

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016

Rapport 2016:1

**Svensk sjöfarts internationella
konkurrenssituation 2016** **Rapport
2016:1**

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: 2016-03-17

Förord

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

Projektledare och författare till rapporten har varit Jonna Tilegrim. Medverkande i arbetet med rapporten har också varit Camilla Hållén, Anders Ljungberg och Jan Östlund.

Stockholm i mars 2016

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord.....	3
Innehåll.....	5
Inledning	7
1. Sjöfartens utveckling.....	9
Kontrollerat tonnage	11
Registrerat tonnage	12
Värdshandelsflottan delad i regioner och den svenska andelen	13
1.1 Utveckling av den svenska flottan	12
Den svenskregistrerade flottan har minskat	13
Svenskkontrollerade	14
Försäljningar av svenskregistrerade fartyg	17
Fördelning av den svenskkontrollerade flottan	18
1.2 Utveckling för hamnarna.....	19
Mer gods men färre anlöp i svenska hamnar	19
Containerhamnar	23
2. Sjöfartens internationella konkurrenssituation.....	25
2.1 Internationell utblick.....	25
2.2 Sjöfartens konkurrensvillkor	26
En maritim strategi	27
Skatter och andra regelverk	28
Tonnageskatt	28
Regelförenkling	29
Förenkling av fartygsregistrering	29
Svaveldirektivet	29
Bemanningsregler och bemanningskostnader	32
TAP-avtal	33
Minskat antal sökande till sjöfartsutbildningarna.....	34
Arbetsmiljö ombord	35
Sjöfartsstöd.....	36
Administration och tillsyn.....	37
Transportstyrelsens avgifter inom sjöfartsområdet	37
Farledsavgifter	39
Lotsavgifter.....	40

Sjöfartsverkets lotsutbildningskostnader	40
Hamnavgifter	41
Forskning och utveckling	41
Lighthouse.....	41
Statlig forskningsfinansiering	42
2.3 Konkurrens med andra trafikslag	44
Trafikens faktiska marginalkostnader och internaliseringsgrad	45
Transportbranschens ekonomiska förhållanden	47
2.4 Hamnarnas konkurrenssituation.....	47
Hamnarnas prestationsförmåga	49
Hamnarnas utmaningar	50
TEN-T	51
Svensk hamninfrastrukturplanering	51
Sammanfattning och slutsatser	53
Referenser	55

Faktaruta

Tonnage är en term inom sjöfarten som används för att ange ett fartygs storlek och lastförmåga. Det finns flera sätt att ange tonnage och dessa kan beskriva såväl volymer som vikter. Tonnage kan även avse fartygsbeståndet inom exempelvis ett rederi eller ett land.

Bruttodräktighet, brutto eller brd är ett enhetslöst storleksmått som avser totala volymen i ett fartygs slutna rum. Nettodräktigheten syftar istället på last- och passagerarutrymmenas volym. Miljoner brutto anges som mbt. På engelska används förkortningen GT (*gross tonnage*)

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 som ett fartyg kan bära. Den inkluderar last, bunker och lager. Miljoner dödviktston anges som mdvt. På engelska används förkortningen DWT (*deadweight ton*).

TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) *Tjugofotsekvivalent*, är ett standardmått för containrar. En vanlig containerstorlek är 40 fot, vilket är två TEU. Måttet används bland annat för att beskriva containerfartygens och containerhamnarnas kapacitet.

Inledning

Detta är tredje året som Trafikanalys publicerar rapporten *Svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft*. Rapporten är en redovisning av det uppdrag som Trafikanalys har enligt sin instruktion, att årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation (2 § p. 5 förordning 2010:186 med instruktion för Trafikanalys).

Med svensk sjöfart menas ofta den svenskregistrerade fartygsflottan. Frågan om sjöfartens internationella konkurrenssituation blir därmed det svenska fartygsregistrets konkurrenssituation i förhållande till andra länders register. Trafikanalys beaktar emellertid i denna redovisning även den sammanlagda, svenskkontrollerade flottans konkurrenssituation. Detta avspeglar enligt Trafikanalys mening bättre den svenska rederinäringens konkurrenskraft i sin helhet.

Liksom tidigare år inkluderas även hamnarnas konkurrenssituation i rapporten. Detta har varit uppskattat. Dessutom kom regeringen under 2015 med en strategi för det svenska maritima klustret, där även den svenska sjöfarten av naturliga skäl inkluderas. I strategin ses hamnarna som nav i transportkedjan och port in i Sverige och ut till världen. I strategin anges dessutom att det är viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft.

I rapporten behandlas den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. Trafikanalys har sedan tidigare identifierat ett antal faktorer som är av betydelse för de svenskregistrerade fartygens konkurrenssituation. Dessa är skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Dessa faktorer går systematiskt igenom i kapitel 2.

Utöver den internationella konkurrenssituationen, behandlas även sjöfartens konkurrenssituation gentemot andra trafikslag. Detta motiveras av att Sverige, och övriga EU-länder, har ambitionen att öka sjöfartens andel av transporter, som ett sätt att avlasta de trängseldrabbade landbaserade transporter.

Den officiella sjöfartsstatistiken som Trafikanalys ansvarar för mäter främst antalet fartyg och bruttodräktigheten för fartyg med över 100 brutto. Trafikanalys statistik på området är tredelad. Statistikrapporten *Sjötrafik* som mest handlar om transporter kommer ut kvartalsvis och i en årsrapport. Statistiken som publiceras kvartalsvis är preliminär tills den slutliga statistiken publicerats.¹ Årsrapporten publiceras i slutet av maj varje år. De andra två produkterna, *Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, om antal fartyg, och *Sjöfartsföretag*, om ekonomin för rederier och hamnar, publiceras i mitten av maj.²

Den svenska statistiken omfattar både handelsfartyg och specialfartyg. Dessa redovisas dock oftast separat. I denna rapport behandlas dock oftast bara handelsfartyg, det vill säga lastfartyg och passagerarfartyg.

UNCTADstat omfattar information om sjögående handelsfartyg med egen framdrivning och med över 100 brutto. "Handelsfartyg" omfattar inte passagerarfartyg som de ofta gör i den

¹ Trafikanalys (2015c), s 2

² Statistiska centralbyrån (2015)

svenska statistiken.³ Samtidigt omfattar UNCTAD-statistiken även *non-cargo*, vilket betyder att bl.a. muddarfartyg, offshorefartyg och bogserbåtar inkluderas.⁴ Därför är den svenska och UNCTAD-statistiken inte helt jämförbar.

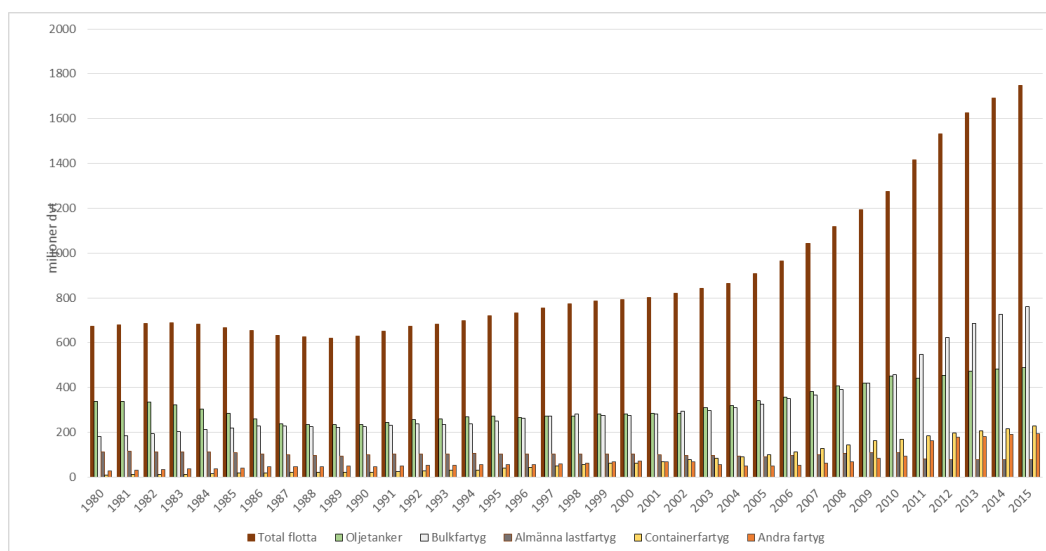
³ Statistiken exkluderar även fiskefartyg, inlandssjöfart, militära fartyg, yachts, plattformar och pråmar. Fiskefartyg omfattas dock innan år 2011.

<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/summary.aspx?ReportId=93>

⁴ Clarksons (2016), s 30

1 Sjöfartens utveckling

Enligt UNCTADstat⁵ hade världstonnaget mellan 1 januari 2014 och 1 januari 2015 vuxit med 3,5 procent, vilket utgör den lägsta tillväxten på tio år.⁶ Figur 1.1 visar hur världstonnaget fördelat på fartygstyp har utvecklats under de senaste årtiondena. Runt 2005 började världstonnaget växa kraftigt. Bulkfartygen har haft kraftigast tillväxt. År 2015 utgjorde bulkfartygen 43 procent av världstonnaget, med 760 miljoner dödviktston. Tillväxten av tankerfartygen har inte varit lika tydlig. År 2015 uppgick världens tankertonnage till 489 miljoner dödviktston. Containerfartygen stod för 13 procent av världstonnaget med sina 227 miljoner dödviktston och allmänna lastfartyg⁷ för 4 procent med 76 miljoner dödviktston. Det totala världstonnaget var 1,75 miljarder dödvikt.



Figur 1.1 Världens handelsflotta fördelat på fartygstyp 1980–2015. Miljoner dödviktston. Källa: Bearbetning av UNCTADstat.

