



Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2014 **Rapport 2014:2**

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2014 **Rapport 2014:2**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 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: 2014-02-21

Förord

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

Projektledare har varit Björn Olsson. Medverkande i arbetet med rapporten har också varit Fredrik Söderbaum.

Stockholm i februari 2014

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
Summary	9
Inledning	11
1 Sjöfartens utveckling	13
1.1 Sjöfartens specialisering i segment	13
1.2 Svenskkontrollerade flottan ökar.....	16
Uthyrningen av fartyg minskar.....	17
Historiskt sett liten svenskkontrollerad flotta	18
Svenska andelen av världsflottan sjunker kraftigt.....	21
1.3 Ökande godshantering i hamnarna.....	24
Containertrafiken ökar sin andel.....	26
Färre men större fartyg till svenska hamnar	27
Hamnarnas utveckling	29
1.4 Stora utmaningar för hamnarna	32
Godstillväxten kräver effektivisering	32
Ökande konkurrens mellan hamnarna	34
Hamnarnas relativa effektivitet	36
2 Sjöfartens internationella konkurrenssituation	39
2.1 Internationell utblick	39
Koncentration på marknaden ger skalfördelar	40
Överutbud av fartyg pressar priserna	40
2.2 Sjöfartens konkurrensvillkor.....	41
Bemanningsregler och bemanningskostnader.....	41
Skatter och andra regelverk	42
Sjöfartsstöd.....	43
Administration och tillsyn.....	43
Forskning och utveckling.....	45
2.3 Konkurrensen med andra trafikslag	47
Sjöfartens utsläpp är underinternaliserade	47
Svaveldirektivet höjer sjöfartens internaliseringsgrad	48
Slutsatser	51
Referenser	57

Faktaruta

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

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. Miljoner dödviktston anges som mdvt.

TEU (*Twentyfoot Equivalent Unit*) är ett standardmått för containrar.

Sammanfattning

Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Med svensk sjöfart menar vi här oftast den svenskflaggade flottan. Vi beaktar också den svenskkontrollerade flottans konkurrenssituation, som mer avspeglar den svenska rederinäringens konkurrenskraft i sin helhet.

Vi inleder rapporten med en översikt av sjöfartsmarknaden och dess olika segment. Skilda segment inom sjöfarten har olika konkurrensvillkor, men på grund av tillgången till statistik är största delen av beskrivningarna och analyserna gjorda på en aggregerad nivå.

För att jämföra den svenska situationen med förhållandena internationellt, har vi valt ut länderna Danmark, Finland, Norge, Färöarna, Nederländerna, Tyskland, United Kingdom (UK), Bahamas, Bermudaöarna och Singapore.

Den officiella sjöfartsstatistiken som Trafikanalys ansvarar för mäter främst mängden fartyg och tonnage med en bruttodräktighet på minst 100 brutto. I andra sammanhang mäter man fartyg och tonnage på minst 300 brutto, 500 brutto eller minst 1000 brutto. Den svenska handelsflottan fortsätter att minska i alla dessa kategorier. Andelen svenskflaggade fartyg av den svenskkontrollerade flottan har minskat i alla dessa storlekskategorier. Uthyrningen av fartyg minskar kraftigt, vilket gör att den svenskdirigerade flottan ökar. Det svenskkontrollerade tonnaget ökar också inom EU vilket bidrar till att förverkliga EU:s maritima strategi.

Kärnan i rapporten är en genomgång av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. Vi har identifierat ett antal faktorer som har betydelse för den svenskflaggade sjöfartens internationella konkurrenssituation och går systematiskt igenom utvecklingen på sistone inom dessa områden. Det handlar om skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Eftersom det pågår en utredning om tonnageskatt som också har till uppgift att se över sjöfartsstödet, lämnar vi i den här rapporten mycket av analysen av områdena skatteregelverk och sjöfartsstöd. Vi konstaterar att konkurrensvillkoren för svensk sjöfart på vissa punkter har förbättrats, men att konkurrensvillkoren som helhet är till nackdel för Sverige.

Vi gör inte någon översikt av effekter av, eller förändringar i olika länders tonnageskattesystem. Vi konstaterar att den tillväxt vi sett i flera länders register fortsätter i ungefär samma takt. Finland utmärker sig med en kraftig tillväxt i sin handelsflotta, delvis på grund av inflagning av tidigare svenskflaggade fartyg. Färöarna som tidigare haft en mycket kraftig tillväxt av sin flotta, har haft en mer måttlig tillväxt.

Under inledningen av 2014 har regeringen beslutat att vidga sjöfartsstödet, något som direkt gynnar svenskflaggade fartyg i berörda nischer. Förändringen öppnar för fler kategorier av fartyg, men kan också berättiga till stöd för verksamhet som inte korsar nationsgränsen.

Fokus i rapporten är på det näringspolitiska perspektivet, men vi tar även upp det transportpolitiska perspektivet, där det handlar om förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Sverige och övriga EU har ambitionen att öka sjöfartens andel av transporter som ett sätt att avlasta de alltmer trängseldrabbade landbaserade transportsätten.

Rapporten tar också upp de svenska hamnarnas internationella konkurrenssituation. De svenska hamnarna har stor betydelse för det svenska näringslivets tillgänglighet till effektiva transportmöjligheter för sin import och export. Hamnarna specialiserar sig alltmer och konkurrerar med svenska och utländska hamnar genom sin service, inom sitt respektive segment och sin storleksklass. Hamnarna samarbetar också och knyter nätverk med större och mindre hamnar.

Rapporten beskriver utvecklingen när det gäller godshantering i hamnarna och trenden mot allt större fartyg som är en faktor hamnarna måste räkna med. Hamnarna får generellt sett allt färre anlöp av allt större fartyg. Av de olika lasttyperna är det främst containertrafiken som ökar i hamnarna.

Vi beskriver också EU:s strategi för de europeiska hamnarna och deras effektivitet i förhållande till världens övriga hamnar. EU-kommissionen ser stora skillnader mellan hamnarna i EU och menar att en ökande godshantering ökar risken att de mindre effektiva feederhamnarna hindrar de mer effektiva större hamnarna från att växa.

Rapporten tar också upp sjöfartens konkurrenssituation gentemot övriga trafikslag. Två aspekter som påverkar denna ambition är sjöfartens internaliseringsgrad, det vill säga i vilken grad sjöfarten betalar för sina externa samhälls-ekonomiska marginalkostnader, samt det så kallade svaveldirektivet och dess konsekvenser. Svaveldirektivet syftar till att minska utsläppen av svavelföreningar i havet. Den kostnad det medför i form av dyrare bränslen för fartygen är ett exempel på att sjöfarten får bära sina miljökostnader. Internationellt ökar ambitionerna om en miljöanpassning av fordon och fartyg och att trafikslagen ska betala för sina externa samhällskostnader, vilket påverkar sjöfartens konkurrenssituation gentemot andra trafikslag.

Summary

Transport Analysis (Trafikanalys) is mandated by the government to monitor the competitive situation of the Swedish merchant fleet, by which we mean the fleet of Swedish-registered merchant vessels. We also take into account the situation of the Swedish-controlled merchant fleet, which mirrors the competitiveness of the Swedish merchant shipping industry as a whole.

We start with an overview of the various shipping segments. Shipping specializes in segments, each facing different conditions and circumstances that should be carefully considered, but because of the availability of statistics, most of the analysis is conducted on an aggregate level.

For comparison with international conditions, we have selected a number of countries where Swedish vessels are registered, i.e., Denmark, Finland, Norway, the Faeroe Islands, Germany, the Netherlands, the UK, Bermuda, the Bahamas, and Singapore. We note that the growth observed in the ship registers of these countries continues unabated. Finland stands out by the sharp growth in its merchant fleet, partly because of the registration of formerly Swedish-registered ships. The Faeroe Islands had previously experienced very strong growth in its fleet, but has recently experienced more moderate growth.

Official Transport Analysis statistics mostly measure vessels of at least 100 gross tonnes. In other contexts, vessels of at least 300, 500, or 1000 gross tonnes are measured. On comparing these size categories, our main observation is that the Swedish merchant fleet has continued to decrease in all these size categories, in tonnage and in number of vessels.

The proportion of Swedish-registered vessels in the total Swedish-controlled fleet has fallen in all size categories. However, the leasing out of vessels has decreased substantially, allowing the controlled fleet to increase. The deadweight tonnage of Swedish-controlled vessels has also increased in ship registers of EU member states, contributing to the achievement of the EU's maritime strategy.

The report also addresses the competitive situation of Swedish ports, which are crucial for the availability to Swedish industry of efficient import and export facilities. We describe the freight handling through the ports and the trend towards fewer port calls by ever-larger vessels, which the ports must take into consideration. Finally, we describe the competitive situation of sea transport vis-à-vis other means of transport, such as rail and road transport. The so-called

Sulphur Directive is influencing competition among the various means of transport, as it increases the fuel costs for shipping in SECA areas.

The core of the report is a review of recent developments in a number of areas influencing the competitive situation of the Swedish merchant fleet. These areas include tax regulations, staffing rules and costs, shipping aid, administrative costs, financing support, and research and development. Because an ongoing commission is analysing the possible implementation of a tonnage-tax system for Sweden, we omit much of the analysis of tax-tonnage systems abroad. We conclude that the competitive conditions for Swedish shipping have improved in several respects, but that the overall competitive situation is disadvantageous for Sweden.

Inledning

Trafikanalys har enligt sin instruktion i uppdrag av regeringen att årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart. Denna rapport avser första delen i uppdraget. Effekterna av sjöfartsstödet rapporterar vi senare under 2014.

Trafikanalys ger i denna rapport en översiktlig bild av sjöfartens internationella konkurrenssituation. Med svensk sjöfart menar vi här oftast den svenskflaggade flottan. Sjöfartens internationella konkurrenssituation blir därmed det svenska fartygsregistrets konkurrenssituation. Vi kommer också att beakta den svensk-kontrollerade (eller svenskdisponerade) flottans konkurrenssituation, som mer avspeglar den svenska rederinäringens konkurrenskraft i sin helhet.

Vi inleder rapporten med en översikt av sjöfartsmarknaden och dess olika segment. Skilda segment inom sjöfarten har olika konkurrensvillkor som påverkar vilka effekter på segmenten olika ekonomiska och politiska faktorer får. På grund av att tillgången till statistik gör det svårt och tidskrävande att göra analysen på segmentsnivå, är största delen av beskrivningarna och analyserna gjorda på en aggregerad nivå, det vill säga en nivå som omfattar hela flottan.

För att jämföra den svenska situationen med förhållandena internationellt, har vi valt ut ett antal representativa länder. Detta urval av länder inkluderar våra nordiska grannländer Danmark, Finland, Norge och Färöarna, några närliggande EU-länder som Nederländerna, Tyskland och United Kingdom (UK), samt några globalt stora flaggstater som Bahamas, Bermudaöarna och Singapore.

Vi försöker relatera rapporten till regeringens handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft inom svensk sjöfart. I handlingsplanen anges bland annat målsättningen att öka andelen svenska fartyg i den svenska handelsflottan. Andelen svenskflaggade fartyg beror på vilken storlekskategori av fartyg man studerar. Den officiella sjöfartsstatistiken som Trafikanalys ansvarar för mäter främst mängden fartyg och tonnage med en bruttodräktighet på minst 100 brutto. I andra sammanhang mäter man fartyg och tonnage på minst 300 brutto, 500 brutto eller minst 1000 brutto. Andelen svenskflaggade fartyg i dessa olika grupper skiftar, beroende på att större fartyg tenderar att i högre utsträckning vara registrerade utomlands.

Medan fokus i rapporten är på det näringspolitiska perspektivet, tar vi även upp 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 transporter som ett sätt att avlasta de alltmer trängseldrabbade landbaserade transportsätten. Den svenska regeringen anser också i sin handlingsplan för sjöfarten att det är av

särskilt intresse att de hamnar som ligger i de mest betydelsefulla transportstråken fortsatt ska kunna vara effektiva noder i transportkedjan, och dessa hamnar kan därigenom utvecklas till mer effektiva och konkurrenskraftiga transportnav. Strategiska stråk och noder ska därför vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken.

Rapporten tar därför också upp de svenska hamnarnas internationella konkurrenssituation. Hamnarna och rederinäringen är samverkande delar i det så kallade maritima klustret, som även innefattar varvsverksamhet, maritim forskning och andra verksamheter som har bäring på sjöfarten. Det finns olika definitioner av vad som bör inkluderas i det maritima klustret.¹ Fiskebåtar ingår inte i den svenska handelsflottan.

De svenska hamnarna har stor betydelse för det svenska näringslivets tillgänglighet till effektiva och transportmöjligheter för sin import och export. Hamnarna specialiserar sig alltmer, och konkurrerar med svenska och utländska hamnar genom sin service, inom sitt respektive segment och sin storleksklass. Hamnarna samarbetar också och knyter nätverk med större och mindre hamnar. Företagens val mellan olika hamnar handlar därför alltmer om valet mellan olika logistiksystem, där hamnarna är en del.

Rapporten beskriver utvecklingen när det gäller godshanteringen i hamnarna och trenden mot allt större fartyg som är en faktor hamnarna måste räkna med. Vi beskriver också EU:s strategi för de europeiska hamnarna och deras effektivitet i förhållande till världens övriga hamnar. EU-kommissionen ser stora skillnader mellan hamnarna i EU och menar att en ökande godshantering ökar risken att de minst effektiva hamnarna hindrar de mer effektiva från att växa.

Kärnan i rapporten är en genomgång av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. Vi identifierar ett antal faktorer som har betydelse för den svenskflaggade sjöfartens internationella konkurrenssituation och går systematiskt igenom utvecklingen på sistone inom dessa områden. Det handlar om skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Eftersom det pågår en utredning om tonnageskatt som också har till uppgift att se över sjöfartsstödet, överlämnar vi i den här rapporten mycket av analysen av områdena skatteregelverk och sjöfartsstöd till denna.

Rapporten tar också upp sjöfartens konkurrenssituation gentemot övriga trafikslag. Två aspekter som påverkar denna ambition och som vi tar upp i rapporten är sjöfartens internaliseringsgrad, det vill säga i vilken grad sjöfarten betalar för sina externa samhällsekonomiska marginalkostnader, samt det så kallade svaveldirektivet och dess konsekvenser. Svaveldirektivet syftar till att minska utsläppen av svavelföreningar i havet. Den kostnad det medför i form av dyrare bränslen för fartygen är ett exempel på att sjöfarten får bära sina miljökostnader. Internationellt ökar ambitionerna om en miljöanpassning av fordon och fartyg och att trafikslagen ska betala för sina externa samhällskostnader, vilket påverkar sjöfartens konkurrenssituation gentemot andra trafikslag.

¹ Jämför INA (2006), Tillväxtanalys (2010), Sjöfartsforum (2012), Vinnova (2013)

1 Sjöfartens utveckling

1.1 Sjöfartens specialisering i 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 in 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 säsons- eller cyklisk anpassning. Det finns olika sätt att benämna och beskriva dessa men en indelning talar om *standardsjöfart*, *kontraktssjöfart* och *industrisjöfart*.²

Standardsjöfart med standardiserade transporttjänster via agenter eller mellanhänder utgör den största delen av sjöfartsmarknaden. Inom standardsjöfarten finns små möjligheter att utnyttja samordningsfördelar och nätverkseffekter. 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 inhyrt 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, dvs. transporttjänster för olika typ av last och fartygstyper kan beskrivas enligt följande indelning.

² Avsnittet baseras huvudsakligen på Copenhagen Economics (2012), Sjöfartens Bok (2012) och Tillväxtanalys (2010)

Bulksjöfart

Med bulkgods 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, så kallade 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 feederfartyg, 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 som till exempel Barents Hav, 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.

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 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 säsongvariationerna beroende på odlingsår 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. Till de främsta drivkrafterna hör en

positiv utveckling för den globala världsekonomin, med en ökad handel som följd. 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 fraktvolymerna 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.³

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 Svenskkontrollerade flottan ökar

I detta avsnitt beskriver vi kortfattat utvecklingen för den svenska handelsflottan. Med den svenska flottan menar vi här den svenskkontrollerade handelsflottan, det vill säga såväl svenskflaggade som utlandsflaggade fartyg som ägs och/eller kontrolleras av svenska rederier.

