyg 2011 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2011, tab 14, Statistik 2012:9, Trafikanalys

Trafiksäkerhetsverket (2012a), Helsingfors, <http://www.trafi.fi/sv/sjofart/register/avgifter>

Trafiksäkerhetsverket (2012b), *Appendix 1, Agreement governing the delegation of statutory certification services for ships registered in Finland between The Finnish Transport Safety Agency (TraFi) and the RO, effective from 1 june 2012*, daterad 11 maj 2012, Helsingfors,
http://www.trafi.fi/sv/sjofart/besiktningar/arbetsfordelning_med_klassen

Transatlantic (2006), Årsredovisning 2005, Rederi AB Transatlantic, www.rabt.se

Transatlantic (2010), Årsredovisning 2009, Rederi AB Transatlantic, www.rabt.se

Transatlantic (2012), Årsredovisning 2011, Rederi AB Transatlantic, www.rabt.se

Transportstyrelsen (2010), delrapport 2010-06-28 (dnr TSS 2009 5460) samt Slutrapport av regeringens uppdrag till Transportstyrelsen att se över förutsättningarna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg. Överlämnad till Näringsdepartementet 22 feb 2011
http://www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/Utkad_delegering_av_tillsyn_inom_sjofarten_foreslas/

Transportstyrelsen (2012a), Konsekvensutredning – Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom sjöfartsområdet, 2012-10-15, Transportstyrelsen,
<http://www.transportstyrelsen.se/Global/Nyhetsarkiv/Sjofart/Konsekvensutredning-avgifter-2013-sjofart.pdf>

Transportstyrelsen (2012b), Utdrag ur fartygsregistret 2012-11-09, epostkorrespondens

UNCTAD (2009), Review of Maritime Transport 2009, UNCTAD, Geneve, 2009

UNCTAD (2010), Review of Maritime Transport 2010, UNCTAD, Geneve, 2010

UNCTAD (2011), Review of Maritime Transport 2011, UNCTAD, Geneve, 2011

UNCTAD (2012), Review of Maritime Transport 2012, UNCTAD, Geneve, 2012

UNCTADStat (2013), UNCTAD Statistical Database, UNCTAD, www.unctad.org

USGS (2012), Unites States Coast Guard, *Qualship 21 Initiative*,
<https://homeport.uscg.mil/mycg/portal/ep/contentView.do?channelId=-18371&contentId=21978&programId=21428&programPage=%252Fep%252Fprogram%252Feditorial.jsp&pageTypeld=13489&contentType=EDITORIAL>

Vinnova (2010): *First evaluation of CTS – Centre for transport studies and Lighthouse*, VR 2010:19, Stockholm.

Ålands sjöfart (2012), Tidningen Ålands Sjöfart, 26 sep 2012, www.sjofart.ax

ÅSUB (2011), Nordisk-Baltisk sjöfart 2011 – Föregångare och eftersläntrare i sjöfartspolitiken, Ålands Statistik- och Utredningsbyrå, Rapport 2011:3, Mariehamn

Økonomi- og Erhvervsministeriet (2006): Danmark som Europas førende søfartsnation, København.

Appendix

Statistikkällor

Sjöfartsstatistiken är ofta uppdelad på olika storleksklasser. Trafikanalys officiella sjöfartsstatistik innehåller uppgifter om fartyg i storleksklassen 100 brutto eller mer (≥ 100 bt). I internationella jämförelser presenterar IMO och UNCTAD ofta uppgifter i den största storleksklassen fartyg ≥ 1000 bt. Tabell A1. visar vilka huvudsakliga statistikkällor som finns tillgängliga för att beskriva situationen och utvecklingen för den svenska handelsflottan, fördelad på antal fartyg i olika storleksklasser, det samlade tonnaget i olika storleksklasser samt i svenskflaggad respektive svenskkontrollerad flotta.

Tabell A1. Huvudsakliga källor för statistik över svensk sjöfarts konkurrenskraft

	<i>Svensk flagg</i>	<i>Svensk kontroll</i>
Antal fartyg ≥ 100 bt	Källa: Trafikanalys	Källa: Trafikanalys
Tonnage, fartyg ≥ 100 bt	Källa: Trafikanalys	Källa: Trafikanalys
Antal fartyg ≥ 300 bt	Källa: Lighthouse / SjöV	Källa: Lighthouse / SjöV
Tonnage, fartyg ≥ 300 bt	Källa: Lighthouse / SjöV	Källa: Lighthouse / SjöV
Antal fartyg ≥ 1000 bt	Källa: UNCTAD / Lighthouse	Källa: UNCTAD / Lighthouse
Tonnage, fartyg ≥ 1000 bt	Källa: UNCTAD / Lighthouse	Källa: UNCTAD / Lighthouse

Fakta om statistiken

När det gäller statistiken över den svenska handelsflottan följer vi i första hand den officiella statistiken från Trafikanalys⁷¹, och de definitioner som gäller för den:

Den **svenska handelsflottan** omfattar svenskflaggade (svenskregistrerade) handelsfartyg.

Fartyg som ägs av svenska företags utländska dotterbolag räknas i förekommande fall som utländska och inhyrda.

Undersökningen omfattar populationen av samtliga svenskflaggade (svenskregistrerade) handels- special- och fiskefartyg samt utlandsflaggade fartyg i svensk regi.

I den del av undersökningen som avser fartygens användning undersöks svenskregistrerade handelsfartyg med bruttodräktighet om minst 100 samt de utländska fartyg som under året varit inhyrda av svenskregistrerade företag.

⁷¹ Se Fakta om statistiken i Trafikanalys (2012)

Rederier som äger fartyg i populationen har uppgiftsskyldighet i undersökningen. Totalt ingår 75 rederier i undersökningen.

Med svensk regi (svenskdiskonterade fartyg) menas att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag. Undantagna är statsskepp (ägda av staten och avsedda för "statsändamål") samt fartyg som klassificerats som fritids-, restaurang-, logementsskepp eller liknande.

Från och med 1998 ingår den svenska fiskeflottan och från och med 2006 ingår statsisbrytare.

I uppgiften om ombordanställda på fartyg över 300 brutto är populationen påmönstrade personer den 30 september det aktuella året.



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.