Kontrollerat tonnage

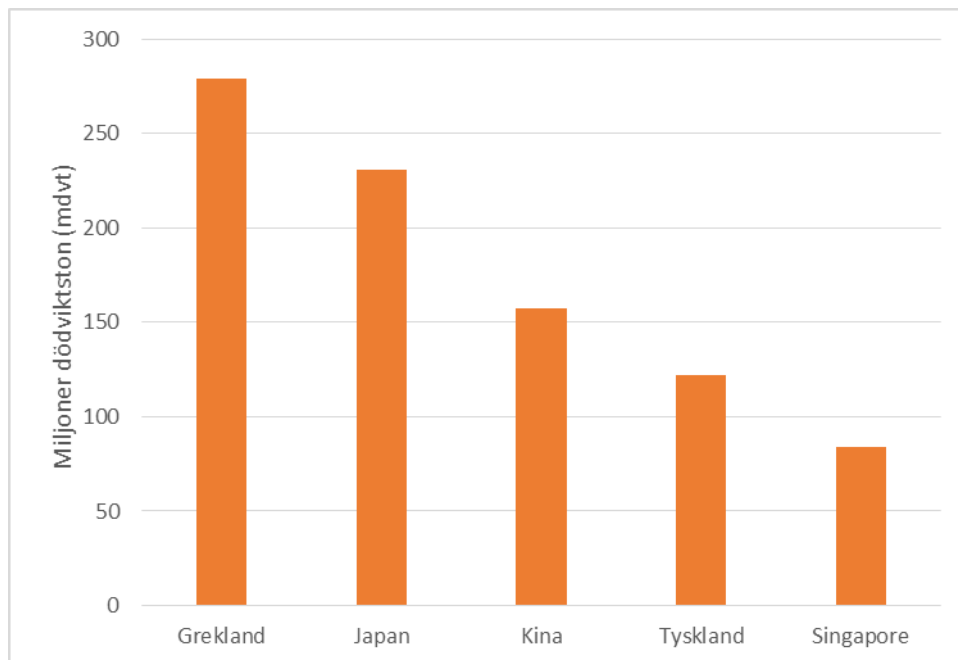
Figur 1.2 visar fem länder med störst kontrollerat tonnage mätt i dödviktston. Fartygsägare i Grekland fortsätter att kontrollera mest tonnage i världen, följda av Japan, Kina, Tyskland och Singapore. Det Grekladsägda tonnaget utgör 16 procent av världstonnaget och fartygsägare i

⁵ Statistik av FN:s konferens om handel och utveckling (UNCTAD)

⁶ Inklusive muddarfartyg, offshorefartyg och bogserbåtar. Se vidare UNCTAD (2015), s 29 samt UNCTADstat

⁷ I den internationella statistiken som publiceras av UNCTAD används "general cargo" som en gruppering av fartygstyper. I EU-rättsliga materialet översätts "general cargo" som allmänna lastfartyg. Se vidare t.ex. Kommissionens förordning (EU) nr 428/2010 av den 20 maj 2010 om genomförande av artikel 14 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG vad gäller utökade fartygsinspektioner. Denna grupp omfattar enligt UNCTADs egen definition flerfunktionella fartyg, projektfartyg, ro-ro-lastfartyg. Se även vidare s. 12 i UNCTAD (2015).

Grekland och Japan äger tillsammans 29 procent av världstonnaget. Tillsammans kontrollerar dessa fem länder mer än hälften av världstonnaget.⁸



Figur 1.2 Länder med störst kontrollerat tonnage. Bearbetning av UNCTADstat (2015)

Enbart 25 procent av det grekiskkontrollerade tonnaget är registrerat i Grekland. Fartygsägare i Singapore har registrerat 58 procent av sitt kontrollerade tonnage i sitt eget land. Även kinesiska fartygsägare har registrerat en stor del av sitt kontrollerade tonnage i eget register (47 procent). Fartygsägare i både Tyskland och Japan har däremot 90 procent av sina kontrollerade tonnage registrerade i utländska register.

Registrerat tonnage

Såsom framgått ovan är stor del av fartygen registrerade i andra register än i det land där fartygsägarna är etablerade. Faktum är att hela 71 procent av världstonnaget är registrerat under främmande flagga.⁹ Panama, Liberia och Marshallöarna är de största fartygsregistren. Tillsammans har de 42 procent av världstonnaget i sina register. Marshallöarnas register hade vuxit med 13 procent under år 2014.

Bland de tio största flaggstaterna finns tre EU-länder: Malta, Grekland och Cypern. Bland de 20 största finns ytterligare fyra EU-länder: Norge, Italien, England och Danmark. Varken Sverige eller Finland finns bland de 35 största flaggstaterna. Det gör däremot även Tyskland, Nederländerna, Belgien och Frankrike.¹⁰ Det EU-kontrollerade tonnaget växte med nästan 3 procent från början av 2014 och utgjorde 18 procent av världsfloTTan i början av år 2015.

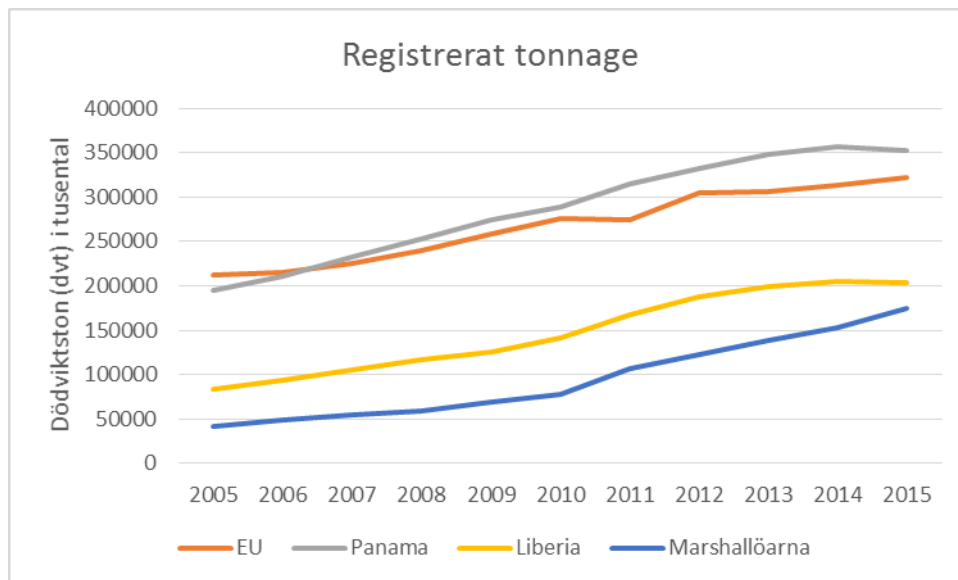
Figur 1.3 visar det EU-registrerade tonnaget i dödviktston i jämförelse med tonnaget i de tre största flaggstaterna. Även om det inte finns något gemensamt EU-fartygsregister, är det

⁸ UNCTAD (2015), s 21

⁹ UNCTAD (2015), s 41

¹⁰ UNCTADstat (2015)

intressant att veta hur stor den EU-registrerade flottan är. Detta för att EU ofta driver gemensam politik på sjöfartsområdet, även inom IMO.¹¹ Innan 2006 var det panamanska registret fortfarande mindre än de nuvarande EU-registren tillsammans. Därefter har det panamanska registret vuxit stabilt. Även EU-registren har vuxit relativt stabilt, utom 2011. Trots att Liberias och Marshallöarnas register är stora, är de ändå mindre än det sammanlagda EU-tonnaget.



Figur 1.3 De tre största fartygsregistren i jämförelse med EU-staternas¹² register. Källa: bearbetning av UNCTADstat.

Världshandelsflottan delad i regioner och den svenska andelen

Figur 1.4 visar den totala världshandelsflottans utveckling och fördelning mellan de största flaggregionerna mätt i brutto. Kinas handelsflotta ökade procentuellt sett allra mest mellan 1990 och 2014. Den har gått från 21 miljoner brutto till 140 miljoner brutto, vilket motsvarar en genomsnittlig ökning på 8 procent per år. Därmed har Kinas andel av handelsflottan ökat från 5 procent 1990 till 12 procent 2014. Det finns dock risk att ökningen av den kinesiska flottan ser större ut än vad den egentligen är, eftersom gamla fartyg, som inte funnits med i fartygsregistret, har ersatts med nya fartyg som finns med i registret.¹³

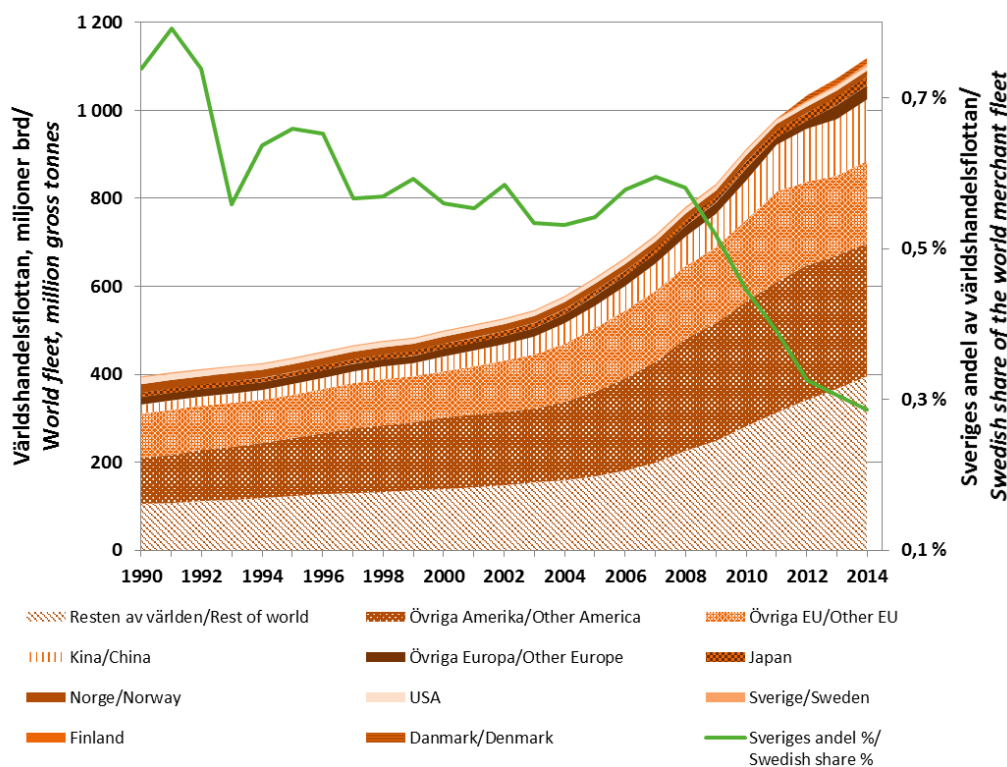
Den danska flottan uppgick 2014 till 14 miljoner brutto och Finlands handelsflotta uppgick till 1,6 miljoner brutto. Dessa siffror betyder en ökning med 18 procent respektive 2 procent jämfört med 2013. Norges flotta minskade under samma period med 6 procent och bestod i slutet av 2014 av 13,6 miljoner brutto.¹⁴ Skillnaden mellan utvecklingen i de största regionerna jämfört med utvecklingen i Sverige är markant. Under 2014 ökade volymen av världshandelsflottan mätt i brutto med 4 procent medan den svenskregistrerade handelsflottan minskade med 2 procent. Den svenskregistrerade andelen av världshandelsflottan är 0,3 procent liksom året innan.