Tabell 1.1 visar siffror för olika storlekskategorier av fartyg den 1 januari år 2011 och den 1 januari 2013. Anledningen till att vi väljer att jämföra 2013 med 2011 istället för 2012 är att flera statistiska uppgifter saknas för år 2012. Röda siffror indikerar en minskning jämfört med 2011 och gröna siffror indikerar en ökning.

Den största kategorin omfattar fartyg ≥ 100 brutto (bt). Den 1 januari 2013 var 314 fartyg ≥ 100 brutto registrerade i det svenska registret, med ett sammanlagt tonnage om 2,8 miljoner brutto (mbt).

Ser vi först till den svenskflaggade flottan och jämför 2013 med 2011 ser vi en minskning i alla storlekskategorier av såväl antalet svenskflaggade fartyg, som mängden svenskflaggat tonnage. Kraftigast har minskningen varit bland de största fartygen (≥ 1000 bt), där antalet fartyg har minskat med drygt 23 procent från 137 fartyg 2011 till 105 fartyg 1 jan 2013.

³ Transatlantic (2006, 2010, 2012)

Tabell 1.1 Svenska handelsflottan den 1 jan 2011 resp 1 jan 2013. Exkl övriga fartyg.

	1 jan 2011		1 jan 2013	
	Svensk flagg (% av sv kontr)	Svensk kontroll	Svensk flagg (% av sv kontr)	Svensk kontroll
Antal fartyg ≥ 100 bt	397 st (47 %)	839 st	314 st (39 %)	813 st
Tonnage, fartyg ≥ 100 bt	4,1 mbt (33 %)	12,3 mbt	2,8 mbt (18 %)	15,3 mbt
*Antal fartyg ≥ 300 bt	174 st (33 %)	523 st	149 st (28 %)	538 st
*Tonnage, fartyg ≥ 300 bt	3,3 mbt (36 %)	9,1 mbt	2,8 mbt (27 %)	10,3 mbt
*Antal fartyg ≥ 1000 bt	137 st (28 %)	482 st	105 st (22 %)	488 st
**Antal fartyg ≥ 1000 bt	115 st (38 %)	301 st	114 st (34 %)	339 st
*Tonnage, fartyg ≥ 1000 bt	3,3 mbt (36 %)	9,1 mbt	2,7 mbt (26 %)	10,2 mbt
**Tonnage, fartyg ≥ 1000 bt	1,2 mdvt (21 %)	5,6 mdvt	1,3 mdvt (20 %)	6,4 mdvt

Not: mbt = miljoner brutto och mdvt= miljoner dödviktston.

Källor: *Lighthouse (2011, 2013), Trafikanalys (2011, 2013a), **UNCTAD (2011, 2013b)

Ser vi däremot till den *svenskkontrollerade* flottan, har det överlag skett en ökning av såväl fartyg som tonnage. I kategorin av fartyg ≥ 100 brutto har det skett en minskning från 839 svenskkontrollerade fartyg 2011 till 813 fartyg 2013. De större svenskkontrollerade fartygen har dock blivit fler jämfört med 2011, liksom även tonnaget.

Tabell 1.1 visar också andelen svenskflagg av den svenskkontrollerade flottan i de olika storlekskategorierna. Ser vi till 2013 finns den största andelen svenskflaggade fartyg i kategorin fartyg ≥ 100 brutto, med 39 procent av antalet fartyg. Andelen svenskflaggat tonnage inom samma kategori är dock endast 18 procent. I övriga kategorier är andelen svenskflaggade fartyg och svenskflaggat tonnage mer jämnt fördelat, i genomsnitt ca 26 procent.

Ser vi till gruppen fartyg ≥ 1000 bt och jämför statistiken från Lighthouse med statistiken från UNCTAD ser vi att trenden är densamma men uppgifterna skiljer sig lite åt, sannolikt beroende på att urvalen av fartyg görs på lite olika sett. När det gäller mängden tonnage i gruppen fartyg ≥ 1000 bt visar Lighthouse statistik en minskning mätt i miljoner brutto (mbt), medan UNCTADs statistik visar en liten ökning mätt i miljoner dödviktston (mdvt).

Uthyrningen av fartyg minskar

Tabell 1.2 och Tabell 1.3 visar användningen av flottan under vissa utvalda år, senaste året med uppgifter är 2012. Uppgifterna inkluderar fartyg som använts (disponerats) endast under en del av året, vilket gör att siffrorna kan skilja sig från storleken på flottan den 1 jan respektive år.

I Tabell 1.2 ser vi att mängden inhyrda och uthyrda fartyg ökat kraftigt sedan år 2003. Mängden in- och uthyrda fartyg är cirka 3 gånger större år 2012 än den

var år 2003. Eftersom rederierna ökat både sin in- och uthyrning av fartyg, har effekten på det totala antalet disponerade fartyg inte varit lika stor.

Mellan år 2011 och 2012 har antalet inhyrda fartyg varit relativt stabilt, medan det har skett en rejäl minskning av mängden uthyrda fartyg, drygt 40 procent. Minskningen av mängden uthyrda fartyg har lett till att det totala antalet disponerade fartyg ökat med 15 procent. Andelen svenskflaggade fartyg har legat relativt stabilt på drygt 40 procent.

Tabell 1.2 Användning av fartyg (≥100 bt) i svensk regi under vissa år. Antal fartyg.

	År	År	År	År	Förändring
	2003	2007	2011	2012	2011-2012
Svenskflaggade fartyg	429	442	402	321	- 20 %
+ inhyrda fartyg	164	213	504	515	2 %
- uthyrda fartyg	68	108	361	211	- 42 %
= Disponerade fartyg	525	547	545	625	15 %
<i>varav svensk flagg</i>	<i>70 %</i>	<i>68 %</i>	<i>42 %</i>	<i>44 %</i>	

Källa: Trafikanalys (2013a), texttab 1.2

Tabell 1.3 visar att användningen av tonnaget följer samma utveckling som antalet fartyg. Mängden tonnage som blivit in- respektive uthyrt 2012 var ungefär 3 gånger större än ett decennium tillbaka. Mellan år 2011 och 2012 har mängden inhyrt tonnage varit relativt oförändrat, medan mängden uthyrt tonnage minskat med cirka en tredjedel. Det totala disponerade tonnaget har ökat med 23 procent mellan 2011 och 2012, medan andelen svensk flagg inom det disponerade tonnaget minskat från 23 till 18 procent.

Tabell 1.3 Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi under vissa år. Miljoner bruttodagar.

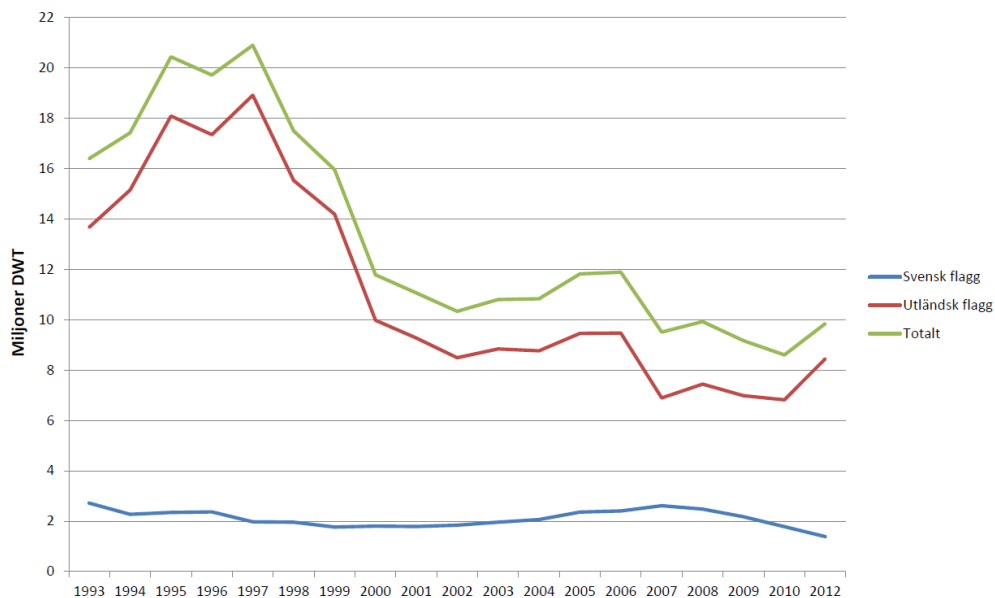
	År	År	År	År	Förändring
	2003	2007	2011	2012	2011-2012
Svenskflaggat tonnage	1014	1420	1436	1019	- 29 %
+ inhyrt tonnage	1559	2211	3610	3938	9 %
- uthyrt tonnage	476	702	2132	1383	- 35 %
= Disponerat tonnage	2097	2929	2914	3573	23 %
<i>varav svensk flagg</i>	<i>29 %</i>	<i>37 %</i>	<i>23 %</i>	<i>18 %</i>	

Källa: Trafikanalys (2013a), texttab 1.1

Historiskt sett liten svenskkontrollerad flotta

De sista åren har den svenskkontrollerade flottan ökat, men det är från en relativt låg nivå. Figur 1.1 visar utvecklingen för det svenskkontrollerade tonnaget sedan början på 1990-talet, räknat i dödviktston (dvt). Sedan slutet av 1990-talet har det svenskkontrollerade tonnaget med utländsk flagg minskat mycket kraftigt, från omkring 19 miljoner dödviktston till drygt 8 miljoner dödviktston år 2012. I förhållande till denna kraftiga nedgång har det svenskflaggade tonnaget legat

relativt stabilt omkring 2 miljoner dödviktston. De sista åren har det dock skett en accelererande minskning av det svenskflaggade tonnage, medan det svensk-kontrollerade tonnage, som nämnts, haft en relativt kraftig uppgång.



Figur 1.1 Svenskkontrollerade tonnages (dvt) utveckling över tid (fartyg ≥ 300 bt). Miljoner dvt. Källa: Lighthouse (2013)

Bermuda har största svenska flottan

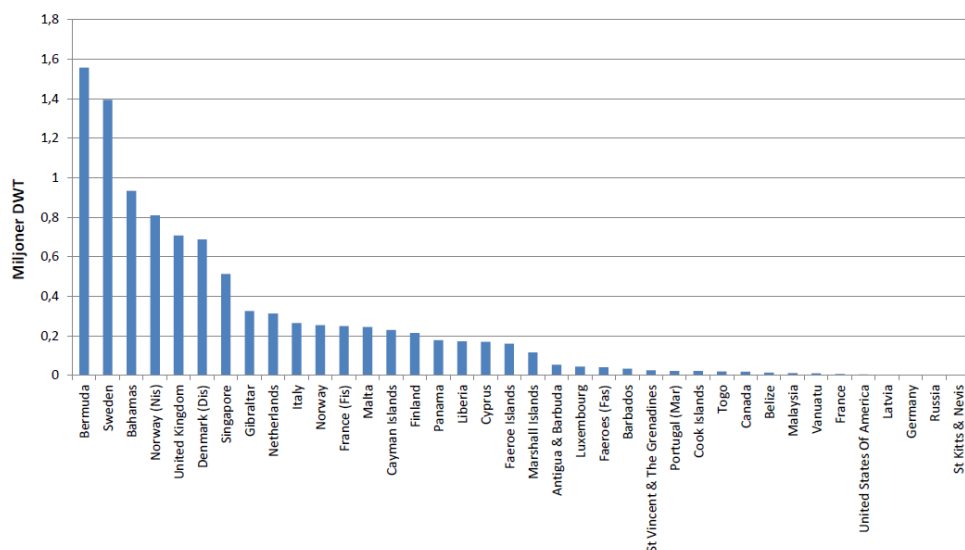
Tabell 1.4 visar vilka länder som varit de vanligaste mottagarna av fartygen vid försäljningar de senaste åren. Våra nordiska grannländer toppar listorna, därefter kommer nordeuropeiska länder som Storbritannien, Tyskland, Nederländerna och Polen, samt under 2013 även Ryssland och Gibraltar. Siffrorna för åren 2011 och 2012 är orensade och innehåller även bland annat fritidsbåtar på mindre än 100 brutto. Siffrorna för 2013 är rensade och visar enbart fartyg över 100 brutto. Under 2013 har 30 fartyg avregistrerats ur Transportstyrelsens register av olika anledningar, varav 23 fartyg har sålts till utlandet, bland annat 6 tankfartyg, 5 bogser-/bärningsfartyg, 2 passagerarfartyg, 2 rorofartyg, 3 torrlastfartyg samt några fiskefartyg. Även de rensade siffrorna visar att våra nordiska grannländer toppar listan över mottagarländer.

Tabell 1.4 Mottagarländer vid fartygsförsäljningar de senaste åren.

År 2011	År 2012	År 2013 (≥100 bt)
Danmark 19,	Danmark 14	Danmark 4
Finland (inkl Åland) 10	Finland (inkl Åland) 10	Finland 4
Norge 9	Färöarna 5	Nederländerna 4
Nederl. (inkl Ned. Ant.) 5	Norge 4	Ryssland 2
Färöarna 3	Storbritannien 4	Gibraltar 2
Polen 3	Tyskland 4	Island 1
Australien 3	Nederländerna 3	Lettland 1
Italien 3	Cypern 3	Tyskland 1
Storbritannien 2	Singapore 2	Storbritannien 1
Tyskland 2	Estland 1	Panama 1
Tot 75 avregistreringar	Tot 68 avregistreringar	Tot 30 avreg (≥100 bt)

Källa: Transportstyrelsen (2012, 2014a)

De fartyg som är kvar i svensk ägo eller som disponeras och kontrolleras av svenska rederiföretag fördelar sig på många olika register, varav det svenska är ett. Figur 1.2 visar hur den svenskkontrollerade flottan (≥300 bt) var fördelad på flaggregister den 1 januari 2013. Det register som har mest svenskkontrollerat tonnage är Bermuda med 1,56 miljoner dödviktston. Bermuda har ökat sin mängd svenskkontrollerat tonnage från cirka 1,05 miljoner dödviktston 1 januari 2011.⁴ Det svenska registret har minskat från tidigare cirka 1,8 miljoner dödvikts-ton till knappt 1,4 miljoner, och därmed halkat ner i popularitet till en andra plats. På tredje plats ligger Bahamas med relativt oförändrad mängd, medan Norge, UK, Danmark och Singapore har ökat sitt svenskkontrollerade tonnage jämfört med året innan, det vill säga lyckats locka svenska redare att registrera ett större tonnage i dessa länder.



Figur 1.2 Den svenskkontrollerade flottan (≥300 bt) fördelad på flaggregister 1 jan 2013. Miljoner dödviktston. Källa: Lighthouse (2013)

⁴ Siffror för 1 januari 2012 saknas.

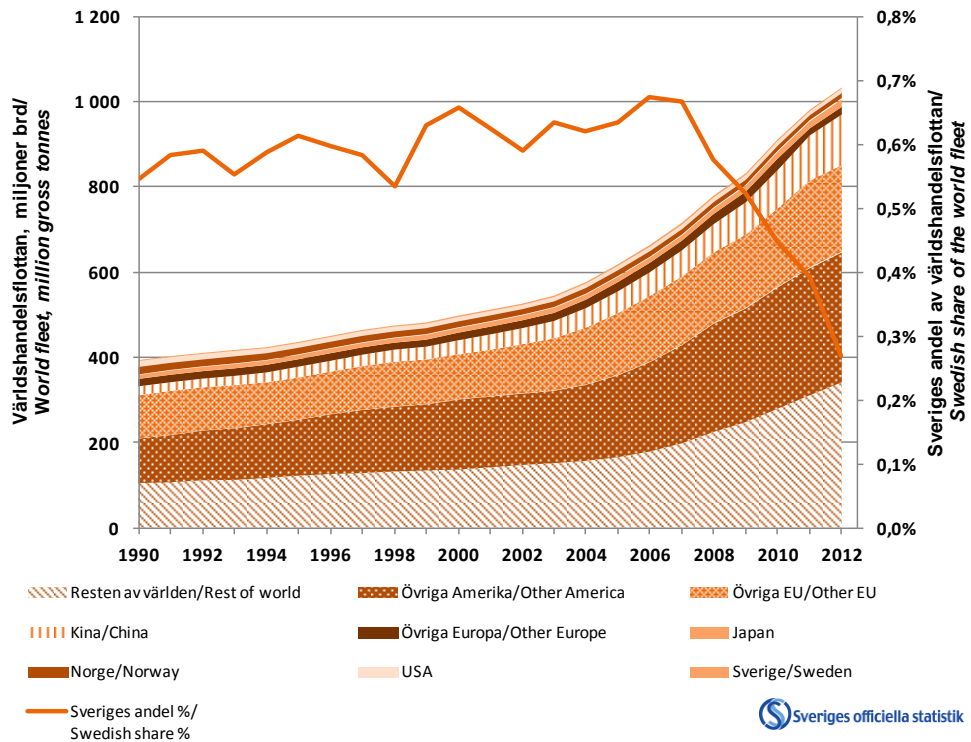
Svenskkontrollerat tonnage ökar inom EU

Jämför vi de femton största registren med svenskkontrollerat tonnage – ”Top15” – med 2011 ser vi att Marshallöarna kraftigt minskat sitt svenska tonnage och halkat ner från plats 7 till plats 20. Färöarna har också halkat ner från plats 15 till plats 19. Istället har Frankrike och Finland kraftigt ökat sitt svenska tonnage och kommit med på Top15. Det betyder att av länderna i Top15 är nio medlemmar i EU, jämfört med sju året innan.

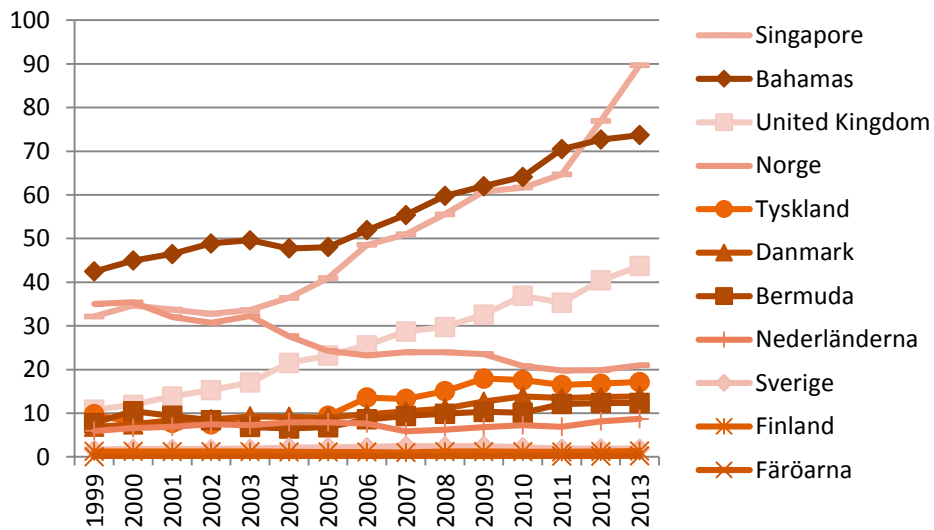
De länder som ökat sitt svenskkontrollerade tonnage har varit medlemmar i EU, vilket har inneburit en ökning av det svenska bidraget till EUs samlade flotta. År 2013 utgjorde ”EU-registrerat” tonnage drygt 50 procent av Top15, jämfört med 48 procent år 2011. Svenska redare tycks med andra ord välja att registrera sitt icke-svenskflaggade tonnage i EU-länder i högre grad än tidigare. Det bidrar i så fall till det strategiska målet inom EU:s maritima transportpolitik att öka tonnaget under EU:s flaggor.

Svenska andelen av världsfloTTan sjunker kraftigt

I detta avsnitt jämför vi utvecklingen för den svenska handelsflottan med utvecklingen i några länder där svenska rederier kontrollerar tonnage. Figur 1.3 visar den totala världshandelsflottans utveckling och fördelningen av tonnage mellan de största flaggregionerna. Under 2012 ökade världshandelsflottan med 5 procent medan den svenska handelsflottan minskade med 28 procent. Sveriges andel av världshandelsflottan har legat på omkring 0,6 procent i många år, men har fallit markant de senaste åren och var sista december 2012 knappt 0,3 procent.



Figur 1.3 Världshandelsflottan 1990-2012 per flaggregion, milj brutto. Sveriges andel av världshandelsflottan, procent. Källa: Trafikanalys (2013a)

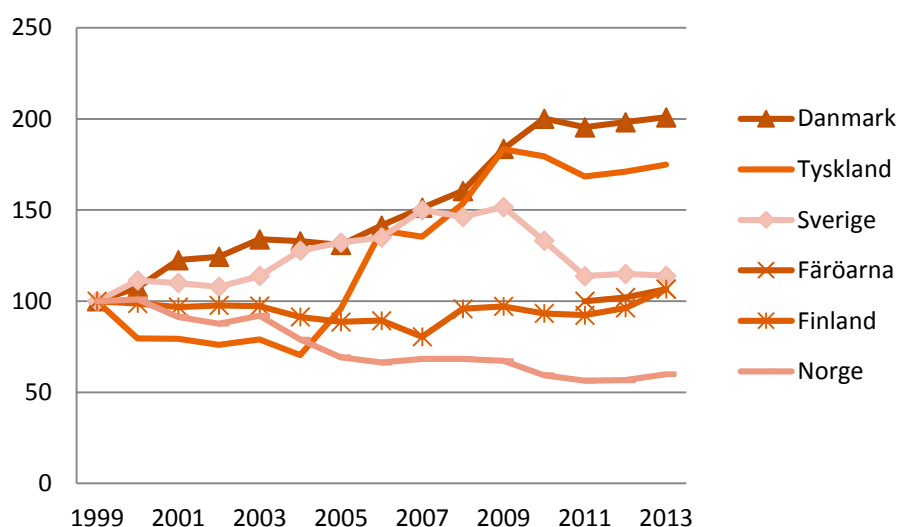


Figur 1.4 Registrerat tonnage för urval av länder. Tusental dödviktston. Källa: UNCTADstat

Figur 1.4 visar utvecklingen av den registrerade handelsflottan i ett urval länder, mätt i dödviktston. Urvalet av länder är gjort utifrån en bedömning vart svenska fartyg ofta registreras och återfinns även i vår tidigare rapport från 2013.

Utvecklingen i Norden och Östersjöområdet

Figur 1.5 visar tonnagets (dödviktston) utveckling i några länder i Norden och Östersjöområdet sedan år 1999 fram till 1 jan 2013. Under perioden har Danmark och Tyskland sammanlagt visat den största tillväxten i sina respektive tonnage, jämfört med andra närliggande länder. Sverige visade en stark tillväxt fram till 2009 men har sedan dess utvecklats sämre.



Figur 1.5 Tonnagets (dvt) utveckling i ett urval av länder 1999-2013. Index=100 den 1/1 1999. Källa: UNCTADstat

Färöarna har en mycket liten flotta, men har visat en kraftig tillväxt de senaste åren. Finland och Norge har haft en sämre tillväxt under perioden, men har visat en kraftig tillväxt det senaste året.

Finlands register visar kraftig tillväxt

Tabell 1.5 Utvecklingen av registrerat tonnage i urval av länder mellan 1/1 2012 och 1/1 2013. Tabell 1.5 visar utvecklingen av registrerat tonnage under år 2012 i samma urval av länder som i Figur 1.4 ovan. Singapore har haft den högsta tillväxten av länderna, vilket också var fallet året innan. Finland har också ökat sitt tonnage kraftigt under 2012, delvis tack vare att svenska rederier flaggat in fartyg i Finland. Färöarna hade tidigare en kraftig tillväxt, men har bromsat in under 2012. Även de stora registren Bahamas och Bermuda har haft en mindre tillväxt under 2012 jämfört med året innan. Bermuda har också haft fått mycket svenskkontrollerat tonnage registrerat och har nu en svenskkontrollerad flotta som är större än Sveriges.

Tabell 1.5 Utvecklingen av registrerat tonnage i urval av länder mellan 1/1 2012 och 1/1 2013.

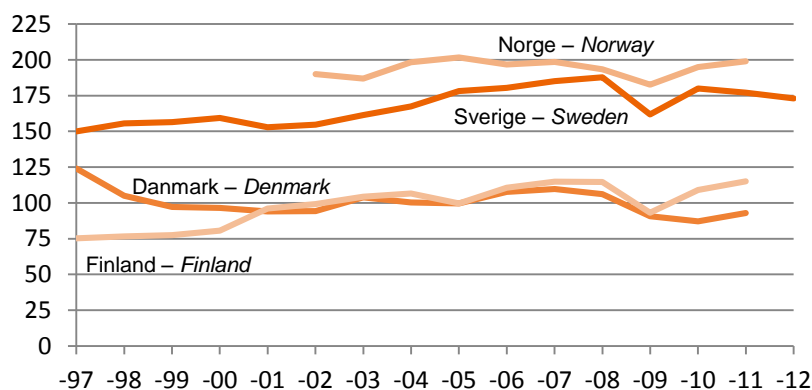
Register	Tillväxt tonnage (dvt) 2013/2012
Singapore	16,6 %
Finland	10,7 %
UK	8,2 %
Nederländerna	6,7 %
Norge	5,6 %
Färöarna	4,5 %
Tyskland	2,3 %
Bahamas	1,4 %
Danmark	1,3 %
Bermuda	0,4 %
Sverige	-0,9 %

Källa: UNCTADstat

1.3 Ökande godshantering i hamnarna

Regeringen skriver i sin Handlingsplan för sjöfartsnäringen att landinfrastrukturen till och från hamnarna är en viktig förutsättning för Sveriges utrikeshandel. Kapaciteten för sjöfarten påverkas av såväl farlederna och hamnanläggningarna som av landinfrastrukturen. För att förbättra möjligheterna för sjöfarten att avlasta infrastrukturen för landtransporter kan det behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, t.ex. ökad bärighet, breddning av vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar.

Ett effektivt utnyttjande av sjöfarten är en viktig förutsättning för utrikeshandeln och för näringslivets tillväxtpotentialer. Strategiska stråk och noder ska därför vara vägledande för framtida prioriteringar av satsningar på infrastruktur för godstrafiken, men regeringen vill även betona den allmänna utgångspunkten att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv och bedrivas på ett miljöanpassat sätt, menar regeringen.



Figur 1.6 Lastat och lossat gods i hamnarna i de nordiska länderna 1997-2012. Källa Trafikanalys (2013c)

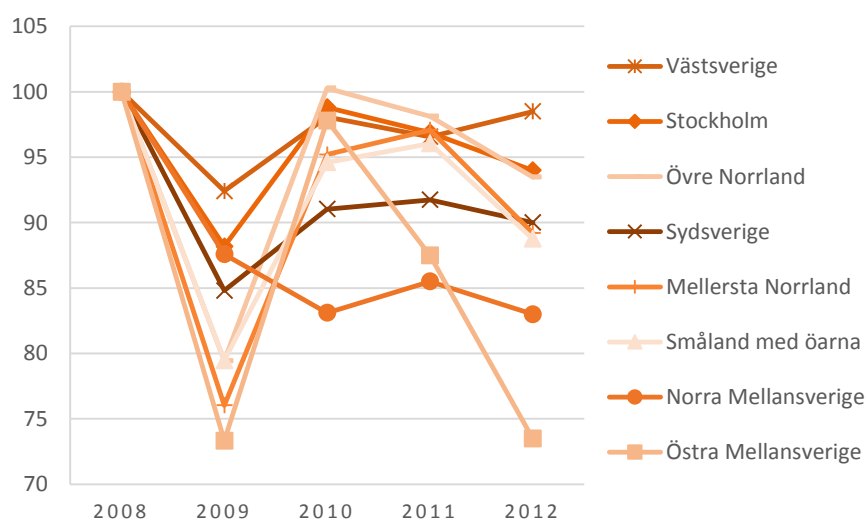
Figur 1.6 visar hur godshanteringen över kaj har utvecklats i Sverige och våra nordiska grannländer de senaste 15 åren. Fram till år 2008 ökade godshanteringen i de svenska hamnarna från cirka 150 till knappt 190 miljoner ton. År 2009 minskade godsmängden kraftigt på grund av den djupa internationella lågkonjunkturen och godsmängden har ännu inte återhämtat sig helt. Under år 2012 hanterades totalt drygt 170 miljoner ton i svenska hamnar. Under hela perioden har den lossade godsmängden varit större än den lastade, det vill säga importen via hamnarna har varit större än exporten.

Svag utveckling av godshanteringen i danska hamnar

Norge är det nordiska land som haft den största godshanteringen över kaj och år 2011 var den knappt 200 miljoner ton. Sveriges godshantering ligger på cirka 175 miljoner ton. Både de danska och finska hamnarnas godshantering har legat omkring 100 miljoner ton. Sedan 2009 har Danmark haft den svagaste utvecklingen bland de nordiska länderna när det gäller godshantering i hamn.

Svag återhämtning för hamnarna i Mellansverige

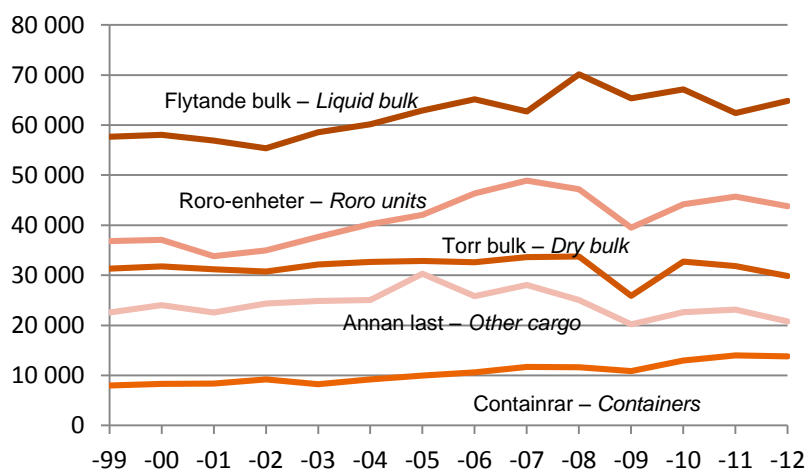
Den negativa trend som kan skönjas i Figur 1.6 ovan för Sveriges del från 2008 och framåt, kan vi följa mer detaljerat i Figur 1.7 nedan som visar utvecklingen i hamnarna i Sveriges olika riksområden. Trafikanalys kan av hänsyn till de enskilda hamnarna inte redovisa en högre detaljeringsgrad. Den största godshanteringen ligger i Västsverige med Göteborg som största hamn, och där har återhämtningen sedan 2008 varit bäst. Även hamnarna i Stockholm, Sydsverige och övre Norrland med sin gruvhantering har haft en hyfsad återhämtning. Hamnarna i norra Mellansverige har inte återhämtat sig sedan 2008. Hamnarna i Mellersta Norrland, Småland, Öland och Gotland hade en god återhämtning fram till 2011 men har haft en sjunkande godshantering sedan dess. Hamnarna i östra Mellansverige har sedan återhämtningen 2010 haft en sjunkande godshantering och är nere på samma nivå som år 2009.