¹¹ International Maritime Organisation

¹² Oavsett år avses här de nuvarande 28 medlemsstaterna i EU.

¹³ Trafikanalys (2015a), s 21

¹⁴ Trafikanalys (2015a), s 20



Figur 1.4 Världshandelsflottan 1990–2014 per flaggregion, milj. brutto. Sveriges andel av världshandelsflottan, procent. Källa: Trafikanalys (2015a)

1.1 Utveckling av den svenskkontrollerade flottan

Svensk sjöfart är den delen av världssjöfarten som kontrolleras av svenska intressen från svenskt territorium. Den består dels av den svenskregistrerade handelsflottan, dels av flottan som, trots att den är registrerad i ett annat land, ägs eller kontrolleras av svenska rederier. Med svensk regi menas i Trafikanalys statistik att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag.¹⁵ Däri räknas de fartyg som svenska rederier äger oavsett om de är registrerade i det svenska fartygsregistret eller i ett utländskt register. Hit räknas också fartyg som är inhyrda oberoende vem som äger dem. Fartyg som är uthyrda omfattas oftast inte.

Läsaren bör notera att trots att denna rapport avser 2015, gäller nästintill all statistik perioden mellan 1 januari 2014 och 31 december 2014. Statistikdelarna gäller således för 2014 medan övrig rapportering mestadels behandlar händelser som är relaterade till 2015. Detta beror på publiceringsdatum för både Sveriges officiella statistik, som Trafikanalys ansvarar för, och för

¹⁵ Trafikanalys (2014b)

internationell statistik. Den ivriga läsaren behöver emellertid inte vänta på nästa rapport om sjöfartens konkurrenssituation för att ta del av nyare information, utan kan komplettera med den nyare statistiken så fort denna publiceras på Trafikanalys webbplats.

Den svenskregistrerade flottan har minskat

Tabell 1.1 visar utvecklingen mellan den sista december 2013 och den sista december 2014 för den svenskregistrerade flottan, fördelat på de storleksklasser som följs i Trafikanalys officiella statistik. Den svenskregistrerade flottan minskade med sammanlagt 1,9 procent mätt i antal fartyg och med 2,7 procent mätt i brutto. Fartyg med bruttodräktighet mellan 500 och 1499 visar emellertid en annan trend: gruppen fick ett nytt fartyg, vilket betyder 6,2 procents ökning av tonnaget i den storleksklassen. Antal fartyg med bruttodräktighet mellan 5 000 och 39 999 sjönk från 65 till 60 fartyg och utgjorde därmed den storlekskategorin där störst minskning kan observeras. Mätt i procent betyder detta 7,7 procent i antal fartyg och 6,1 procent i brutto. Tonnaget inom kategorin för de största fartygen, det vill säga fartyg med över 40 000 brutto var oförändrat 2014 jämfört med året innan. Antalet fartyg inom storlekskategorin 1 500 till 4 999 brutto var oförändrat. Däremot hade tonnaget ändrats inom kategorin med en minskning på 1,7 procent.

Tabell 1.1 Den svenskregistrerade flottans utveckling 2013–2014 per storleksklass.

Brutto- dräktighet	31 dec 2013		31 dec 2014 (förändring 2014/2013)	
	Antal fartyg	Brutto 1 000 bt	Antal fartyg (ändring)	Brutto 1 000 bt (ändring)
100–499	188	39	187(-0,6 %)	38(-2,3 %)
500–1 499	18	16	19(+5,5 %)	17(+6,2 %)
1 500–4 999	21	60	21(0 %)	59(-1,7 %)
5 000–39 999	65	1 234	60(-7,7 %)	1 159(-6,1 %)
40 000–	33	1 931	33(0 %)	1 931(0 %)
Totalt	326	3 278	320(-1,9 %)	3 204(-2,7 %)

Källa: Trafikanalys (2015a) tab 5

Tabell 1.2 visar utvecklingen för den svenskregistrerade handelsflottan under 2014, fördelat på olika fartygstyper. Här kan observeras att den största minskningen skedde i gruppen övriga passagerarfartyg, men detta gäller enbart tonnaget mätt i dödvikt. Lastförmågan, mätt i brutto, var oförändrad i denna grupp. Antalet tankfartyg minskade med 9 procent och antalet passagerarfärjor med drygt 4 procent. Totalt sett har antalet fartyg minskat med 2,5 procent. Detta innebar att lastförmågan minskade med 2,3 procent.

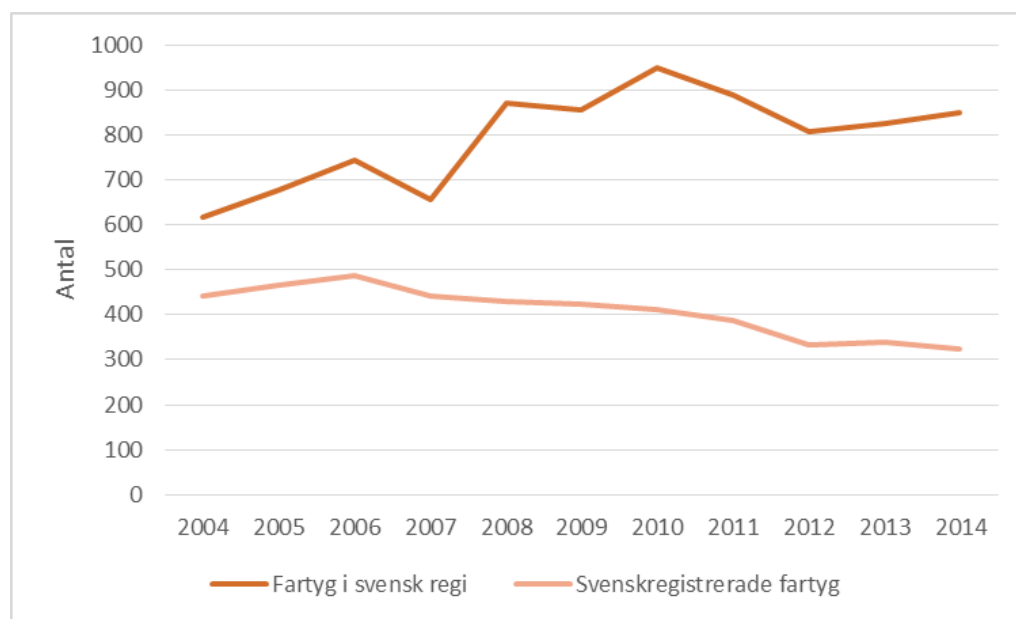
Tabell 1.2 Den svenskregistrerade flottans utveckling under 2013–2014 fördelat på fartygstyp (>100 bt).

	31 dec 2013			31 dec 2014 (förändring 2014/2013)		
	Antal	Brd i 1 000	Dödvikt i 1 000 ton	Antal	Brd i 1 000	Dödvikt i 1 000 ton
Tankfartyg	45	209	299	41(9 %)	192 (-8,2 %)	279 (-6,7 %)
Bulkfartyg	6	16	21	6(0 %)	16(0 %)	20(0 %)
Torrlastfartyg	136	2 074	1 257	134 (-1,5 %)	2 063(0,5 %)	1 240 (0 %)
Pass färjor*	48	898	168	46 (-4,2 %)	855 (-4,8 %)	159 (-5,4 %)
Övr pass fartyg	659	100	21	645 (-2,2 %)	100 (0 %)	18 (-15,3 %)
Totalt	894	3 300	1 765	872 (-2,5 %)	3 226 (-2,3 %)	1 715(-2,9 %)

Källa: Trafikanalys (2015a) tab 2a och 2b.*Passagerarfärjor transporterar både passagerare och fordon.

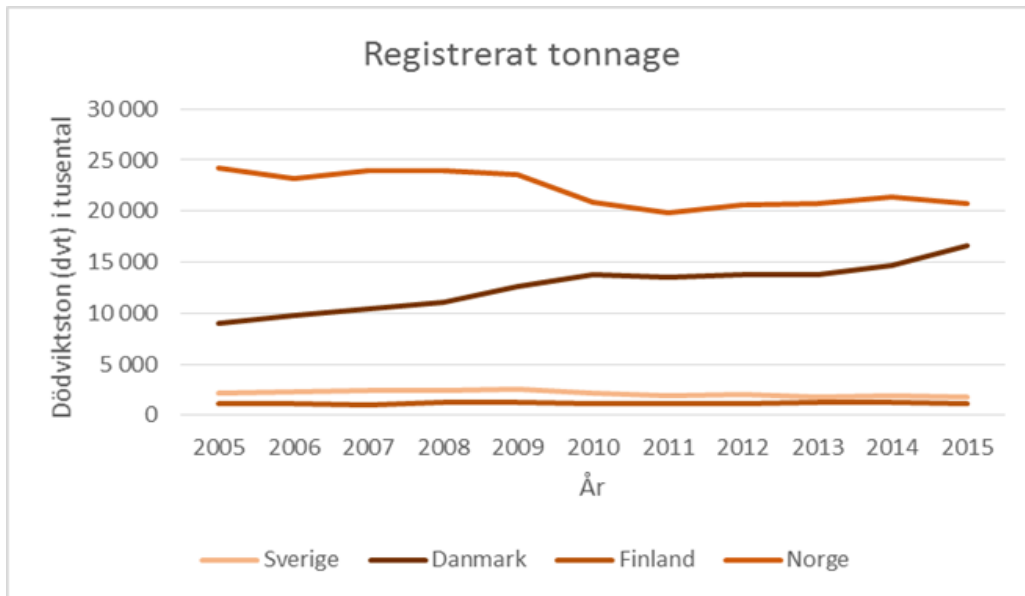
Den svenskkontrollerade flottan

Den svenskkontrollerade flottan har fortsatt att växa. Figur 1.5 visar både antalet fartyg i svensk regi och i svenskt register. Under 2014 växte antalet fartyg i svensk regi med 3 procent, från 825 till 850 handelsfartyg. Skillnaden mellan de två kurvorna i figur 1.5 beror på att även om det går bättre för svenska rederier i den meningen att de köper eller hyr in flera fartyg, så registreras dessa inte i det svenska registret. Enbart 320 av de 850 svenskkontrollerade fartygen finns i svenskt register, det vill säga 38 procent. Läsaren bör notera att de svenska bestämmelser som gäller för registrering av fartyg, inte tillåter registrering av inhyrt tonnage. Detta behandlas närmare i kapitel 2.2 under rubriken "Skatter och andra regelverk".



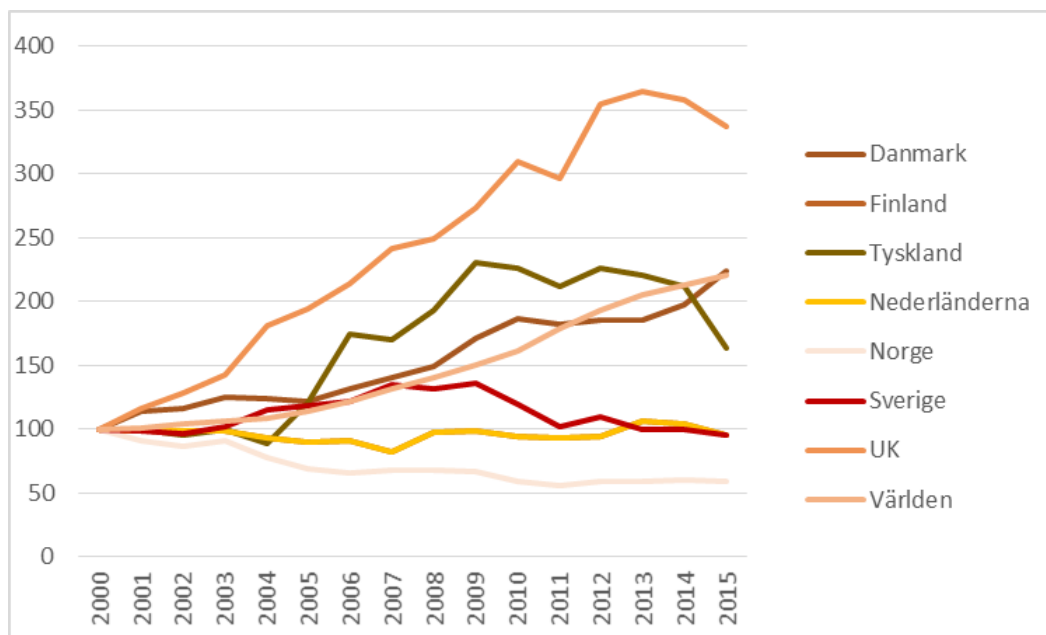
Figur 1.5 Utveckling av antalet fartyg i svensk regi och i svenskt register den 31 december 2004–2014. Källa: Trafikanalys (2015a)

Figur 1.6 visar utvecklingen av registrerat tonnage i de nordiska länderna. Den danska flaggan ökade med 13 procent från 1 januari 2014 till 1 januari 2015. Norges register gick ned med 3 procent och det finska registret gick ned med 9 procent. Vid början av 2015 bestod det finska registret av 1 179 000 dödviktston, vilket var 576 000 dödviktton mindre än det svenska registret enligt UNCTADstats statistik. Det norska registret var 4 miljoner dödviktston större än det danska registret.



Figur 1.6 Registrerat tonnage i nordiska länder angett i tusental dödviktston, den 1 januari 2005–2015. Källa: omarbetning av UNCTADstat.

Figur 1.7 visar utveckling för det registrerade tonnaget mätt i dödvikt i ett urval länder inom EES. Under perioden har Storbritannien (UK) visat den största tillväxten. År 2013 nådde Storbritanniens tillväxt 265 procent jämfört med år 2000 men har sedan sjunkit med 29 procentenheter till 236 procent 2015. Även Tysklands flotta har haft en kraftig tillväxt fram till 2009 då dess flotta hade vuxit med 130 procent men har sedan minskat till 60 procent jämfört med år 2000. Danmarks flotta mätt i dödviktston har haft en tillväxt på över 120 procent. Norges flotta har däremot minskat med över 40 procent. Nederländernas och Finlands flottor har varit relativt stabila men har båda minskat med cirka 5 procent under de senaste 15 åren.



Figur 1.7 Tonnagets (dwt) utveckling för fartyg >100 bt. Urval av länder år 2000-2015. Index=100 år 2000. Källa: bearbetning av UNCTADstat

Tabell 1.3 visar att användning av svenskflaggade fartyg minskade med 4 procent mellan 2013 och 2014, samtidigt som inhyrda fartyg ökade med 8 procent. Antalet uthyrda fartyg minskade med 21 procent vilket är lika stor minskning i procent som året innan. Sammanlagt ökade antalet disponerade fartyg med 8 procent, från 683 fartyg 2013 till 729 fartyg 2014. Antalet svenskregistrerade fartyg sjönk med 4 procentenheter från året innan till 37 procent 2014.

Tabell 1.3 Användning av fartyg (≥100 bt) i svensk regi 2011–2014. Antal fartyg.

	År 2011	År 2012	År 2013	År 2014	Förändring 2013–2014
Svenskflaggade fartyg	402	355	352	325	- 4 %
+ inhyrda fartyg	504	473	486	515	8 %
- uthyrda fartyg	361	202	155	121	- 21 %
= Disponerade fartyg	545	626	683	729	8 %
varav svenskt register*	42 %	44 %	41 %	37 %	

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.*Uthyrda fartyg inkluderar svenskregistrerade. Källa: Trafikanalys (2015a), texttabell 1.1

Tabell 1.4 visar användningen av svenskkontrollerat tonnage i bruttodagar. Användning av svenskflaggat tonnage har varit stabil jämfört med tidigare år. Inhyrt tonnage ökade med 7 procent samtidigt som uthyrt tonnage minskade med 9 procent. Sammanlagt disponerat tonnage ökade med 10 procent till 4 758 miljoner bruttodagar 2014. Andelen svenskregistrerat tonnage minskade med tre procentenheter från året innan, till 14 procent.

Tabell 1.4 Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi de senaste fyra åren. Miljoner bruttodagar.

	År 2011	År 2012	År 2013	År 2014	Förändring 2013-2014
Svenskflaggat tonnage	1433k	1222k	1211k	1169	- 1 %
+ inhyrt tonnage	3610	3724	3985	4532	7 %
- uthyrt tonnage	2132	1382	1252k	943	- 9 %
= Disponerat tonnage	2911k	3563k	3944k	4758	10 %
varav svenskt register	23 %k	19 %k	17%k	14 %	

k=statistisk uppgift som justerats efter förra årets rapport. Källa: Trafikanalys (2015a), texttabell 1.2

Försäljningar av svenskregistrerade fartyg

Tabell 1.5 visar de länder som varit mottagarländer vid fartygsförsäljningar av svenskregistrerade fartyg till utlandet under de senaste fem åren. De nordiska grannländerna är de vanligaste mottagarna. Därefter kommer andra europeiska länder. Danmark har mottagit flest fartyg under alla dessa år, utom 2015 då inga fartyg såldes till Danmark. Året var en trendbrytare även för Finland som har varit det tredje största mottagarlandet under de senaste åren men inte alls figurerar på listan 2015. Till Norge såldes däremot 4 fartyg 2015. Norge har också varit näst störst mottagarland under de senaste åren. Siffrorna från de olika åren är inte helt jämförbara då 2011 och 2012 även omfattar bl.a. fritidsfartyg som är under 100 brutto. Siffrorna för de senare åren avser enbart skepp över 100 brutto. År 2015 avregistrerades sammanlagt 19 skepp som var 100 brutto eller större ur det svenska fartygsregistret. Av de fartyg som avregistrerades som följd av en internationell försäljning var 3 passagerarfartyg, 2 oljefartyg, 1 biltransportfartyg och 5 fiskefartyg.

Tabell 1.5 Mottagarländer vid fartygsförsäljningar av svenskregistrerade fartyg till utlandet 2011–2015.