Figur 1.7 Indexerad godsvolymutveckling via hamn fördelat per riksområde 2008-2012. Index = 100 år 2008. Källor: SIKA (2009), Trafikanalys (2010, 2011a, 2012b, 2013c)

Containertrafiken ökar sin andel

Figur 1.8 visar utvecklingen från år 1999 till 2012 för hanteringen av olika lasttyper. Mängden *flytande bulk* (främst råolja) har under perioden ökat och under samtliga år har flytande bulk svarat för drygt en tredjedel av den samlade hanterade godsmängden i Sverige. Det är främst mycket stora (utländska) tankers och bulkfartyg som fraktar huvuddelen av råoljan till och från Sverige, men utvecklingen för bulkhanteringen ger även effekter på flottan av mindre, svenska, tankfartyg. De svenska tankerrederierna visar en vinstutveckling som relativt väl följer utvecklingen för hanteringen av flytande bulk.⁵



Figur 1.8 Utvecklingen år 1999-2012 för hantering av olika lasttyper (1 000 ton). Källa: Trafikanalys (2013c)

Figur 1.8 visar också att hanteringen av *rorenheter* ökade kraftigt under åren 2001–2007, men har sedan dess haft en trendmässigt sjunkande utveckling. År 2012 svarade rorenheter för cirka en fjärdedel av de svenska hamnarnas samlade godshantering. När det gäller *torr bulk* (malm, spannmål, skog) har trafiken inte förändrats nämnvärt, med undantag för år 2009 då godsmängden sjönk kraftigt. Hanteringen av *annan last* (träprodukter, stålprodukter med mera) ökade till och med år 2005. Den trafik som har ökat mest är *containertrafiken*. Containertrafiken i svenska hamnar ökade mellan 2010 och 2011 med 8 procent och antalet hanterade containrar var år 2011 drygt 760 000 TEU. Den godsmängd som transporteras i containrar ökade med ungefär lika mycket, cirka 7 procent. Mängden hanterade containrar är fortfarande lägst av de olika lasttyperna, men andelen containrar av den totala godsmängden har ökat från 5 till 8 procent.⁶

Asien dominerar den globala containertrafiken med drygt hälften av världens 20 största containerhamnar. Hamnarna i Shanghai och Singapore hanterade år

⁵ Trafikanalys (2013d)

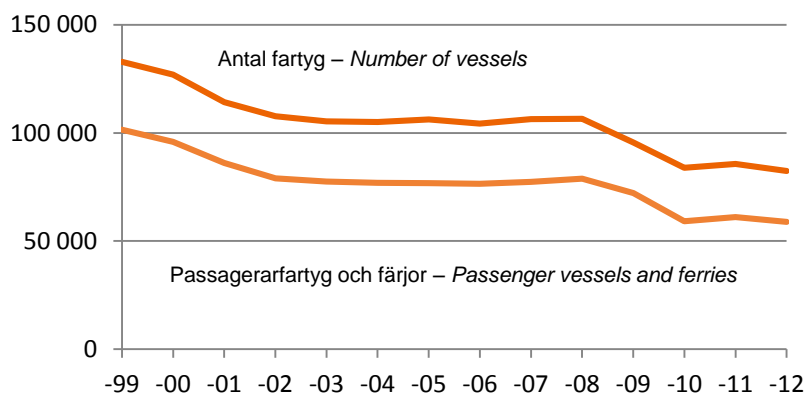
⁶ Trafikanalys (2013c)

2012 vardera omkring 32 miljoner containrar (TEUs), medan Europas största hamn Rotterdam hanterade knappt 12 miljoner.

Världens 20 största containerhamnar ökade sin genomströmning 2012 med drygt tre procent jämfört med 2011.⁷ Den största ökningen av containertrafiken sker dock i utvecklingsländerna, framförallt i Afrika. Bland länderna runt Medelhavet ökade t.ex Egypten sin containertrafik under 2011 med drygt 15 procent jämfört med 2010, Libanon ökade sin med 9 procent och Turkiet med 7,5 procent. Under samma period ökade Ryssland sin containertrafik med knappt 8 procent och Ukraina med 5,5 procent.

Färre men större fartyg till svenska hamnar

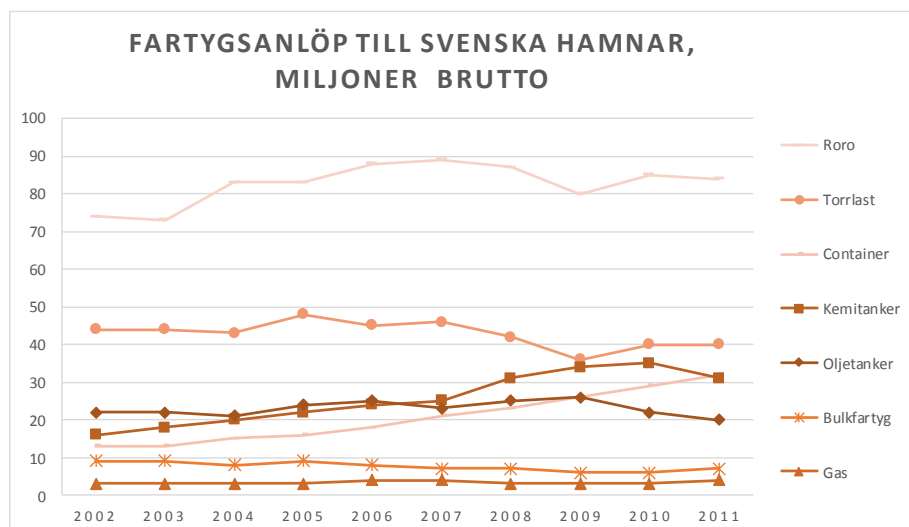
Medan den hanterade godsmängden har ökat har antalet ankommande fartyg till hamnarna minskat. Under en period åren 2002 till 2008 låg nivån på antalet anlöp till svenska hamnar ganska konstant omkring 110 000 anlöp per år. Efter 2008 har antalet anlöp minskat kraftigt till att år 2012 vara drygt 80 000.



Figur 1.9 Antal fartygsanlöp i svenska hamnar, ankommande fartyg 1999 – 2012. Källa: Trafikanalys (2013c)

Utvecklingen med allt färre anlöp förklaras bäst av att fartygen som anlöper de svenska hamnarna blir allt större och tar allt större laster. Figur 1.10 visar tonnaget som anlöpte svenska hamnar mellan år 2002 och 2011 fördelat på olika fartygstyper. Storleken på kemtankfartyg och containerfartyg ökade mest under perioden, med i genomsnitt nästan 150 procent. Rorofartygen ökade i storlek med drygt 16 procent, medan övriga fartygstyper har legat relativt stabilt i storlek eller minskat något.

⁷ UNCTAD (2013), s 91



Figur 1.10 Fartygsanlöp till svenska hamnar i milj bruttoton. Källa: Sjöfartsverket (2012)

Denna utveckling kan jämföras med utvecklingen av fartygsstorleken i den svenska handelsflottan. Mellan den 31 dec 2007 och 31 dec 2012 ökade det genomsnittliga tonnaget bland svenska (inkl inhyrda) *tankfartyg* med 63 procent från 16 000 brutto till 26 000 brutto. *Torrlastfartygens* tonnage ökade under samma period med 19 procent från 18700 brutto till 22 300 brutto i genomsnitt. *Bulkfartygens* tonnage har däremot minskat med 33 procent från i genomsnitt 4 000 brutto år 2007 till 2 700 brutto år 2012.⁸

Tabell 1.6 visar den genomsnittliga storleken på de fartyg som anlöper hamnarna i Sveriges olika riksområden. De genomsnittligt största fartygen anlöper hamnarna i Stockholm och Västsverige, där snittet ligger på drygt 15 000 brutto respektive knappt 12 000 brutto. Även i övre och mellersta Norrland anlöper många stora fartyg. De genomsnittligt minsta fartygen anlöper hamnarna i övre Mellansverige, Småland, på Öland och på Gotland, där snittet ligger omkring 5 000 brutto.

⁸ Trafikanalys (2008, 2012)

Tabell 1.6 Genomsnittlig fartygsstorlek (bt) i olika riksområden. År 2011. Källa: Trafikanalys sjötrafikstatistik.

<i>Riksområde</i>	<i>Bruttodräktighet</i>
Stockholm	15 306
Västsvrige	11 897
Övre Norrland	9 189
Mellersta Norrland	8 609
Sydsverige	8 244
Norra Mellansverige	5 878
Småland med öarna	5 249
Övre Mellansverige	4 843
Samtliga	9 324

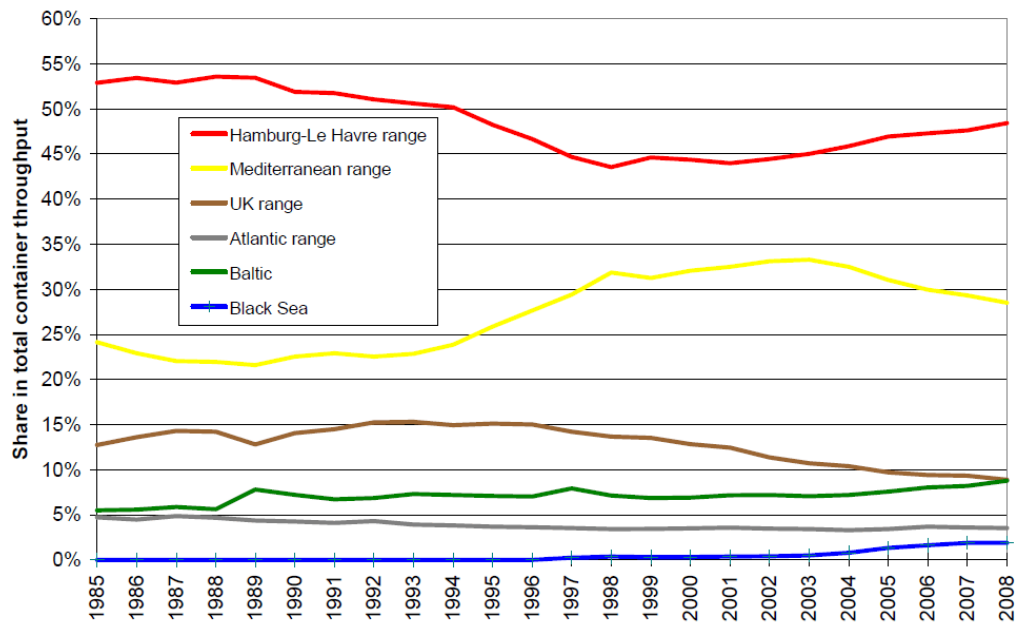
Sjöfartsverket menar att svenska hamnars konkurrensförmåga hotas främst av att lasttillgången är för låg i förhållande till det antal hamnar som finns. Samtidigt menar Sjöfartsverket att den primära konkurrensen är mellan hamnar (sjöfart) och andra landbaserade trafikslag, och att denna konkurrens mellan trafikslagen kommer att intensifieras i och med införandet av de skärpta gränsvärdena för svavelhalten i fartygsbränsle. Trenden mot allt större fartyg kommer att öka genom svavelreglerna, vilket innebär ytterligare minskning av antalet anlop.⁹

Hamnarnas utveckling

Det finns omkring 130 kusthamnar i Europa som hanterar containers, och cirka 40 av dessa hanterar interkontinental containertrafik. Ungefär hälften av all containertrafik i Europa passerar hamnarna i området mellan Hamburg och Le Havre, med storhamnar som Bremen/Bremerhaven, Rotterdam, Antwerpen, Zeebrugge.¹⁰ Under 1990-talet minskade detta område sina marknadsandelar i förhållande till Medelhavshamnarna. Efter år 2000 har området Hamburg-Le Havre återigen ökat sina marknadsandelar, medan medelhavshamnarna och de brittiska hamnarna har halkat efter. Östersjöhamnarna och hamnarna i Svarta Havet har också ökat sina marknadsandelar under 2000-talet, åtminstone fram till år 2008, se Figur 1.11.

⁹ Sjöfartsverket (2013)

¹⁰ ITMMA 2009



Figur 1.11 Marknadsandelar hos geografiska containerhamnstråden i Europa, år 1985-2008. Källa: ITMMA 2009

Under 2000-talet fram till 2008 minskade Rotterdam sin marknadsandel något till fördel för Antwerpen, Zeebrugge och Amsterdam. De nordtyska hamnarna Hamburg och Bremen/Bremerhaven ökade sina marknadsandelar, främst Hamburg som ökat sin feedertrafik till Östersjöhamnarna (inkl Göteborg) och dessutom har stora landbaserade godsflöden på väg och järnväg i östlig och sydöstlig riktning. De brittiska (UK) hamnarna har också minskat sin marknadsandel under samma period, på grund av att kapacitetsbrist i hamnarna fick många redare att först gå direkt till kontinenten och därefter omlasta för transport till Storbritannien.

Tabell 1.7 Utvecklingen av godshanteringen i EU:s 20 största hamnar 2007-2011.

<i>Hamn</i>	<i>Godsutveckling 2007-2011</i>
Milford Haven	37%
Bremerhaven	28%
Valencia	18%
Algeciras	11%
Trieste	5%
Felixstowe	4%
Göteborg	2%
Antwerpen	2%
Tallinn	0%
Rotterdam	-1%
Hamburg	-3%
Amsterdam	-5%
London	-7%
Ventspils	-9%
Marseille	-9%
Zeebrugge	-10%
Genova	-12%
Southampton	-14%
Grimsby & Immingham	-14%
Barcelona	-14%
Le Havre	-14%
Bergen	-15%
Dunkerque	-19%
Wilhelmshaven	-43%

Källa: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_mq_aa_pwhd&lang=en

Tabell 1.7 visar godstillväxten för några europeiska hamnar de senaste åren. Europas största hamn Rotterdam har legat relativt stilla, vilket också gäller för många av de andra storhamnarna. Bremerhaven har haft en kraftig tillväxt med 28 procent, medan grannen Wilhelmshaven haft en kraftig nedgång med 43 procent.

1.4 Stora utmaningar för hamnarna

Hamnarna inom EU är viktiga för att kunna realisera EU:s ambitioner om en konkurrenskraftig ekonomi och en gemensam marknad med hög tillgänglighet för person- och godstransporter mellan länderna. Hamnarna är också viktiga delar i det maritima klustret och därigenom av stor betydelse för sysselsättningen. Kostnaderna och kvaliteten hos hamnarna är av stor betydelse för effektiviteten i hela transportkedjan.

Godstillväxten kräver effektivisering

Nyligen presenterade EU-kommissionen en rad initiativ för bättre knyta samman TEN-T-hamnarna och utveckla deras konkurrenskraft och attraktionsförmåga.¹¹ För att möta den globala marknadens krav identifierar EU-kommissionen tre stora utmaningar för EU:s hamnar fram till 2030:

- Hög prognosticerad tillväxt av hanterad godsmängd i hamnarna. Hamnarna måste anpassa sig till en större mängd gods. Godsvolymererna i allmänhet beräknas öka med 50 procent till 2030, och containertrafiken beräknas öka ännu snabbare.
- Strukturellt effektivitetsslag mellan hamnar i Europa. Effektiviteten bland hamnarna i EU skiljer sig kraftigt åt. De tre mest effektiva hamnarna Antwerpen, Rotterdam och Hamburg hanterar en femtedel av allt gods som kommer sjövägen till EU. Skillnaderna i prestanda mellan hamnarna skapar flaskhalsar, längre rutter, omvägar, längre resor, och mer förorenande utsläpp, mer trängsel för EU:s medborgare och ekonomi. Högpresterande storhamnar behöver effektiva feederhamnar för att kunna fungera. Därför hindrar de ineffektiva hamnarna de mer effektiva hamnarna att utnyttja sin kapacitet fullt ut.
- En strukturförändring av sjöfarten. EU-kommissionen skönjer ett nytt mönster inom sjöfarten, med ultra-stora containerfartyg, nya typer av rorofartyg och gastransportsfartyg. Större fartyg kräver inte bara större kajer, utan också större lasthanteringskapacitet i hamnen. Större fartyg innebär samtidigt en potential att öka energieffektiviteten och miljöprestandan, mätt som energiutsläpp.

Större frihet balanseras av ökad grad av uppföljning

EU-kommissionen menar att hamnarna behöver modernisera sin service och öka sin tillgänglighet och lära sig av de bästa och mest effektiva hamnarna. EU-

¹¹ EU-kommissionen (2013)

kommissionen har uppskattat att detta initiativ kan ge besparingar på upp till 10 miljarder euro till år 2030 och minska hamnkostnaderna med 7 procent. Den reviderade riktlinjerna för TEN-T nätverket ska vara vägledande för satsningar, och fokus ska vara koordinering och koppling till inlandsinfrastrukturen.

EU-kommissionens förslag ger hamnen större frihet att själv sätta sina avgifter och anpassa sina hamnar till ökade miljökrav. Dels kräver EU-direktiv att tankanläggningar för flytande naturgas (LNG) ska finnas tillgängliga för fartyg i alla hamnar vid havet i det transeuropeiska transportnätets stomnät.¹² Fågel- och Habitatdirektiven innebär också utmaningar där EU-kommissionens riktlinjer ger hamnarna vägledning för att undvika att bryta mot reglerna.¹³

Hamnens ökade autonomi balanseras genom ökad tillsyn och uppföljning. Tillgången till hamnservice ska vara öppen, rättvis och med transparenta regler. En effektivisering av den befintliga hamninfrastrukturen minskar också behovet av EU-finansiering. Finansiering genom *Connecting Europe Facility* (CEF) ställer stor vikt vid robust kostnads-/intäktsanalys av projekten.