År 2011	År 2012	År 2013	År 2014	År 2015
Danmark 19	Danmark 14	Danmark 4	Finland 3	Norge 4
Finland 10	Finland 10	Finland 4	Danmark 2	Nederländerna 1
Norge 9	Färöarna 5	Nederländerna 4	Norge 1	Brittiska Jungfruö. 1
Nederländerna 5	Norge 4	Ryssland 2	Estland 1	Island 1
Färöarna 3	UK 4	Gibraltar 2	Tyskland 1	Turkiet 1
Polen 3	Tyskland 4	Island 1	Nederländerna 1	Cypern 1
Australien 3	Nederländerna 3	Lettland 1	Malta 1	Chile 1
Italien 3	Cypern 3	Tyskland 1	Caymanöarna 1	Lettland 1
UK 2	Singapore 2	UK 1	Nigeria 1	Tyskland 1
Tyskland 2	Estland 1	Panama 1	USA 1	Okänt 2
Totalt 75	Totalt 68	Totalt 30 (≥100 bt)	Totalt 22 (≥100 bt)	Totalt 13 (≥100 bt)

Källa: Transportstyrelsen (2012, 2014, 2015a och 2016a)

Fördelning av den svenskkontrollerade flottan

Tabell 1.6 visar hur de skandinaviskt kontrollerade flottorna, mätt i dödviktston, var fördelade på olika register i början av 2015. Siffrorna kommer från UNCTAD. I början av 2015 var 27 procent av den svenskkontrollerade flottan registrerad i Sverige, vilket betyder att den egna flaggan var störst. Året innan var andelen dödviktston i det egna registret 20 procent och Bahamas flagga utgjorde det största registret. År 2015 kom Bermuda på andra plats och Norge på tredje. Även Danmarks kontrollerade tonnage hade den egna flaggan som störst. Detsamma gällde Norge. Danska ägare hade cirka 48 procent av tonnaget registrerat i det danska registret. De norska ägarnas andel i det egna registret var cirka 32 procent. Finska fartygsägare hade nästan 40 procent av sina fartyg registrerade i Bahamas register. Cirka 24 procent av den danskkontrollerade flottan var registrerad i Singapore och 8 procent i Kina. Norska ägare hade 17,5 procent av sina fartyg registrerade på Marshallöarna och 9 procent på Bahamas.

Tabell 1.6 Skandinaviskt kontrollerade flottors fördelning på olika register den 1 januari 2015.

Sverige		Danmark		Norge		Finland ¹⁶	
Sverige	27 % ¹⁷	Danmark	41,8 %	Norge	31,7 %	Bahamas	39,9 %
Bermuda	25 %	Singapore	23,7 %	Marshallöarna	17,5 %	Malta	0,7 %
Norge	9,2 %	Kina	8,3 %	Bahamas	9,0 %	UK	0,6 %
Bahamas	5,6 %	USA	4,4 %	Panama	7,0 %	Marshallöarna	0,1 %
Danmark	5,1 %	Panama	4,1 %	Singapore	6,3 %	Liberia	0,0 %
Singapore	4,8 %	UK	3,5 %	Bermuda	4,3 %	Bermuda	0,0 %
Panama	3,2 %	Malta	2,7 %	Liberia	3,2 %	Kina	0,0 %
Marshallöarna	2,9 %	Bahamas	1,7 %	Kina	3,0 %	Kina, SAR ¹⁸	0,0 %
UK	2,4 %	Marshallöarna	1,6 %	Isle of Man	2,3 %	Cypern	0,0 %
Liberia	2,1 %	Isle of Man	1,3 %	Malta	2,1 %	Danmark	0,0 %
Malta	1,6 %	Cypern	1,2 %	UK	1,3 %	Tyskland	0,0 %
Cypern	0,6 %	Liberia	1,1 %	Cypern	0,5 %	Grekland	0,0 %
Isle of Man	0,6 %	Norge	0,8 %	Indonesia	0,4 %	Indonesia	0,0 %
Italien	0,2 %	Italien	0,1 %	Italien	0,2 %	Isle of Man	0,0 %
Tyskland	0,05 %	Tyskland	0 %	Danmark	0,1 %	Italien	0,0 %
Kina	0 %	Bermuda	0 %	USA	0,04 %	Japan	0,0 %
Övriga reg.	9,5 %	Övr register	3,5 %	Övr. reg.	11,0 %	Övr. reg	58,7 %
Totalt	100 %		100 %		100 %		100 %

Fartyg>100 brutto. Källa: bearbetning av UNCTADstat (2015)

¹⁶ Mer detaljerad information för Finland finns inte. Finlands egen statistik sträcker sig till 2013. Man utreder för närvarande behovet av statistik på området. Trafiksäkerhetsverket (2015) Observera att fartyg registrerade i det egna registret ingår i gruppen "övriga register".

¹⁷ Antalet svenskregriserade fartyg dividerat med totala antalet svenskkontrollerade fartyg.

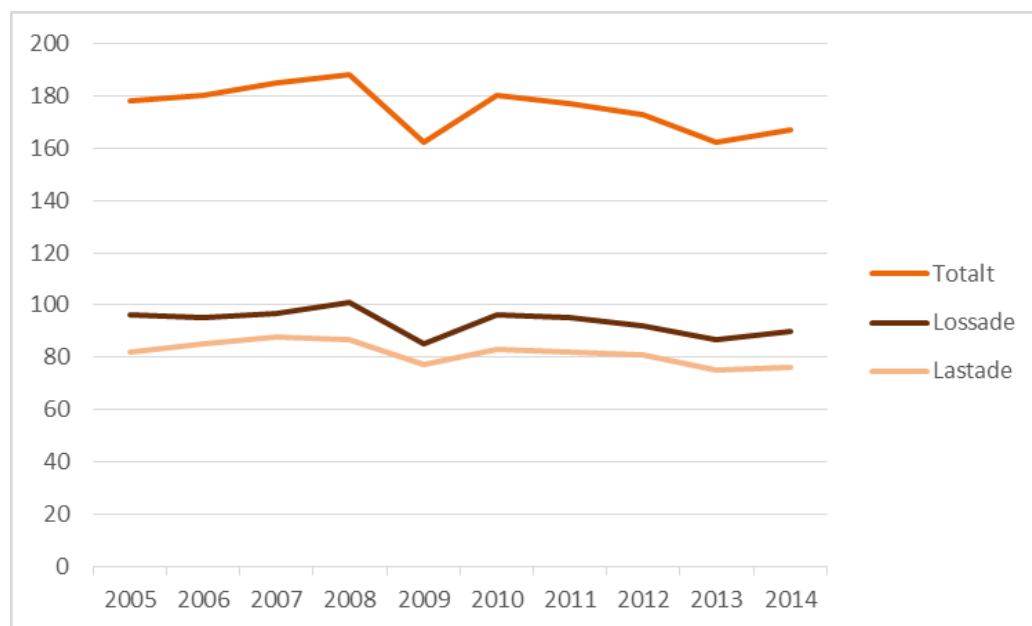
¹⁸ särskild administrativ region av Hongkong

1.2 Utveckling för hamnarna

Över 80 procent av världshandeln,¹⁹ 90 procent av EU:s handel²⁰ och 90 procent av Sveriges utrikeshandel²¹ transporteras via sjövägar. Utöver det transporteras årligen cirka 30 miljoner passagerare mellan Sverige och från utlandet.²² Allt detta, både gods och passagerare, går via hamnar. Hamnar utgör således en viktig länk mellan handelsflottan och väg, järnväg och inre vattenvägar, och möjliggör en intermodal transportkedja för sjötransporterade gods och passagerare. Under 2014 hanterades totalt 167 miljoner ton gods över kaj i de svenska hamnarna. 90 miljoner ton av dessa lossades och 76 miljoner ton lastades.²³

Mer gods men färre anlöp i svenska hamnar

Den totala mängden hanterat gods i svenska hamnar har ökat från 2013 med 3 procent. Figur 1.8 visar utvecklingen av hanterad godsmängd i svenska hamnar sedan 2005. År 2013 hanterades ungefär lika mycket gods i svenska hamnar som 2009, efter finanskrisen. Mängden gods ökade dock med ungefär 5 miljoner ton mellan 2013 och 2014. Tabellen visar att importen av gods är större än exporten. Utvecklingen av mängden lossat och lastat gods i svenska hamnar har varit mycket likartad under hela perioden från 2005 till 2014.



Figur 1.8 Hanterad godsmängd i svenska hamnar, utrikes och inrikes trafik. Kvantitet i miljoner ton. Källa: bearbetning av Trafikanalys (2015c).

¹⁹ UNCTAD (2015), s 48

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/index_en.htm

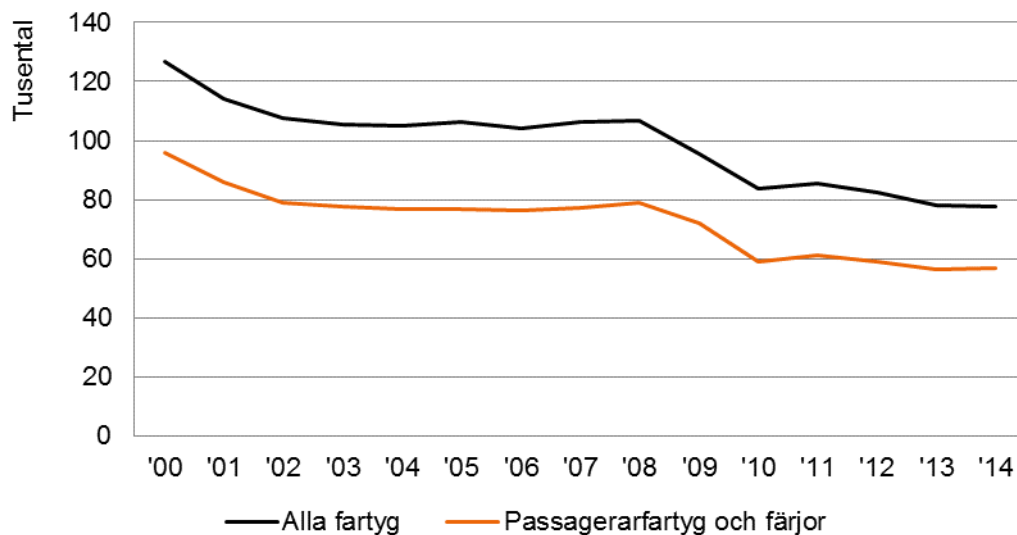
²¹ Regeringskansliet (2013), s 8

²² Trafikanalys (2015c), s 20. Trafikanalys statistik omfattar antalet passagerare på fartyg till och från utlandet samt Gotland.

²³ Trafikanalys (2015c), s 7

Även containertrafiken har ökat i hamnarna, mätt i godsmängd. År 2014 lossades och lastades ca 13 345 000 ton gods i containrar i Sverige. Detta är en ökning med 3 procent jämfört med året innan. År 2014 lossades och lastades containrar med eller utan last motsvarande ca 1 461 000 TEU i svenska hamnar. Antalet lossade och lastade containrar var något större året innan.

Samtidigt som den hanterade godsmängden har ökat mellan 2013 och 2014, har antalet ankommande lastfartyg till hamnarna minskat. Figur 1.9 visar utvecklingen av antalet fartygsanlöp till svenska hamnar. Mellan åren 2001 och 2014 minskade antalet fartygsanlöp med 32 procent, från 115 000 till 78 000. Passagerarfartyg och färjor står för störst andel av minskningen i antal anlöp. Av de 49 000 som nedgången i anlöp motsvarar står passagerarfartyg och färjor för 39 000 anlöp, vilket motsvarar 80 procent av minskningen. År 2014 var antalet anlöp 625 mindre än 2013. Även antalet anlöp med lastfartyg har minskat, men inte alls i samma omfattning.



Figur 1.9 Antal fartygsanlöp i svenska hamnar 2000–2014. Källa: Trafikanalys (2015c)

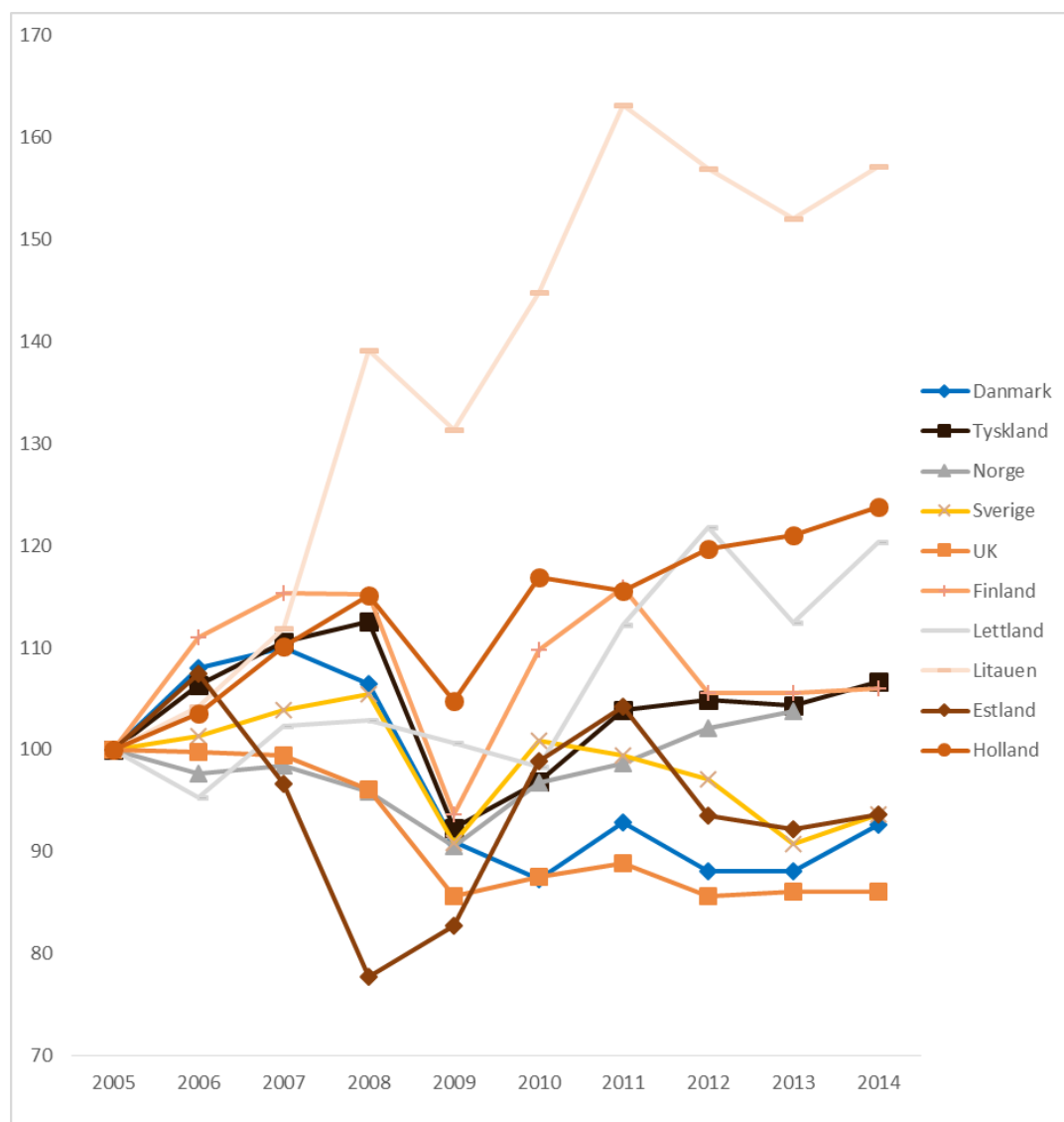
Eftersom mängden hanterat gods ökat med över 11 miljoner ton mellan åren 2005 och 2014, samtidigt som antalet fartygsanlöp har minskat med ca 27 400, kan man dra slutsatsen att fartygsstorleken ökat under åren. Trafikanalys statistik bekräftar denna slutsats. År 2005 hade de anlöpande fartygen en genomsnittlig bruttodräktighet på cirka ca 11 200 brutto. År 2014 var denna siffra ca 15 000 brutto. Detta betyder att den genomsnittliga bruttodräktigheten hos de till svenska hamnar ankommande fartygen har ökat med 34 procent mellan åren 2005 och 2014. Jämfört med år 2001 är ändringen ännu större; den genomsnittliga fartygsstorleken var 9 134 brutto år 2001 vilket betyder att storleken av de anlöpande fartygen har vuxit med 64 procent jämfört med år 2014.²⁴

Större fartyg ställer nya krav på hamnarna som måste ha kapacitet att både ta emot fartygen och att lagra och vidare distribuera större godsmängder. Det minskade antalet anlöp leder till

²⁴ Trafikanalys (2015c), tabell 2C

mindre sjötrafik till hamnområdena. Den stora mängden av gods som anländer vid en enstaka transport ställer ökade krav på landinfrastrukturen och hamnarnas kapacitet.

Det anses finnas överkapacitet i hamnarna idag, bl.a. på grund av det stora antalet hamnar som finns i Sverige.²⁵ Samtidigt anses överkapaciteten vara viktig för hamnarna för att kunna hantera nya volymer.²⁶

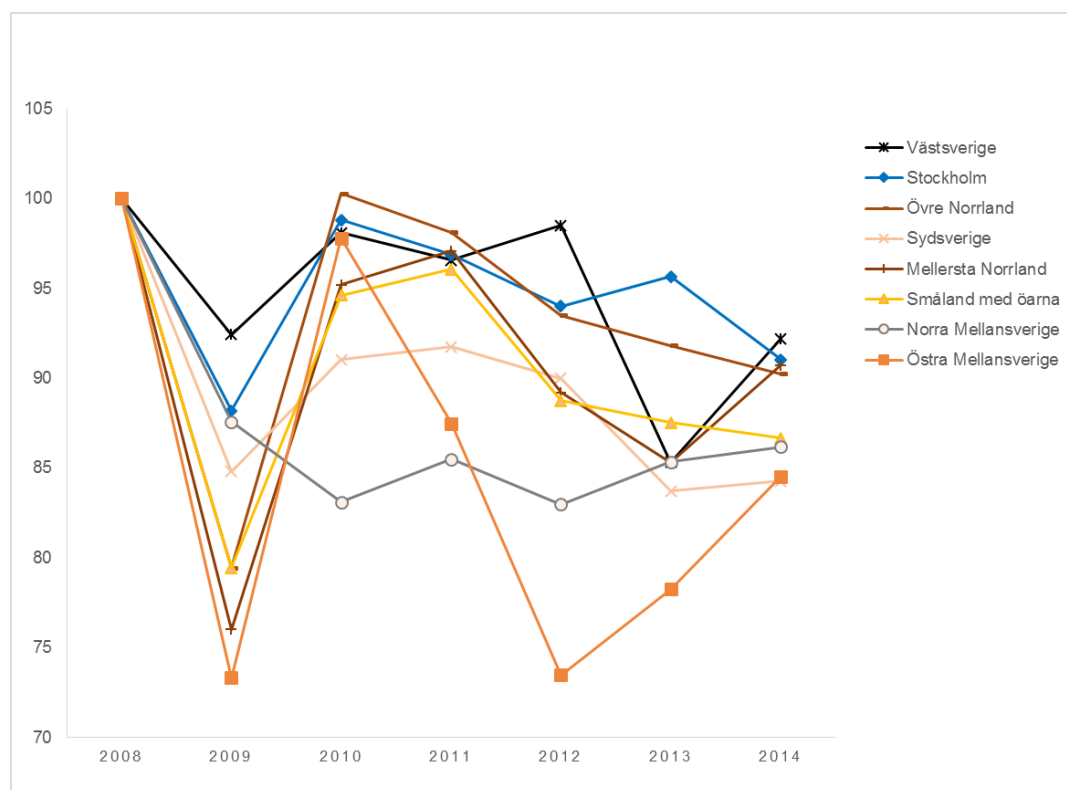


Figur 1.10 Indexerad utveckling av godshantering i hamnar för ett urval länder 2005-2014. Index=100 år 2005. 1 000 ton. (Eurostat 2015)

²⁵ Trafikanalys (2015e)

²⁶ Sveriges Hamnar (2015a)