Hamnen ska vara en säker och attraktiv arbetsplats

Förslaget framhåller också vikten av rätt kompetens på hamnarbetarna. Ökad hamnaktivitet innebär ökad sysselsättning i hamnarna, och ställer krav på arbetsorganisation och arbetsförhållanden. För att lyckas med effektiviseringen behöver hamnarna kunna locka till sig kompetent personal, vilket i sin tur ställer krav på hamnen att vara en attraktiv arbetsplats. EU-kommissionen startade i juni 2013 en kommitté för social dialog med hamnarna som ger ökade möjligheter för hamnanställda och hamnägare att komma överens i arbetsrelaterade frågor. Kommittén ska till att börja med fokusera på frågor om hälsa, säkerhet, kompetensutveckling och utbildning. EU-kommissionen kommer att utvärdera kommitténs arbete år 2016.

Svenska hamnar mer självständiga än i övriga Europa

Svenska hamnars organisationsform är speciell jämfört med övriga hamnar i Europa. De flesta svenska hamnar är integrerade bolag som både bedriver stuveriverksamhet och äger infrastruktur i hamnen. Hamnbolagen ägs oftast helt eller delvis av kommunen vilket innebär att det kommunala inflytandet är stort. Kommunen äger ofta också infrastrukturen och tecknar marknadsanpassade avtal med hamnbolaget om nyttjanderätten. I övriga Europa är det vanligare att terminalverksamheten är separerad från förvaltningen och att staten har större inflytande över hamnen.¹⁴

¹² Se tex http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/EU/Fakta-PM-om-EU-forslag/Direktiv-om-utbyggnad-av-infra_H006FPM65/

¹³ Se tex <http://www.naturvardsverket.se/hb/Artskyddsforordningen/Ovriga-lagar/Artskydd-i-EU-och-i-Sverige/Tillampning-av-EUs-tva-naturvardsdirektiv/>

¹⁴ Sjöfartsverket (2013)

De svenska hamnarna ser följande viktiga trender att förhålla sig till:¹⁵

- Globalisering
- Containerisering
- Modularisering
- Ökande miljökrav
- Tillverkning i lågkostnadsländer

I nästa avsnitt beskriver vi hur det svenska hamnsystemet förhåller sig till det europeiska nätverket av hamnar. Vi beskriver de svenska hamnarnas konkurrenssituation, och hur de svenska hamnarnas effektivitet förhåller sig till konkurrerande hamnar.

Ökande konkurrens mellan hamnarna

Hamnstrategiutredningen¹⁶ menade att så kallade *brohamnar* inte konkurrerar i första hand med andra hamnar, utan med andra trafikslag som går över fasta förbindelser. Brohamnarna Trelleborg och Helsingborg konkurrerar till exempel i första hand med den väg- och järnvägstrafik som går på Öresundsbron. Fler närbelägna fasta förbindelser, till exempel över Fehmarn Bält kommer därför innebära ökad konkurrens för dessa hamnar.

Industrihamnar är ofta starkt kopplade till en närbelägen industri och därför starkt beroende av konkurrenssituationen för industrin eller den närbelägna industrietableringen. Flera svenska hamnar utmed ostkusten är t.ex. nära sammanlänkade med skogsindustrin eller gruv- och stålindustrin. Statligt stöd till industrihamnar kan ses som otillåtet indirekt industristöd.

Framförallt är det konkurrens mellan *containerhamnarna*, dels om marknadsandelar i feedertrafiken till Nordtyskland/Rotterdam, dels med Göteborg om tillgängliga containervolymer. Hamnarna konkurrerar även med de "inlands-hamnar" och järnvägspendlar som finns till Göteborg, dvs. med andra trafikslag.¹⁷ Den fortsatta containeriseringen förstärker konkurrensen, inte minst genom förväntningarna på hamnarna att kunna ta emot större containerfartyg. En studie av Falkeby och Holm (2010) bekräftar att de svenska hamnarna ser konkurrens från kombiterminaler som konsoliderar gods på järnväg för direkttransport till andra hamnar, främst Göteborg. De polska och litauiska hamnarna på andra sidan Östersjön har en växande marknad och ses som starka konkurrenter av t.ex. Karlshamns hamn.¹⁸ På samma sätt ses andra stora utskeppningshamnar i norra Europa, till exempel Liverpool som konkurrenter till Göteborg.¹⁹

De svenska hamnarna ser också följande viktiga faktorer för konkurrenskraften, som innebär utmaningar och vissa svårigheter för hamnarna:

¹⁵ Sveriges Hamnar (2013)

¹⁶ SOU (2007:58)

¹⁷ SOU (2007:58)

¹⁸ Falkeby & Holm (2010)

¹⁹ Intervju med rederi angående svaveldirektivets konsekvenser

- Arbetsmiljö
- Miljöbalken
- Avfallsmottagning
- Hamn- och sjöfartsskydd
- Farligt gods

Valet av hamn alltmer systemorienterat

Hamnarna konkurrerar om att locka till sig fartygsoperatörer som anlöper hamnen för sin person- eller godstransport. Hamnens konkurrenskraft påverkas av infrastrukturen, tillgängligheten och anslutningsmöjligheterna på land, samt i vilken utsträckning hamnen ligger strategiskt rätt på de rutter fartygen väljer att gå.

Den traditionella bilden av vilka faktorer som styr "valet av hamn" eller *rutttval* har fokuserat på enskilda hamnattribut som infrastruktur, geografisk lokalisering, kvalitet och kostnader för tjänster som lotsning, bogsering, tullservice, hamn-avgifter, säkerhets och miljöservice, mm.

I och med att hamnar mer och mer konkurrerar som viktiga noder i globala logistiksystem behövs ett mer systemorienterat synsätt för att förstå hamnarnas konkurrenssituation. Valet av hamn blir istället ett val av ruttsystem, eller hela nätverk av hamnar eller (kombi-)terminaler. Det betyder att höga kostnader på enskilda länkar kan kompenseras av låga kostnader i andra länkar av nätverket.

Allteftersom godset som transporteras blir mer kundanpassat och ökar i värde även av andra skäl, har följande kategorier av kostnader blivit allt viktigare att ta hänsyn till:

- Tidskostnad (kapitalbindningskostnad)
- Lagerkostnad som en försäkringskostnad mot störningar eller variationer i efterfrågan
- Indirekt logistikkostnad kopplad till kvalitetsaspekter som punktlighet, information, administration

Tillgänglighet i termer av frekvens i avgångar av olika slag, t.ex olika direktgående godstågpendlar, kan kompensera väl för att hamnen ligger längre bort från slutdestinationen (kunden). Det är en av orsakerna varför mycket gods till Central- och Östeuropa fortfarande skeppas via hamnarna i nordvästra Europa (Hamburg, Bremen, Rotterdam) istället för via mer närliggande hamnar i Ligurien (Genua, Savona, La Spezia) eller Adriatiska havet (Venedig, Trieste).

Det pågår dock ett stort projekt att förbättra järnvägsförbindelserna i den så kallade *Baltic-Adriatic Corridor*.²⁰ Det kan öka konkurrenskraften för hamnarna i södra Europa och även hamnarna i sydöstra Sverige.

²⁰ <http://www.baltic-adriatic.eu/>

Hamnarnas relativa effektivitet

Hamnarnas effektivitet och kapacitetsutnyttjande torde vara en viktig faktor i konkurrensen hamnarna emellan. Effektivitet och kapacitetsutnyttjande borde avspegla sig i hamnens lönsamhet, som i sin tur möjliggör investeringar i teknik eller förbättring av hamnen på olika sätt, t.ex. investeringar i utrustning eller muddring eller inköp av mark etc. Vi ser därför här hamnarnas effektivitet som en indikator på konkurrenskraften hos hamnen. Lönsamhet är också en indikator, men kan vara svårare att mäta hos offentligt ägda hamnar.

UNCTAD (2013) menar att hamnar traditionellt har bedömt sin egen prestation enbart i förhållande till sin egen utveckling, det vill säga hur bra de presterar idag jämfört med igår. Fokus har också legat på att identifiera mått på den egna effektiviteten, som därefter sparas och jämförs bakåt. Nästa logiska steg för hamnarna är att sprida uppgifterna om sin egen verksamhet med andra hamnar, för att sprida erfarenheter och identifiera effektivitetsbrister.²¹

Det finns ännu ingen branschstandard eller central statistik över kapacitetsutnyttjandet i hamnarna i Sverige. Hamnarna själva använder effektivitetsmått i olika utsträckning, t.ex. antal hanterade containrar per timme, bränsleåtgång per fordon, liggetid, lossningstid, mm. För att få en uppfattning om de svenska och europeiska hamnarnas konkurrenskraft och effektivitet i förhållande till andra hamnar i världen beskriver vi nedan översiktligt resultaten från några studier.

Norra Europas hamnar mer effektiva än södra Europas

En indikator på hur Europas hamnar står sig i förhållande till världens övriga hamnar kan ges av en undersökning som presenterades i *Journal of Commerce* 2013.²² I undersökningen har man samlat in uppgifter från 17 olika rederier som sammanlagt har besökt 650 av världens hamnar. Dessa uppgifter har använts för att rangordna produktiviteten och effektiviteten bland hamnarna i världens olika regioner.

Rangordningen har gjorts för åren 2011 och 2012, och båda dessa år rangordnas hamnarna i norra Asien högst och Mellanöstern näst högst. Sydostasien har stigit från fjärde till tredje plats. Indien har stigit mest i rankingen, från åttonde till femte plats. Norra Europa har stigit en placering från sjunde till sjätte plats 2012. Nordamerika har sjunkit från tredje plats 2011 till fjärde plats 2012 och Medelhavsländerna som region har sjunkit från sjätte till åttonde plats, det vill säga två placeringar under norra Europa. Studien indikerar att norra Europas hamnar som helhet har förbättrat sig, medan södra Europas medelhavshamnar som helhet har halkat efter.

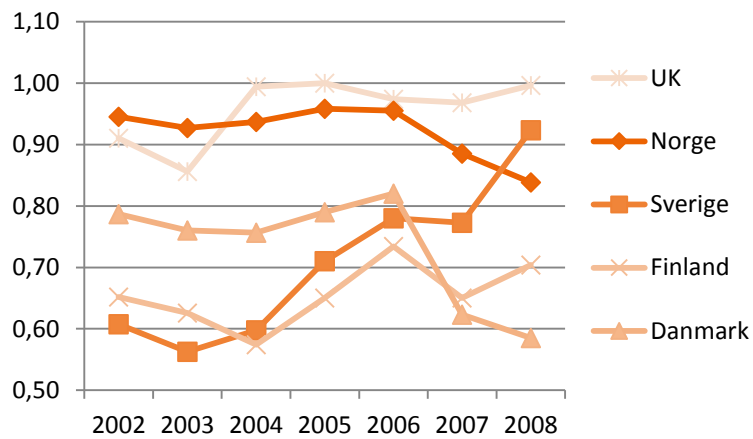
Effektiviteten bland de nordiska och brittiska hamnarna

Schøyen och Odeck gjorde 2013 en analys av effektiviteten bland ett antal containerhamnar i Skandinavien och Storbritannien. I studien ingick sex norska, fyra svenska, tre danska, fem finska och fem brittiska containerhamnar. Figur 1.12 visar utvecklingen för den genomsnittliga effektiviteten hos hamnarna i de

²¹ UNCTAD (2013), s 99

²² JOC (2013), refererad i UNCTAD (2013)

olika länderna åren 2002 till 2008. År 2002 var de norska hamnarna i genomsnitt mest effektiva och de svenska i genomsnitt minst effektiva. År 2008 hade de norska hamnarnas effektivitet försämrats, medan de svenska förbättrats kraftigt. De brittiska hamnarna var mest effektiva under åren 2004 till 2008.



Figur 1.12 Containerhamnarnas effektivitet fördelat per land. Källa: Schøyen & Odeck (2013)

Det är viktigt att komma ihåg att dessa mått på effektivitet inte tar hänsyn till alla faktorer. Investeringar i hamnar är dyra och sker sällan, vilket ofta leder till att kapaciteten blir större än vad nuläget egentligen kräver, vilket ger ett lägre mått på effektiviteten. Stora hamnar har också större ekonomiska möjligheter att utnyttja mer avancerad teknik och management än mindre hamnar, det vill säga det finns skalfördelar i hamnverksamhet, liksom i många andra verksamheter.

2 Sjöfartens internationella konkurrenssituation

Detta avsnitt beskriver den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Avsnittet inleds med en internationell utblick över större trender inom den globala sjöfarten, som också avspeglar sig på hemmaplan. Därefter beskriver vi hur sjöfartens konkurrens i förhållande till övriga trafikslag påverkas av svaveldirektivet och dess effekter på internaliseringsgraden. Vissa aspekter påverkar även hamnarnas konkurrenssituation, men avsnittet fokuserar på sjöfarten mer än på hamnarna.

2.1 Internationell utblick

FN-organet UNCTAD analyserar den internationella utvecklingen och ser följande trender som påverkar den internationella sjöfarten:²³

- Fortsatt övergripande negativ påverkan av den ekonomiska krisen 2008/2009 på efterfrågan, finanser och handel
- Strukturella skiften i det globala produktionsmönstret
- Skiften i länders konkurrensfördel och tillgångar på främst olja och gas (t.ex USA:s skiffergas)
- Skiften i det ekonomiska inflytandet, från traditionella noder till nya i syd
- Åldrande befolkning i norr och snabb befolkningstillväxt i syd, som påverkar globala konsumtionsmönster
- Intåget av en ny generation av mycket stora containerfartyg (bl.a. 20 nya av världens största containerfartyg) och andra transportteknologiska framsteg
- Klimatförändringens konsekvenser (t.ex sjövägarna i Arktis), energikostnaderna och internationell miljö- och klimatpolitik (t.ex svaveldirektivet)

Många olje- och gasexporterande länder är ofta samtidigt stora ägare av olje- och LNG-tankfartyg, både under egen eller utländsk flagga. Torrlastfartyg (för t.ex malm, spannmål eller liknande) är mer sällan kontrollerade av det exporterande landet. De flesta containerfartyg flaggas ut för att användas i internationell trafik. Många lastfartyg flaggas i det land där de används, ofta i kusttrafik eller för cabotage.²⁴

²³ UNCTAD (2013)

²⁴ UNCTAD (2013), s xiii.

Koncentration på marknaden ger skalfördelar

UNCTAD (2013) ser två stora sammanhängande trender internationellt. Dels blir fartygen fortsatt allt större, dels blir antalet företag färre. Det sker alltså en konsolidering på sjöfartsmarknaden, där rederier går samman på grund av en ökande konkurrens, vilket samtidigt ger större resurser att införskaffa större fartyg. Det blir färre rederier som konkurrerar, och större fartyg som opererar. Internationellt har antalet företag per land minskat med 27 procent de senaste tio åren, till i genomsnitt 16 rederier per land år 2013. Detta har stor påverkan på konkurrensen, särskilt i mindre länder, enligt UNCTAD.²⁵

Denna trend kan vi även skönja i Sverige. I Sverige fanns åtminstone 137 bolag år 2011 som klassificerats som rederier, av sammanlagt 665 företag inom sjötransportbranschen.²⁶ Studerar vi koncentrationen av anställda inom sjötransportbranschen ser vi en svag men stadig ökning av den så kallade Ginikoefficienten²⁷ från cirka 0,85 år 1997 till cirka 0,88 år 2011.²⁸ Av dessa sjötransportföretag räknas enbart en liten del till rederier. Antalet svenska rederier som fått del av det svenska sjöfartsstödet har stadigt minskat från ett hundratal rederier 1997 till cirka hälften år 2012.²⁹ Ett villkor för att få sjöfartsstöd är att fartyget huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller tjänsteexporten. Minskningen av antalet rederier med stöd kan därför också vara ett tecken på att det skett en koncentration av rederier även i Sverige, och att konkurrensen ökat om de sjöburna transportererna.

Överutbud av fartyg pressar priserna

Det finns fortfarande generellt sett ett överutbud av fartyg i världen, vilket tillsammans med den fortsatt låga efterfrågan orsakad av finanskrisen, har pressat ner priserna på sjötransporter, de så kallade fraktraterna. Det bidrar till en sämre lönsamhet för rederier, vilket påskyndar koncentrationen av företag. I Sverige ser vi också att lönsamheten (mätt som rörelsemarginal) inom sjötransportbranschen sjönk drastiskt i samband med finanskrisen.³⁰

En reaktion på denna lönsamhetskris inom den globala sjöfarten har varit att ytterligare optimera flottan, minska hastigheter när det finns möjlighet, skrota fartyg och minska nybyggnationen, samt låta fartyg ligga still.³¹ Skrotningen av fartyg runt om i världen har lett till en snabb föryngring av flottorna och överutbudet på fartyg drabbar även varvsindustrin. Dessa strategier finns också bland de svenska rederierna, inte minst som en reaktion på de skärpta kraven om svavel i bränslet och de fördyringar det medför.³²

²⁵ UNCTAD (2013), sid xiii

²⁶ Trafikanalys (2013f), texttab 3.7

²⁷ Ginikoefficienten är ett index mellan 0 och 1 som visar hur jämn fördelningen av anställda är bland företagen på en marknad. Värdet 0 betyder att alla företag har lika många anställda och värdet 1 betyder att ett företag har alla anställda.

²⁸ Trafikanalys (2013f), figur 2.4

²⁹ Trafikanalys (2013d)

³⁰ Trafikanalys (2013d)

³¹ UNCTAD (2013), s xiii

³² Trafikanalys (2013b)

Hamnarna har gynnats av mindre riskbenägna investerare

Att köpa och sälja fartyg är ett sätt för rederier att tjäna pengar. De internationella kreditgivarna och investerarna har de senaste åren minskat sina risker genom att istället för sjöfart investera i stabilare tillgångar som bland annat infrastruktur, vilket kan sägas ha gynnat hamnarna jämfört med rederierna. Investeringar i hamninfrastruktur och logistik kan i sin tur öka effektiviteten och minska de totala transportkostnaderna för transportköpare, operatörer och andra.

De företag på marknaden som trots allt har resurser kan därför göra bra affärer och ett exempel på det kan vara Maersk Lines initiativ att fortsätta investera i en ny generation av enorma containerfartyg. Maersk planerar en ny flotta av 20 historiskt stora containerfartyg, kallad Triple E. Maersk Line har också nyligen ingått en allians med några andra containerrederier, vilket pressar såväl konkurrerande rederier som de containerhamnar som konkurrerar om fartygsanlöp och därför kan behöva göra investeringar för att kunna ta emot dessa stora fartyg.³³

2.2 Sjöfartens konkurrensvillkor

Detta avsnitt beskriver utvecklingen på några områden som vi har identifierat som viktiga att bevaka när det gäller sjöfartens internationella konkurrenskraft. Områdena är inte heltäckande utan tar upp vissa aspekter som vi har bedömt som särskilt viktiga och intressanta. Eftersom det pågår en utredning om tonnageskatt med uppgift att se över sjöfartsstödet, är dessa delar inte lika utförliga i årets rapport.

Bemanningsregler och bemanningskostnader

Svenska sjöbefäl konkurrenskraftiga

En aspekt av svensk sjöfarts konkurrenssituation är de svenska sjöbefälens och matrosernas situation och framtidsutsikter. Den minskande handelsflottan under svensk flagg har inneburit ett minskande antal arbetstillfällen på den nationella sjöarbetsmarknaden. De svenska sjöbefälen har dock inte minskat lika kraftigt som handelsflottan, vilket kan förklaras av att utflaggningen framförallt gällt lastfartyg med färre matros ombord, jämfört med t.ex passagerarfartyg. Svenska befäl kan också arbeta på utlandsflaggade fartyg.

Den svenska utbildningen av sjöbefäl har en ambitionsnivå som ligger högre än minimikraven i konventionen STCW och svenska sjöbefäl anses vara effektiva med goda ledaregenskaper och internationellt viktiga språkkunskaper. En studie visar också att svenska studenter har en högre nautisk kompetensnivå än filippinska studenter.³⁴

Havedal och Väre (2013) menar att det samtidigt tycks finnas en "felande länk" mellan seniora och juniora befäl. Seniora befäl är högt efterfrågade, men yngre svenska befäl tycks inte ha en lika stark ställning. Yngre befäl anses i en allt

³³ <http://www.maerskline.com/en-us/shipping-services/p3-network>

³⁴ Dahlberg & Nyqvist (2013)

högre utsträckning vara för kostsamma för att rättfärdiga den något högre kvaliteten, i förhållande till yngre befäl med andra nationaliteter. De lägre positionerna bemannas istället med mer lågavlönad personal. Nyexaminerade svenska sjöfartsstudenter får därför allt svårare att hitta en anställning. Maskinbefäl tycks dock ha det lättare att hitta arbete än däckbefäl. En förklaring kan vara att maskinbefäl har lättare att hitta arbete både ombord och på land. Havedal och Väre drar slutsatsen att mot bakgrund av den minskande nationella efterfrågan skulle konkurrenskraften hos svenska sjöbefäl kunna stärkas ytterligare av en förenkling av skattereglerna för svensk besättning utomlands.³⁵

Pensionsavgångar kan öppna för TAP

Trots den breddade möjligheten att använda sig av TAP-avtal (Tillfälligt Anställd Personal) är förvånansvärt få sjöbefäl anställda som TAP. Det kommer därför ta många år innan den möjliga nivån på omkring 75 procent TAP-anställda kommer att nås. Det svenska anställningsskyddet har gjort att det varit svårt för fartygsägare att öka mängden TAP, men en åldersstruktur med många äldre rederianställda sjöbefäl talar för att pensionsavgångar under de närmaste åren kommer att öppna upp för en ökad andel TAP på svenska fartyg.³⁶

Skatter och andra regelverk

Regeringen har i budgetpropositionen 2014 föreslagit en satsning på sjöfarten via medel till Sjöfartsverket på sammanlagt 250 miljoner kronor per år 2014-2016. Denna förstärkning kommer att stärka Sjöfartsverkets ekonomi och minska behovet av ökning av farledsavgifterna på kort sikt och därigenom stärka basindustrins konkurrenskraft. Det pågår en diskussion mellan Sjöfartsverket och sjöfartsbranschen om en ny avgiftsstruktur för sjöfarten, men det är ännu osäkert vilka effekter den kommer att ha på den svenska sjöfartens internationella konkurrenskraft.

Det pågår också en utredning som analyserar möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. Utredningen har till uppgift att även se över befintliga stöd för sjöfartsnäringen. En utgångspunkt för utredningen är att stödet i grunden ska vara oförändrat. Flera länder inom EES-området inklusive våra nordiska grannländer, har infört system med tonnageskatt.³⁷

Nya regler om sjöarbete, säkerhet och miljö

Under 2012 genomfördes den första fasen i implementeringen av den reviderade internationella *konventionen om utbildning och vilotider* för sjömän. I augusti 2013 trädde *sjöarbetskonventionen* ikraft. Konventionen reglerar sjömännens rättigheter till drägliga arbets- och levnadsvillkor till sjöss och syftar till att säkerställa en sund konkurrens med rimliga villkor för anställda inom rederibranschen.³⁸

Sedan olyckan 2012 med Costa Concordia har IMO:s säkerhetsarbete fokuserat på passagerarfartygs säkerhet och t.ex har reglerna ändrats så att den obliga-

³⁵ Havedal & Väre (2013) sid 54

³⁶ Havedal & Väre (2013) s 47

³⁷ Dir (2013:6) Kommittédirektiv Tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen

³⁸ www.transportstyrelsen.se

toriska säkerhetskontrollen för passagerare sker före avgång. De nya reglerna kommer att innebära vissa höjda krav på säkerhet, men samtidigt innebär det ett större fokus på rättvisa villkor och sund konkurrens. Miljöfrågorna och särskilt klimatfrågan har varit fortsatt i fokus. IMO:s miljökommitté har beslutat att ett svenskt förslag om energieffektivisering för passagerarfartyg och roro-lastfartyg ska inkluderas i de internationella regelverken. Reglerna bidrar till en minskad miljöpåverkan från sjöfarten. Att globala regler som fungerar för denna fartygskategori vunnit gehör bidrar också till att konkurrensförutsättningarna blir lika globalt sett.³⁹

Trafikanalys bedömer att eftersom svensk sjöfart i allmänhet har ett gott rykte inom såväl säkerhetsfrågor som miljöfrågor kommer en implementering av dessa nya krav att gynna svensk sjöfart i förhållande till utländsk. Likaså är svensk sjöfartsforskning långt framme på området energieffektivisering, vilket innebär att nya miljö- och säkerhetskrav även kan gynna svensk sjöfartsforskning.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet breddas

Under 2014 träder den nya förordningen ikraft som innebär att fler fartygskategorier kan bli berättigade till sjöfartsstöd. Restriktionen om att fartyg ska utföra transporter av gods eller passagerare och användas i utrikestrafik försvinner. Däremot är ett villkor att fartyget i sin näringsverksamhet är utsatt för internationell konkurrens. Detta öppnar för andra typer av fartyg, men kan också berättiga till stöd för lokal transportverksamhet som inte trafikerar riksgården, men där utländska företag konkurrerar. Dock finns kravet om sjöinkomst kvar, vilket utesluter många lokala transportföretag.

Det kommer att vara Transportstyrelsen som föreskriver om utbildningsplatser ombord på fartyg, vilket fortsätter att vara ett krav för att få stöd. Fartyget måste också fortsatt ha tillräckliga försäkringar.

Förordningen innebär att fler svenskregistrerade fartyg kan bli berättigade till stöd vilket ökar konkurrenskraften för svensk sjöfart, särskilt för mindre fartyg.

Administration och tillsyn

Förändrade avgifter för tillsyn

Under 2013 beslutade Transportstyrelsen om nya sjöfartsavgifter som börjar gälla 2014. Den del av farledsavgifterna som Transportstyrelsen kunnat disponera har avvecklats helt under 2013 och som en kompensation för det höjs avgifterna för tillståndsprövning, tillsyn och regelgivning. Regeringen har bestämt att från och med 1 januari 2011 ska Transportstyrelsens arbete med tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak finansieras med avgifter. Den tidigare subventioneringen genom farledsavgifterna har de senaste åren successivt minskat från drygt 43 mkr år 2010 till 10 mkr 2012 i takt med att Transportstyrelsen har börjat införa nya avgifter.

Från 2013 övergick Transportstyrelsen till årsavgifter för tillsyn inom sjöfarten.

³⁹ Transportstyrelsen (2014b), www.transportstyrelsen.se

Avgifterna för tillståndsprövning och tillsyn av sjöfartsskydd i hamn höjs för att uppnå självkostnadstäckning, medan avgifter för lotsdispenser sänks. Några avgifter som berör en mindre målgrupp kommer att tas bort helt, till exempel avgift för auktorisation av besiktningsmän för lyftanordningar.

Grundtanken med avgiftsförändringarna är att trafikslagen ska få mer lika villkor. Tidigare var verksamheten som bedrevs mot de olika trafikslagen finansierad på olika sätt – en del var anslagsfinansierad med skattemedel och en del avgiftsfinansierad. De avgifter som tas in går till statskassan. Transportstyrelsen disponerar alltså inte pengarna utan får årliga anslag som de flesta andra myndigheter.⁴⁰

Ökad delegering till klassificeringssällskap

På sjöfartsområdet delegerar Transportstyrelsen många uppgifter till erkända organisationer, så kallade klassificeringssällskap, som besiktigar fartygen och deras utrustning, t.ex lyftutrustningar, tankspolningsverksamhet eller radioinstallationer. Delegeringen gäller för fartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer i internationell trafik, men passagerarfartyg omfattas inte av delegeringen.

Transportstyrelsen har avtal med sex erkända organisationer som är spridda och representerade internationellt, och rederierna kan även vända sig direkt till Transportstyrelsen. Det innebär stor flexibilitet och tillgänglighet. Samtidigt är valfriheten relativ eftersom organisationerna kan välja att neka rederier eller fartyg. Delegeringen är utformad efter marknadsprinciper med fri prissättning och klassificeringssällskapen har ett kommersiellt synsätt och tycks också vara öppna för att ta över fler uppgifter från Transportstyrelsen. Enligt uppgift från Sveriges Redareförening (SRF) råder dock ingen större prisskillnad nu i jämförelse med före delegeringen.⁴¹

Flexibiliteten för fartygen har ökat på sistone och kan förväntas öka ytterligare något. Med tanke på konkurrensen mellan organisationerna torde även priserna, som fartygen ser, förväntas kunna sjunka något i framtiden. Transportstyrelsen har dock svårigheter att styra och följa upp den delegerade verksamheten.

Transportstyrelsen har också genomfört en benchmarking för att se vilka områden andra länder har delegerat. I t.ex Danmark delegeras ungefär samma uppgifter till klassificeringssällskap som i Sverige. I de undersökta staterna (Danmark, Holland, Storbritannien) saknas dock någon motsvarighet till de svenska transportpolitiska målen, och därför finns inte någon tydlig styrning i motsvarande riktning. Däremot finns en styrning mot effektivitet och i viss grad mot ökad sysselsättning. Transportstyrelsens kartläggning visar på vissa skillnader mellan länderna, men har inte givit någon tydlig vägledning när det gäller vilka krav man bör ställa på klassificeringssällskapen.⁴²

Sammanfattningsvis kan man säga att det sker en långsamt ökande grad av delegering av uppgifter till klassificeringssällskapen, och därmed en ökad

⁴⁰ www.transportstyrelsen.se

⁴¹ Transportstyrelsen (2013)

⁴² Transportstyrelsen (2013)

flexibilitet och tillgänglighet för fartygen. Konkurrensen mellan sällskapen bör på sikt kunna leda till sänkta kostnader för svenska fartyg. Däremot tycks det inte ha skett i nämnvärd utsträckning ännu, och det är också svårt för Transportstyrelsen att följa upp och övervaka klassificeringssällskapens verksamhet.

Enklare registrering av mindre skepp

I anslutning till de nya reglerna om breddat stöd, har regeringen givit ett uppdrag till Stockholms universitet om att se över möjligheterna till förenklingar i anknytning till det svenska fartygsregistret. Uppdraget ska redovisas sista december 2014 och omfattar även registrering av fritidsfartyg och pråmar. Reglerna vid registrering skiljer sig åt mellan länder och det är svårt för enskilda fartygsägare att ha rätt dokumentation för att få bli registrerad.

Med enklare regler vid registrering kommer sannolikt fler fartyg att kunna komma att bli registrerade i Sverige, vilket är ett krav för att bli berättigade till sjöfartsstödet.

Även denna regelförenkling kommer att gynna mindre fartyg, vilket i förlängningen kommer att innebära att det svenska registret blir ett register för fartyg och rederier med verksamhet inom det svenska territoriet. Det återstår att se om ett kommande förslag till tonnageskatt lyckas locka även större fartyg att registrera sig i det svenska fartygsregistret.

E-tjänst för frågor om lotsplikt

I Sverige är många fartyg lotspliktiga på väg in mot hamn. För att underlätta för besättningen har Transportstyrelsen under 2013 tagit fram en e-tjänst där fartyget kan få svar på om lots behövs. E-tjänsten kommer i drift 2014 och kan även användas av olika myndigheter.

Jämförande studie om avgifter

Transportstyrelsen har kvar vissa uppgifter som man inte kan eller vill delegera till klassningssällskap. För dessa uppgifter tar Transportstyrelsen ut avgifter, som i allt högre grad kommer att vara kostnadstäckande. Efter att ha gjort en liten förstudie under 2013 kommer Transportstyrelsen under våren 2014 att påbörja en utredning där man jämför avgifterna i Sverige med motsvarande avgifter i närliggande länder. Sverige har en annan avgiftsstruktur än många andra länder, vilket försvårar jämförelsen, men bland annat genom att beräkna avgifterna för olika typfartyg, kan avgiftsnivån i olika länder jämföras.⁴³

Trafikanalys bedömer att arbetet på sikt kan leda till en ökad harmonisering av avgifterna mellan Sverige och andra länder.

Forskning och utveckling

Trafikverket ska enligt sitt regleringsbrev för budgetåret 2014 sammantaget använda minst 50 miljoner kronor av sina anslag⁴⁴ till forskning och innovation inom sjöfartsområdet, i samråd med Sjöfartsverket.

⁴³ Epostkorrespondens med Transportstyrelsens handläggare.