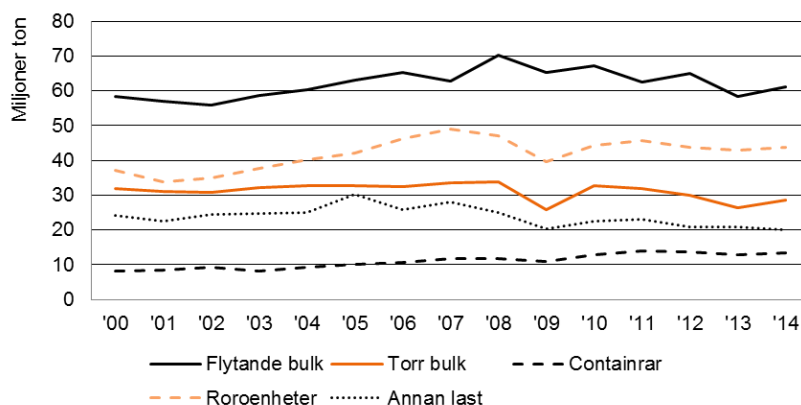
Figur 1.10 visar den relativa förändringen av mängden hanterat gods i hamnarna i ett urval närliggande länder mellan åren 2005 och 2014. Uppgifterna kommer från Eurostat. I många fall märks stora variationer från ett år till ett annat. I Sverige har mängden gods under perioden minskat med sammanlagt 6 procent. Detta kan jämföras med de andra nordiska länderna, varav även Danmark har haft en minskning i godshantering. Danska hamnar hanterar 7 procent mindre gods jämfört med 2005. Finland har däremot haft en ökning på 6 procent. För Norge finns inga siffror för 2014. Siffror från året innan visar på att mängden hanterat gods i de norska hamnarna hade ökat med 4 procent. Godsmängderna i Lettland och Litauen har ökat med anmärkningsvärda 20 respektive 57 procent. Även de holländska hamnarna hanterar betydligt mer gods och står för en ökning på 24 procent. Hantering av gods i tyska hamnar har ökat med 7 procent, medan det i estniska hamnar har minskat med 6 procent.



Figur 1.11. Indexerad godsvolymutveckling via hamn fördelat per riksområde 2008–2014. Index=100 år 2008.
Källor: Bearbetning av SIKa (2009), Trafikanalys (2010, 2011a, 2012, 2013b, 2014, 2015c).

Figur 1.11 visar utvecklingen för hamnarna i Sveriges olika riksområden. Östra Mellansverige (Gävle och Hudiksvall) har haft positiv utveckling sedan 2012. Västsverige (Göteborg och Brofjorden) har vänt sin negativa utveckling 2013 till positiv 2014. Även Mellersta Norrland, Norra Mellansverige (Gävle och Hudiksvall) och Småland med öarna har haft positiv utveckling. Stockholm (Norrtälje-Nynäshamn) och Övre Norrland har däremot haft något negativ utveckling. Utvecklingen i Sydsverige (Malmö, Helsingborg och Trelleborg) har varit oförändrad. Även om vissa områden har haft negativ utveckling under 2015, är det sammansatta resultatet positivt. Detta är en följd av Sydsveriges oförändrade och

Västsveriges positiva resultat. Dessa områden svarar för ca 22 procent respektive 40 procent av Sveriges totala godshantering.



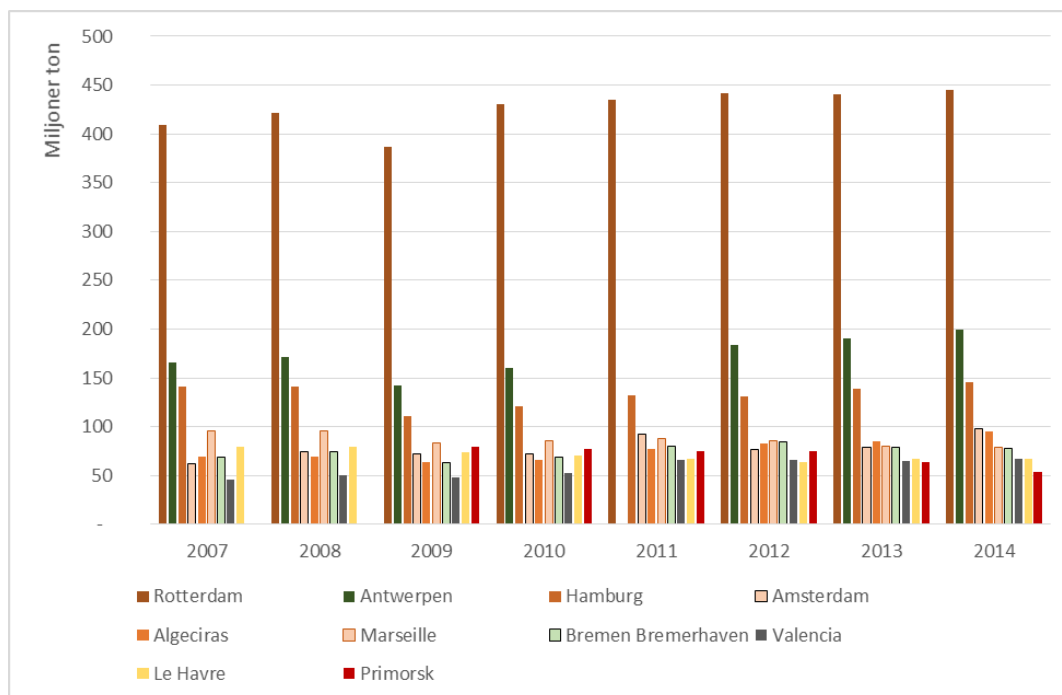
Figur 1.12 Utveckling av godshantering år 2000 -2014 för olika lasttyper. Källa: Trafikanalys (2015c)

Figur 1.12 visar hur hanteringen av olika lasttyper har utvecklats i svenska hamnar mellan 2000 och 2014. Flytande bulk har varit den vanligaste förekommande lasttypen i svenska hamnar under hela mätperioden och står för över en tredjedel av den hanterade godsmängden. Hantering av roroenheter ökade kraftigt mellan 2001 och 2007 men har därefter minskat, för att sedan stabilisera sig under de senaste åren. 2014 svarade denna lasttyp för en fjärdedel av hamnarnas godshantering. Containrar har uppvisat den största relativa ökningen. Containrarnas andel av den totala lastmängden har ökat från 5 procent 2013 till 8 procent 2014.

Containerhamnar

UNCTAD har sammanställt en lista över världens största containerhamnar, mätt i antal TEU. Informationen om hamnar i UNCTADs rapport *Review of Maritime Transport 2015* handlar främst om containerhamnar då tillgången till information kring andra hamnar anses osäker.²⁷ De tjugo största hamnarna på listan svarade för hanteringen av 310 116 000 TEUs under 2014, vilket är 4,5 procents ökning jämfört med året innan och motsvarar ca 46 procent av världens containerhantering. De största hamnarna är Shanghai, Singapore och Shenzhen. Sexton hamnar på listan ligger i Asien, tre i Europa och en i Nordamerika.

²⁷ UNCTAD (2015), s 66



Figur 1.13 Europas största hamnar mätt i hanterat ton. Källa: Göteborgs hamn²⁸

Figur 1.13 visar Europas största hamnar, mätt i mängden hanterat gods. Rotterdams hamn är störst, följd av – i fallande ordning – Antwerpen, Hamburg, Amsterdam, Algeciras, Marseille, Bremen, Valencia, Le Havre och Primorsk. Amsterdams hamn var mindre än Algeciras hamn år 2013, men hanterade flera ton gods 2014 än Algeciras. På samma sätt var Valentias hamn mindre än Le Havres år 2013, men större år 2014.

²⁸ <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Volymer-och-godsfloden/>

2 Sjöfartens internationella konkurrenssituation

Detta kapitel handlar om svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation och utgör själva kärnan i rapporten. Kapitlet inleds med en internationell utblick över större trender inom den internationella sjöfarten. Därefter beskrivs sjöfartens nationella konkurrensvillkor och hur de utvecklats under 2015 samt några intressanta analyser som publicerats under året. Sist behandlas sjöfartens konkurrens i förhållande till övriga trafikslag.

2.1 Internationell utblick

Sjöfarten utanför klimatavtal

Sjöfarten lämnades utanför det klimatavtal som länderna enades om på klimattoppmötet COP21 i Paris i december 2015. Beslutet att undanta sjöfarten från det övergripande avtalet kan leda till lokala särregler, vilket skulle innebära konkurrensnackdel för de fartyg som omfattas av särregleringen. EU har redan uppmärksammat prognosen om att sjöfartens utsläpp kommer att öka mellan 50 och 250 procent till 2050 och vidtagit åtgärder.²⁹ Sjöfartsbranschen önskar nu att IMO tar upp frågan för att istället skapa gemensamma globala regler för hela sjöfarten.³⁰

Sjöfartens framtida möjligheter och utmaningar

Nya möjligheter med större kanaler. År 2014 påbörjades konstruktionen av en ny Suez Kanal vid sidan av den existerande kanalen. Kanalen förväntas öka antalet passerande fartyg från ungefär 49 per dag till 97 per dag. Restiden förväntas minska från 18 till 11 timmar och väntetiden från dagens åtta till elva timmar till tre timmar.³¹ Den förväntade tidsbesparingen är alltså hög, vilket kan komma att påverka transportkostnaderna för gods från Asien.