⁴⁴ ESV (2014)

Sjöfartsverket har i samarbete med det maritima klustret identifierat ett antal strategiska områden inom forskning, utveckling, innovation och demonstration som syftar till att stärka sjöfartens konkurrenskraft och bidra till att komma tillrätta med sjöfartens behov och utmaningar nationellt och globalt:

- e-Maritime
- ekologiskt uthålliga transportsystem
- sjösäkerhet
- infrastruktur och teknik
- vintersjöfart och arktiska frågor
- sjöfartens externa förutsättningar
- kompetens- och kapacitetsfrågor

Sjöfartsverket kanaliserar mycket av sina forskningspengar till det maritima forskningscentrat Lighthouse i Göteborg. Lighthouse är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Chalmers tekniska universitet, Sjöfartsverket, Vinnova, Västra Götalandsregionen och Sveriges Redareförening.

Under 2010 genomförde Vinnova en första utvärdering av Lighthouse. Man fann då att centrat uppfyller förväntningarna, men att det fanns vissa grenar som behövde förstärkas, t.ex det tvärvetenskapliga arbetet i doktorsavhandlingarna, det internationella nätverkandet och därmed attraktionskraften för internationella klienter/partners. Även det strategiska samarbetet med nationella och internationella forskningsaktörer behövde enligt utvärderingen stärkas, samt en idégenereringsprocess skapas som plattform för att stärka den finansiella basen.⁴⁵ Centrat har förstärkts på senare år och under 2013 gjorde Vinnova en uppföljning som var positiv till utvecklingen och målsättningarna.⁴⁶

Det maritima centret för sjöfartsforskning Lighthouse i Göteborg är ett viktigt forum för svensk sjöfartsforskning. Under 2013 var det direkta stödet till Lighthouse inom Chalmers och Handelshögskolan vid Göteborgs universitet knappt 26 miljoner kronor, varav Sjöfartsverkets stöd utgjorde 5 miljoner kronor. Lighthouse genomgår under 2014 en förändring mot ett mer renodlat kompetenscenter som driver forsknings- och innovationsprojekt i samarbete med näringsliv och samhälle.

Räknar man med miljön omkring Lighthouse, det vill säga den maritima utbildningen inom Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg, blir den sammanlagda maritima budgeten inom dessa lärosäten drygt 115 miljoner kronor. Därtill kommer maritim forskning och utbildning inom andra lärosäten, som i förlängningen gynnar det svenska maritima klustret och svensk sjöfart. Dock kan även utländsk sjöfart gynnas av svensk forskning och svenska studenter.

Den 1 jan 2013 hade Lighthouse omkring 70 pågående projekt varav många är samarbeten med institutioner ibland annat Norge och Danmark.

⁴⁵ Vinnova (2010)

⁴⁶ Pressmeddelande 12 maj 2013, Lighthouse, www.lighthouse.nu

2.3 Konkurrenten med andra trafikslag

En viktig faktor för att bedöma konkurrensen mellan de olika trafikslagen är i vilken utsträckning trafikslagen verkar på lika villkor. Ett villkor som skiljer sig åt mellan trafikslagen är i vilken utsträckning de betalar för sina egna samhälls-ekonomiska kostnader i form av utsläpp, buller eller andra externa effekter. Här beskriver vi kortfattat i vilken utsträckning sjöfarten betalar sina egna kostnader och effekterna på konkurrenssituationen av att sjöfarten tvingas minska sina utsläpp genom det så kallade svaveldirektivet.

Sjöfartens utsläpp är underinternaliserade

En viktig faktor för sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft är frågan om i vilken utsträckning trafikslagen ska betala för sina externa samhälls-ekonomiska marginalkostnader. Sjöfart har länge varit ett kostnadseffektivt trafikslag för stora transporter som inte kräver snabba leveranser. Framförallt beror det på att fartyg kan ta mycket stora laster, vilket pressar ner transportkostnaden per ton och/eller per kilometer. Det traditionella fartygsbränslet bunkerolja är relativt billigt, men leder till utsläpp av bland annat svavel, vilket har lett till nya regler om skärpta krav för svavelhalten i fartygsbränslet, bland annat i Östersjöområdet och på Nordsjön.

Det finns olika sätt att uttrycka i vilken grad de olika trafikslagen betalar för sina externa samhälls-ekonomiska marginalkostnader. Beräkningar som Trafikanalys har gjort styrker uppfattningen att sjöfarten har relativt låga marginalkostnader som man inte betalar för räknat per tonkilometer, så kallade icke-internaliserade externa kostnader. Tas hänsyn till transportarbetet ligger de uppskattade kostnaderna på runt 0,03 kr per tonkm för sjöfart, jämfört med 0,10-0,20 kr per tonkm för tung lastbilstrafik med släp. En orsak till detta är att sjöfarten inte ger upphov till infrastrukturslitage och störande buller på samma sätt som vägtrafik, en annan är att fartygen tar mycket mer last än lastbilar gör. Fartygen tenderar dessutom att bli allt större och ta alltmer last, vilket minskar kostnaden per tonkm.⁴⁷

Ur ett samhälls-ekonomiskt perspektiv betyder detta att ett ton gods fraktat med fartyg innebär lägre externa marginalkostnader, jämfört med ett ton fraktat med tung lastbil. En överflyttning av gods från lastbil till sjöfart leder därför till lägre samhälls-ekonomiska kostnader.

Sjöfartens externa kostnader utgörs i dessa beräkningar uteslutande av utsläpp av luftföroreningar. Trängsel-, buller- och erosionseffekter är relativt marginella inom sjöfarten och därför försumbara i denna typ av beräkningar. De internaliserande avgifterna, å andra sidan, begränsar sig inom sjöfarten till farledsavgifter. I Norge är kväveoxidavgiften internaliserande för inrikes trafik. Ingen energi- eller koldioxidskatt tas ut för sjöfart. Lotsning brukar i dessa sammanhang betraktas som en tjänst och lotsavgifter (liksom lotsningens externa effekter) ingår inte i beräkningarna.

⁴⁷ Trafikanalys (2013e)

Sjöfartens internaliseringsgrad låg i godsstråk

Uppskattningar av den så kallade internaliseringsgraden, dvs hur stor andel av marginalkostnaderna som betalade skatter och avgifter täcker, ger för sjöfartens del en internaliseringsgrad på 35 procent, att jämföra med järnvägens 15-30 procent och tunga lastbilstrafik som beräknas till 35-50 procent. Eftersom de externa marginalkostnaderna varierar kraftigt beroende på geografi, kan en situations- eller transportspecifik analys ge en tydligare jämförelse mellan trafikslagen. I en analys av två godskorridorer genom Europa fann Trafikanalys att sjöfarten i ett europeiskt perspektiv är kraftigt underinternaliserad i förhållande till övriga trafikslag. Norge har som nämnts internaliserande kväveavgifter medan Sverige har farledsavgifter, men många länder i Europa har inga motsvarande avgifter för sjöfarten. Passageavgiften i Kielkanalen räknas ibland som internaliserande.

I godskorridoren Oslo-Göteborg-Rotterdam uppskattades internaliseringsgraden till 5 procent. Utan anslöpet till Göteborg och påföljande farledsavgift hade internaliseringsgraden blivit lägre. För ett fartyg med en medellast på 9100 ton uppskattades den icke-internaliserade kostnaden till 6-7 euro per ton i 2012 års prisnivå (motsvarande ca 58 kronor per ton).⁴⁸

VTI gjorde våren 2013, för några svenska hamnars räkning, en analys av externa kostnader och avgifter för fem svenska gränsöverskridande gods-transporter. Den övergripande bilden var att internaliseringsgraden är högre för landtransportbaserade transportkedjor än för de sjötransportbaserade.⁴⁹ De externa kostnaderna per enhet (ton, container, kubikmeter) sjunker ju mer last som transporteras på en gång, och med ökande utnyttjandegrad. Eftersom fartyg tar så mycket last är därför de externa kostnaderna per enhet generellt sett lägre för sjöfart jämfört med andra trafikslag. Samtidigt är avgifterna inom sjöfart inte avståndsberoende, vilket leder till att avgifterna per km (och därmed internaliseringsgraden) sjunker ju längre sjötransporterna är.

Svaveldirektivet höjer sjöfartens internaliseringsgrad

Svaveldirektivet syftar till att skydda miljön runt bland annat Östersjön och Nordsjön. Det ställer krav på sjöfarten att minska svavelinnehållet i bränslet, vilket leder till minskade utsläpp. Avgiftsstrukturen ändras inte, men sjöfarten tvingas stå för de kostnader det innebär att byta bränsle, vilket har effekter på transportkostnaderna. Eftersom sjöfarten minskar sina utsläpp i de godskorridorer som ligger inom SECA-området ökar internaliseringsgraden för sjöfartens del i dessa stråk.

De kommande kraven för svavelhalten i fartygsbränsle beräknas minska de externa effekterna (svavelutsläppen) med 15-20 procent, med de europeiska värderingarna av utsläppen (IMPACT) som använts.⁵⁰

⁴⁸ Trafikanalys (2013e) s 54

⁴⁹ VTI (2013)

⁵⁰ Trafikanalys (2013e)

Beroende på vilken politisk ambitionsnivå som finns när det gäller i vilken grad trafikslagen ska betala för sina egna kostnader, kommer sjöfartens konkurrenskraft att påverkas. I den mån svenskflaggade fartyg har högre (andel) personalkostnader än utlandsflaggade fartyg och därmed sannolikt lägre rörelsemarginaler, kommer svenskflaggade fartyg att drabbas relativt sett hårdare än utlandsflaggade fartyg, beroende på att svenskflaggade fartyg snabbare närmar sig gränsen för negativ rörelsemarginal. En konsekvens av ökade transportkostnader (inkl svaveldirektivet) kan därför bli att redare med svenskflaggade fartyg ser sig tvingade att minska sina personalkostnader för att kompensera höjda transportkostnader, och följden kan därför bli en ytterligare minskning av mängden svenskflaggade fartyg.

Svaveldirektivet ökar bränslekostnaden

Den totala bränslekostnaden för sjöfart på svensk hamn bedöms inledningsvis öka med mellan 4,5 till 6,4 miljarder kronor per år, förutsatt att inga anpassningar sker. Hela den kostnad som beräknats är dock inte hänförlig till svensk ekonomi. Det uppstår också en miljönytta av svaveldirektivet, genom minskade svavelutsläpp, som beräknas ligga i intervallet 1 till 4 miljarder kronor beroende på beräkningsmetod.⁵¹

Som exempel på anpassningar som motiveras med högre kostnader till följd av svaveldirektivet kan nämnas att Viking Line identifierat betydande energibesparingsmöjligheter, flaggat ut två fartyg ur det svenska registret för att sänka personalkostnader och aviserat sin avsikt att skära ned sin landorganisation i Sverige och Finland.⁵²

År 2015 när svaveldirektivet träder i kraft bedöms majoriteten av sjöfarten i Sverige köra på lågsvavlig marin dieselbränsolja (LSMGO). På längre sikt kan efterfrågan på flytande naturgas (LNG) som fartygsbränsle komma att öka. Redan nu investerar såväl rederier som hamnar i infrastruktur för hantering av LNG, för att förbättra sin konkurrenskraft. Nynäshamn har byggt en LNG-cistern och åtminstone Gävle och Göteborgs hamn planerar LNG-terminaler.

På lång sikt kommer svaveldirektivet sannolikt att ge vissa strukturförändringar i det europeiska transportsystemet, men makroekonomiska faktorer och handelsströmmar har också stark påverkan, liksom Sveriges transportpolitik och tillgängligheten på land till olika hamnar. Ett varmare klimat kan minska behovet av isbrytning i vissa skandinaviska hamnar, vilket kan öka deras konkurrenskraft. Ökade möjligheter till sjötransporter genom Arktis kan också påverka konkurrensen mellan nordeuropeiska och sydeuropeiska hamnar.

Liberaliserad lastbilstrafik

Precis som inom sjöfarten råder intensiv konkurrens mellan företag inom åkerinäringen. Liksom inom sjöfarten sker sedan länge också en registrering av fordon utomlands och anställningar av utländsk arbetskraft. Konkurrens från utländska åkerier och eller chaufförer med lägre löner pressar priserna. Ett eventuellt införande av nya regler om ökad maxvikt från 60 till 74 ton och längre

⁵¹ Trafikanalys (2013e)

⁵² Sjöfartstidningen 21 januari 2014, "SECA kostar 45 landjobb i Viking Line"

maxlängd för lastbilar skulle kunna pressa priserna ytterligare och försämra konkurrenskraften för sjöfart. VTI gjorde 2012 en analys som dock visar små effekter för sjöfarten. Sjöfarten är såväl konkurrerande som kompletterande trafikslag till lastbilstransporter.⁵³ Något som skulle öka sjöfartens konkurrenskraft vore ett eventuellt införande av distansbaserade avgifter för lastbilar (km-skatt) i fler länder inom Europa.

⁵³ VTI (2012)

Slutsatser

Trafikanalys har tidigare konstaterat att det pågår något som vi kan beskriva som en global skatte- och regelverksdumping. Den karaktäriseras av att olika länder "bjuder under" varandra i syfte att locka tonnage till sina fartygsregister i övertygelsen om att det skapar ringar på vattnet i den egna ekonomin. De förbättringar som skett i Sverige för den svenskflaggade sjöfartens del, kan inte mäta sig med den utveckling som skett i andra länder. Det svenska fartygsregistret fortsätter således att förlora i konkurrenskraft gentemot andra länder. Vi ser denna utveckling fortsätta genom följande indikatorer:

- Den svenska handelsflottan fortsätter att minska. I kategorin >100bt ser vi att även antalet svenskkontrollerade fartyg minskar i antal. Det kan vara en effekt av att de minsta fartygen försvinner till förmån för större.
- Andelen fartyg med svensk flagg inom den svenskkontrollerade flottan har minskat, såväl i antal fartyg som i tonnage, i de tre storleks-kategorier (>100bt, >300bt, >1000bt) vi redovisar.
- Uthyrningen av fartyg minskar, vilket gör att den svenskkontrollerade eller *svenskdisponerade* flottan fortsätter att öka. Den minskade uthyrningen är sannolikt ett tecken på att de svenska rederierna behöver sina fartyg för transporter i egen regi, och inte behöver hyra ut dem för att minska sina kostnader.
- Mottagarländerna vid försäljning och utflaggning är främst våra nordiska grannländer och nordeuropeiska länder.
- Bermuda har som flaggstat gått om Sverige när det gäller svensk-kontrollerat tonnage, vilket är ett tecken på att många av de största fartygen som trafikerar världens hav registreras utomlands, och att Bermuda är ett populärt register. Singapore ökade kraftigt, men även Finland, UK, Nederländerna och Norge hade relativt god tillväxt på sitt tonnage under 2012 som är de senaste uppgifterna vi har. Färöarna, Danmark och Tyskland hade en mer måttlig tillväxt.
- Det svenskkontrollerade tonnaget ökar inom EU, dvs de svensk-kontrollerade fartygen flaggas i ökad utsträckning i EU-länder. Det betyder att Sveriges redare trots utflaggning från Sverige bidrar till EUs strategi om att öka tonnaget av fartyg flaggade inom EU.

Trafikanalys har identifierat ett antal förhållanden som är väsentliga för svenskflaggad sjöfarts internationella konkurrenssituation och systematiskt gått igenom utvecklingen på sistone inom dessa områden. Det handlar om områdena

- skatteregelverk
- bemanningsregler
- sjöfartsstöd
- administrationskostnader
- forskning och utveckling

I år har listan också kompletterats med hamnarnas konkurrenssituation, ett område som också bedöms betydelsefullt i sammanhanget. Sammanfattningsvis kan vi konstatera att konkurrensvillkoren för svensk sjöfart på vissa punkter förbättrats under 2013, men att konkurrensvillkoren som helhet är till nackdel för Sverige. Vi utvecklar våra slutsatser om detta nedan.

Skatteregelverk

Det pågår en utredning som analyserar möjligheten att införa en tonnageskatt. Vi har i denna rapport inte genomfört någon översikt av effekter av, eller förändringar i olika länders tonnageskattesystem. Vi konstaterar att den tillväxt vi sett i flera länders register fortsätter i ungefär samma takt. Finland utmärker sig med en kraftig tillväxt i sin handelsflotta, delvis på grund av inflaggning av tidigare svenskflaggade fartyg. Färöarna som tidigare haft en mycket kraftig tillväxt av sin flotta, har haft en mer måttlig tillväxt. Den svenska Skattemyndigheten genomför just nu en analys av de svenskägda fartyg som är registrerade på Färöarna.

Avgifter

I Budgetpropositionen för 2014 aviserades ökade anslag till Sjöfartsverket med 300 miljoner kronor per år för perioden 2014-2016. Det kan sammantaget skapa förutsättningar för sänkta farledsavgifter, eller åtminstone motverka behov av att höja dem. Därutöver höjdes Sjöfartsverkets anslag för sjö- och flygräddning permanent med 45 miljoner per år. Det är dock en utveckling som generellt gynnar sjöfart på svenska hamnar och inte specifikt den svenskflaggade flottan.

Det pågår en diskussion mellan Sjöfartsverket och branschen om en ny struktur för avgifterna inom sjöfarten.

Sjöfartsstöd

Under inledningen av 2014 har regeringen beslutat att vidga sjöfartsstödet, något som direkt gynnar svenskflaggade fartyg i berörda nischer. Restriktionen om att fartyget ska utföra transporter av gods eller passagerare och huvudsakligen användas i utrikestrafik försvinner. Istället är ett villkor att fartyget i sin näringsverksamhet är utsatt för internationell konkurrens. Förändringen öppnar för fler kategorier och typer av fartyg, men kan också berättiga till stöd för verksamhet som inte korsar nationsgränsen. Sjöfartsstödet gäller fortsatt för sjöinkomst, som enligt skattereglerna gäller fartyg över 100 bt i närfart eller fjärrfart. Lokal

kollektivtrafik i så kallad inre fart på älvar, kanaler, sjöar eller inomskärs är därför inte heller fortsättningsvis berättigade till sjöfartsstöd (t.ex Vaxholmsbåtarna).⁵⁴

Bemanningsregler

Som Trafikanalys tidigare har beskrivit anser Sverige 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. Det är en faktor som många gånger är viktig för redare när de bestämmer sig för var de ska registrera sina fartyg.

Trots den breddade möjligheten att använda sig av avtal för TAP (tillfälligt anställd personal) är förvånansvärt få sjöbefäl tillfälligt anställda. Det kommer därför ta många år innan den möjliga nivån på omkring 75 procent TAP kommer att nås. Det svenska anställningsskyddet har gjort att det varit svårt för fartygsägare att öka mängden TAP men den nuvarande åldersstrukturen med många äldre rederianställda sjöbefäl talar för att pensionsavgångar de närmaste åren kommer att öppna upp för en ökad andel TAP.

Sjöbefäl utbildade i Sverige står högt i kurs utomlands och anses vara effektiva med goda ledaregenskaper och språkkunskaper. Samtidigt tycks det finnas en skillnad mellan seniora och juniora svenska sjöbefäl. Juniora svenska befäl tycks inte ha en lika stark ställning som sina seniora svenska kollegor, och tycks inte kunna konkurrera lika bra med utländska befäl. Nyexaminerade svenska sjöfartsstudenter tycks därför få allt svårare att hitta arbete. Enligt en studie skulle en förenkling av skattereglerna för svensk besättning utomlands öka möjligheterna för svenska befäl utomlands. Vår slutsats av det är att det kanske vore värt att analysera möjligheterna till en förenkling av dessa skatteregler i samband med att andra skatter på sjöfartsområdet ses över, t.ex i samband med utredningen av tonnageskatt.

Administration

Transportstyrelsen har beslutat om nya sjöfartsavgifter som börjar gälla 2014. Vissa avgifter höjs, vilket på marginalen påverkar den svenska sjöfartens konkurrenskraft negativt. Samtidigt är grundtanken med avgiftsförändringarna att trafiklagen ska få mer lika villkor, vilket får sägas vara rimligt. Transportstyrelsen har samtidigt genomfört en benchmarking gentemot andra länder när det gäller delegering av uppgifter till klassningssällskap, vilket har lett till en viss minskad administrativ börda och ökad flexibilitet för de svenskflaggade fartygen. De svenska villkoren för besiktning och inspektion på detta område närmar sig således villkoren i andra länder, vilket är positivt för konkurrenskraften.

Forskning och utveckling

Svensk sjöfartsforskning utgör ett viktigt långsiktigt bidrag till svensk sjöfartskonkurrenskraft, såväl när det gäller den svenskflaggade flottan som den svenskkontrollerade. Under 2013 var forskningsbudgeten för det maritima forskningscentrat Lighthouse i Göteborg knappt 26 miljoner kronor. Trafikverket ska under 2014 använda minst 50 miljoner kronor av sina anslag till sjöfarts-

⁵⁴ Källa: Skatteverket, www.skatteverket.se

forskning, vilket är en kraftig höjning jämfört med 2013. 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.

Hamnarnas internationella konkurrenskraft

Den svenska sjöfarten ska ses som en del i ett maritimt kluster, där de ingående delarna samverkar och påverkar varandra. För att bredda perspektivet är det därför viktigt att se till de svenska hamnarnas internationella konkurrenssituation och hur de påverkar och påverkas av den svenska sjöfarten.

Trafikanalys kan konstatera att när det gäller godshanteringen över kaj har Sverige och Danmark haft en något negativ utveckling på senare år, medan Norge och Finland tycks ha haft en mer positiv utveckling. Det kan bero på att både Sverige och Danmark har bättre vägförbindelser till kontinenten än Norge och Finland.

Av de olika lasttyperna är det främst containertrafiken som ökar i hamnarna, och den fortsatta containeriseringen är en global trend som pågått under lång tid. Det sker också en global utveckling mot allt större fartyg. Detta gäller också för de svenska hamnarna som möter en framtid med färre anlöp av allt större fartyg.

EU-kommissionen ser trenden mot allt större fartyg som en av de strategiska utmaningarna för de europeiska hamnarna. EU-kommissionen ställer krav på att de europeiska hamnarna ska hänga med i utvecklingen och att de mindre hamnarna inte får halka efter i tillväxten jämfört med de stora. De svenska hamnarna tycks stå sig väl i de effektivitetsmätningar som har gjorts. Det har gjorts stora investeringar i hamnkapacitet som inneburit en viss överkapacitet under en tid, men samtidigt ger det utrymme för tillväxten. Det är fortsatt viktigt att planeringen av infrastruktur följer utvecklingen och ger möjligheter att skicka godset vidare inåt landet utan att skapa flaskhalsar och logistikproblem.

Svaveldirektivet höjer internaliseringsgraden men minskar konkurrenskraften

Sjöfarten har i förhållande till tung lastbilstrafik relativt låga externa marginalkostnader som man inte betalar för genom avgifter eller skatter. Tar vi hänsyn till transportarbetet uppskattar Trafikanalys de icke-internaliserade externa marginalkostnaderna till cirka 0,03 kr per tonkm för sjöfart, jämfört med 0,05 kr per tonkm för tung lastbilstrafik med släp. Ju mer last fartygen tar, desto lägre blir de externa kostnaderna per tonkm, vilket innebär att trenden mot allt större fartyg som tar större last gynnar sjöfarten gentemot andra trafikslag också i detta avseende.

Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv innebär detta att när ett ton gods fraktas med fartyg innebär det lägre externa marginalkostnader jämfört med ett ton som fraktas med tung lastbil. En överflyttning av gods från tung lastbil till sjöfart leder därför till lägre samhällsekonomiska kostnader. Svaveldirektivet leder till ytterligare minskningar av sjöfartens utsläpp och givet de avgifter som råder idag innebär därför direktivet att sjöfartens internaliseringsgrad ökar, och en över-

flyttning till sjöfart innebär därför med direktivet ännu lägre samhällsekonomiska kostnader.

Svaveldirektivet beräknas dock leda till ökade bränslekostnader för sjöfarten, vilket innebär en försämring av konkurrenskraften. Direktivet gäller inte bara svenskflaggade fartyg, men sannolikt drabbas svenska och finska fartyg i högre utsträckning än danska och norska då många fartyg med svensk och finsk flagg i högre utsträckning än fartyg med annan flagg, trafikerar Östersjön och Nordsjön. Finland tycks dock i högre utsträckning än Sverige ha planerat för direktivets införande genom att anslå medel för miljöinvesteringar för sina fartyg.

Den sammantagna bilden är att konkurrensvillkoren för fartyg i det svenska registret fortfarande är sämre än de länder i närheten dit många fartyg flaggas ut. En viktig faktor tycks vara den svenska avsaknaden av ett tonnageskattesystem, och att det svenska anställningsskyddet tycks hindra en ökad användning av TAP-avtal.

Det återstår att se vad tonnageskatteutredningen kommer fram till, men utgångspunkten för utredningen bör enligt direktiven vara att sjöfartsstödet i grunden ska vara oförändrat, och Trafikanalys bedömer att det skulle krävas mycket omfattande stödåtgärder för att vända utflaggningen. Trafikanalys kommer därför till samma sammanfattande slutsats som i vår tidigare rapport, 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 försöka öka antalet fartyg i det svenska registret.

Det positiva är att utflaggningen görs för att minska rederiernas kostnader, och utflaggningen innebär därför samtidigt en lättnad för rederiernas ekonomi, och stärker deras konkurrenskraft. Utflaggning till andra EU-länder innebär trots allt att fartygen blir kvar inom EU vilket innebär att rederinäringen fortsatt bidrar till EU:s maritima strategi. Rederinäringen tycks ha återhämtat sig någorlunda efter finanskrisen och den svenskdisponerade flottan fortsatte att öka under 2012, inte minst genom en kraftigt minskad uthyrning av fartyg. Det är ett tecken på de svenska rederiernas konkurrenskraft på den globala sjöfartsmarknaden.

Den strukturomvandling vi ser inom rederinäringen liknar alltmer den utveckling vi ser inom andra delar av näringslivet. Vi ser också samarbeten mellan rederier och andra företag utanför det maritima klustret som måhända indikerar att det maritima klustret i vissa delar lierar sig tätare med andra kluster inom näringslivet, vilket därmed förstärker det svenska näringslivet som helhet.

Referenser

- Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, rapport till Trafikanalys
- CTS (2013), *Internalisation of External Effects in European Freight Corridors*, http://www.trafa.se/PageDocuments/CTS_Internalisation_of_External_Effects_in_European_Freight_Corridors.pdf
- ESV (2014), *Regleringsbrev för Trafikverket*, Regeringsbeslut 2014-01-30, Anslagspost 9
- EU-kommissionen (2013), *Ports- An Engine for Growth*, Communication from the Commission, COM(2013) 295 final, 23 maj 2013, Bryssel. Finns även som broschyr *Ports 2030 – Gateways for the Transeuropean Transport Network*.
- Dahlberg R & P Nyqvist (2013), *Assessment of nautical competence - A comparative study of Swedish and Philippine final year students*, Diploma Thesis in the Master Mariner Programme, Chalmers, Göteborg
- Dir (2013:6), Kommitedirektiv, Tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen, Regeringsbeslut 2013-01-24
- Falkeby E. & J. Holm (2010), *Sveriges Hamnar – Ägande, investeringar och effektivitet*, Magisteruppsats, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, Göteborg, https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/23758/1/gupea_2077_23758_1.pdf
- Havedal M. & S. Väre (2013), *The Maritime Labour Market – a study of the Swedish Maritime Labour Market and the Competitive Situation for the Swedish Maritime Officers*, Master Thesis in Logistics and Transport Management, Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Göteborg
- INA (2006), *Den svenska sjöfartsnäringens geografiska nätverk och kluster*, Institutet för Näringslivsanalys (INA), Internationella Handelshögskolan i Jönköping (JIBS), Jönköping <http://www.sjofartsverket.se/pages/311/Klusterstudien.pdf>
- ITMMA (2009), *Economic analysis of the European seaport system*, ITMMA, University of Antwerpen, Antwerpen
- JOC (2013), *Introducing JOC port productivity*, Journal of Commerce 14(3)
- Lighthouse (2012), *Den svenska handelsflottan – januari 2011*, Lighthouse, Göteborg, <http://www.lighthouse.nu/>
- Lighthouse (2013), *Den svenska handelsflottan – januari 2013*, Lighthouse, Göteborg, <http://www.lighthouse.nu/>
- Schøyen H. & J. Odeck (2013), *The technical efficiency of Norwegian container ports: A comparison to some Nordic and UK container ports using Data Envelopment Analysis (DEA)*. Maritime Economics & Logistics. Vol 15 (2). <http://www.smc12.no/PDF%20presentations/A2%20Sch%C3%B8yen.pdf>
- SIKA (2009), *Sjötrafik 2008 helår*, Statistik 2009:7, Statens institut för kommunikationsanalys, Östersund
- Sjöfartens Bok (2012), *Svensk sjöfarts tidning*, 21 september 2012
- Sjöfartsforum (2010), *Vision och strategi för det maritima klustret*, Sjöfartsforum 2010-10-27, Stockholm, www.maritimeforum.se
- Sjöfartstidningen 21 januari 2014, "SECA kostar 45 landjobb i Viking Line"
- Sjöfartsverket (2012), *Sjöfartens utveckling 2011*, Sjöfartsverket

Sjöfartsverket (2013), *Yttrande över EU-kommissionens enkät angående statsstöd till och beskattning av hamnar*, 2013-09-19, dnr 13-02903, Sjöfartsverket

SOU (2007:58), *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet*, Betänkande av Hamnstrategiutredningen

Sveriges Hamnar (2013), *Sveriges Hamnars konjunkturbarometer – december 2013*, Sveriges Hamnar

Tillväxtanalys (2010), *Sveriges sjöfartssektor. En viktig del i en svensk maritim strategi*, Tillväxtanalys, Östersund,
<http://www.tillvaxtanalys.se/sv/publikationer/rapportserien/rapportserien/2010-05-07-sveriges-sjofartssektor---en-viktig-del-i-en-svensk-maritim-strategi.html>

Trafikanalys (2010), *Sjötrafik 2009*, Statistik 2010:5, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2011a), *Sjötrafik 2010*, Statistik 2011:8, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2011b), *Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2010*, Statistik 2011:10, tab 4, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2012a), *Fartyg 2011 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2012:9, tab 1a, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2012b), *Sjötrafik 2011*, Statistik 2012:7, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2013a), *Fartyg 2012 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2013:14, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2013b), *Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle – slutredovisning*, Rapport 2013:10, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2013c), *Sjötrafik 2012*, Statistik 2013:11, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2013d), *Sjöfartsstödet effekter 2011 och 2012*, Rapport 2013:9, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2013e), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – rapport 2013*, Rapport 2013:3, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2013f), *Transportbranschen 1997-2011*, excelblad, Trafikanalys

Transatlantic (2006), *Årsredovisning 2005*, Rederi AB Transatlantic

Transatlantic (2010), *Årsredovisning 2009*, Rederi AB Transatlantic

Transatlantic (2012), *Årsredovisning 2011*, Rederi AB Transatlantic

Transportstyrelsen (2012), *Utdrag ur fartygsregistret*, epost 2012-10-15

Transportstyrelsen (2013), *Delegering av uppgifter på sjö- och luftfartsområdet*, Slutrapport, dnr TSG 2013-665, Transportstyrelsen, Norrköping

Transportstyrelsen (2014a), *Utdrag ur fartygsregistret*, epost 2014-01-24

Transportstyrelsen (2014b), *Årsredovisning för 2013*

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

UNCTAD (2013), *Review of Maritime Transport 2013*, UNCTAD, Geneve, 2013

UNCTADstat (2014), UNCTAD Statistical Database, UNCTAD,
<http://unctadstat.unctad.org/>

VINNOVA (2010), *First Evaluation of Center for Transport Studies and Lighthouse*, VINNOVA Report 2010:19
<http://www.vinnova.se/upload/EPiStorePDF/vr-10-19.pdf>

VINNOVA (2013), *Den svenska maritima näringen 2007 – 2011*, VINNOVA Analys VA 2013:09, VINNOVA, Stockholm

VTI (2012), *Effekter av längre lastbilar och godståg i en internationell godskorridor*, VTI rapport 764, VTI, Linköping

VTI (2013), *Externa kostnader och avgifter för fem svenska, gränsöverskridande transporter*, VTI notat 10-2013, VTI, Linköping



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.