Även Panamakanalen är i expansion och kommer att tillåta större fartyg, *post-panamax* upp till 13 500 TEUs³², att passera kanalen genom Panama mellan Atlanten och Stilla havet. Idag tillåter kanalen trafik med fartyg på ungefär 5 000 TEUs. Konstruktioner av den nya kanalalen påbörjades redan 2007 och förväntades bli färdig i december 2015. Ungefär 10 procent av arbetet kvarstår fortfarande.³³ Kanalen är del av mer än 144 maritima rutter som för samman 160 länder och når ungefär 1700 hamnar i världen. År 2013 transporterades 3,4 procent av världens sjötransporterade gods via kanalen.³⁴

De största utmaningarna som sjöfarten möter anses bland annat bestå av de ökade och koncentrerade trafikvolymerna som de allt större fartygen orsakar, instabila oljepriser och

²⁹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

³⁰ Sjöfartstidningen (2015a)

³¹ <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=69>

³² UNCTAD (2014), s 69

³³ <https://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/>

³⁴ UNCTAD (2014), s 69-70

övergång till alternativa bränslen, de nya svavelreglerna och ändrade rutter som följd av nya sjövägar.

2.2 Sjöfartens konkurrensvillkor

Trafikanalys har tidigare identifierat ett antal faktorer som har stor betydelse för svenskflaggade fartygs internationella konkurrenssituation - skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Längre fram i detta kapitel redogörs för utvecklingen inom dessa områden.

Rederierna konkurrerar vanligen med pris och kvalitet (frekvens och pålitlighet). Konkurrensen skiljer sig mellan de olika typer av sjöfart som bedrivs (se tabell 2.1); konkurrensen inom bulk- och containersjöfart är starkt fokuserad på pris och inom ro-ro- och passagerarsjöfart på specialisering och mervärde. Även för tanksjöfarten, som traditionellt konkurrerat med pris, blir specialisering och mervärde, t.ex. i form av säkerhet och miljömedvetenhet, allt viktigare.

Typ av sjöfart	Typ av konkurrens
Tanksjöfart	Traditionellt sett pris. Viss trend mot ökad specialisering och fokus på mervärde.
Bulksjöfart	Pris
Container-/Feedersjöfart	Pris
Ro-ro-sjöfart	Specialisering och mervärde
Passagerarsjöfart	Specialisering och mervärde

Tabell 2.1 Konkurrens inom sjöfartens olika delsegment. Källa: Copenhagen Economics, s 31

Den ökade konkurrensen från Asien har lett till ökat fokus på pris för alla segment. Kostnadseffektiviteten har därför blivit central för rederiernas långsiktiga överlevnad. Prispressen har varit störst inom standardsjöfart som bedrivs i internationell konkurrens. Rederiernas förmåga att reducera eller effektivisera kostnader bestäms främst av deras kostnadsstruktur. Sjöfart är en mycket kapitalintensiv näring. Tabell 2.2 visar hur kostnadsfördelningen skiljer sig mellan de olika segmenten, men kapital och bränsle är generellt de största kostnadsposterna.³⁵ Möjligen är bränslets andel mindre idag på grund av de låga bränslepriserna. Sedan beräkningen har oljepriserna gått ner uppskattningsvis 70 procent.³⁶ Preiseffekter inom SECA till följd av svaveldirektivet ligger utanför uppskattningen.

³⁵ Copenhagen Economics, s 30 ff och Appendix 1

³⁶ <http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=crude-oil-brent&months=240>

Kostnadselement	Kostnader som andel av totala kostnader			
	Feederfartyg	Tank-, bulk-, containerfartyg	Ro-ro-fartyg	Passagerarfartyg
Bränsle	50 %	40 %	35 %	12-24%
Bemannning	5 %	3-6%	6 %	11-18%
Lager och smörolja	2 %	2 %	1 %	8-20 %

Tabell 2.2. Källa: Copenhagen Economics

En maritim strategi

Sjöfartspolitikerna styrs av mål och visioner som är uppsatta på både riksdags- och regeringsnivå. Utöver det transportpolitiska målet³⁷ att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, har riksdagen även antagit specifika näringspolitiska mål för sjöfarten. I januari 2013 redovisade regeringen en handlingsplan för sjöfarten vars syfte var att förbättra sjöfartens konkurrenskraft.³⁸ Enligt handlingsplanen ska sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring tillvaratas och den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. I augusti 2015 presenterade regeringen en svensk maritim strategi, ett inriktningsdokument för socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling av de maritima näringarna.³⁹

Regeringens maritima strategi är tredelad och omfattar en vision, en rad åtgärdsområden och en struktur för uppföljning. Strategins vision är följande:

*"Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö."*⁴⁰

Visionen vilar på tre likställda perspektiv: hav i balans, konkurrenskraftiga maritima näringar och attraktiva kustområden. Enligt strategin ska visionen nås genom sex åtgärdsområden: friskt och säkert hav, kunskap och innovation, planering med maritimt perspektiv, funktionella regler, internationellt samarbete samt förutsättningar för näringslivet och branschspecifika åtgärder.⁴¹

Enligt strategin är väl fungerande, ändamålsenliga och stabila ramvillkor, incitament och styrmedel grundläggande förutsättningar för näringslivet. Likvärdiga konkurrensvillkor jämfört med andra företag inom EU och globalt är av stor betydelse och för svenska rederier i internationell trafik är likvärdiga konkurrensvillkor av största vikt.⁴²

De delar av strategin som berör sjöfartens konkurrensvillkor kommer att presenteras under varje delrubrik nedan.

³⁷ Prop. 2008/09:93

³⁸ Regeringskansliet (2013)

³⁹ Regeringskansliet (2015a), s 3

⁴⁰ Regeringskansliet (2015a) s.14

⁴¹ Regeringskansliet (2015a), s 17

⁴² Regeringskansliet (2015a), s 36

Inom ramen för arbetet med den maritima strategin har bl.a. behovet att utveckla uppföljning av de maritima näringarna uppmärksammats. Både statistik- och övrig kunskapsutveckling behövs. Därför har regeringen avsatt 4 miljoner kronor per år från och med 2016 för framtida utvecklingsarbete.⁴³

Skatter och andra regelverk

Tonnageskatt

Ett gynnsamt skatteregelverk är av stor betydelse för alla sjöfartens delsegment.⁴⁴ En skillnad mellan Sverige och jämförbara länder har länge varit att Sverige inte har haft något tonnageskattesystem. Tonnagebeskattning innebär att istället för att betala konventionell bolagsskatt på vinsten som alla andra företag, bestäms det skattepliktiga resultatet av viss rederiverksamhet schablonmässigt utifrån fartygens nettodräktighet. Tonnageskatten är alltså oberoende av inkomster och utgifter. Det beräknade resultatet beskattas med den gällande skattesatsen. Fördelen med en sådan beskattning är att skattereglerna får mindre betydelse för rederiernas investeringsbeslut.⁴⁵ Redan 1997 godkände EU-kommissionen tonnageskatten för rederier i sina riktlinjer för statligt stöd.⁴⁶ Enligt en studie av den brittiska konsultfirman *Oxford Economics* 2014 hade den totala ekonomiska tillväxten inom EU varit över 50 procent lägre, om de statliga stöden för sjöfart inom EU inte funnits. Studien jämför också den svenska flottans utveckling med Englands, Tysklands, Frankrikes och Danmarks flottor. Det gemensamma för de andra länderna är att de har infört ett tonnageskattesystem. Dessa länder har också haft en stark ökning av storleken på sina nationella flottor samtidigt som det svenska registret minskat. Eftersom världsfloTTan samtidigt har vuxit har den svenska flottans andel av världsfloTTan enligt *Oxford Economics* analys fallit från 1,1 procent 1980 till enbart 0,1 procent år 2012.⁴⁷

Tonnageskatteutredningen⁴⁸ presenterade ett frivilligt tonnageskattesystem för fartyg som är registrerade i det svenska fartygsregistret. Syftet är att svenska rederier i internationell trafik ska få konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i andra länder i Europa och att både förhindra fortsatt utflaggning av svenska fartyg och att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan.⁴⁹ Efter regeringens förslag pågår för närvarande riksdagsbehandling. Den nya skatten föreslås träda i kraft den 20 juni 2016.⁵⁰

Trafikanalys bedömer att tonnageskattesystemet kommer leda till en minskad utflaggning. En ökad inflaggning torde dock kräva mer långtgående åtgärder. Därför ses effekter i termer av ökad registrering i det nationella fartygsregistret som mer osäkra.

⁴³ Prop. 2015/16:1, s 59

⁴⁴ Copenhagen Economics, s 33-35

⁴⁵ <http://www.regeringen.se/debattartiklar/2015/11/nu-infor-vi-tonnageskatt-for-svensk-sjofart/>

⁴⁶ Sjöfartstidningen (2015)

⁴⁷ Oxford Economics (2014), s 51-52. Orsaken till att Oxford Economics kommer fram till en annan siffra för den svenska flottans andel av världsfloTTan än Trafikanalys är antagligen att deras analys omfattar även andra fartyg än handelsfartyg och passagerarfartyg över 100 brutto.

⁴⁸ SOU 2015:4

⁴⁹ <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁵⁰ <http://www.regeringen.se/debattartiklar/2015/11/nu-infor-vi-tonnageskatt-for-svensk-sjofart/>

Regelförenkling

Regeringen har ansett det vara viktigt att modernisera reglerna, bland annat för att förbättra förutsättningarna för att registrera fartyg i Sverige.⁵¹ Regeringen har låtit en särskild utredare komma med förslag på förenklingar av de regler som rör sjöfarten. Förslagen presenterades den 1 juli 2015 i promemorian om *Regelförenkling för sjöfarten*. Syftet med förslagen är att underlätta köp och försäljning av skepp, registrering av skepp i samband med skeppslega (*bareboat charter*), förenkling av registrering av mindre skepp samt en mer generell modernisering av Transportstyrelsens registreringsverksamhet. I utredningen föreslås bl.a. att fartygsregistret utökas med en ny del för skeppslega i vilken utländska fartyg som har hyrts ut i huvudsak obemannade tillfälligt kan registreras under svensk flagg.⁵² Detta för att underlätta rederiernas affärsverksamhet när de behöver hyra in ett fartyg under en begränsad tid. Man föreslår även en möjlighet till villkorad registrering för viss tid för de fall de utländska registren inte avregistrerar fartyg innan en ny registrering skett.⁵³ I promemorian föreslås vidare att definitionen av skepp ändras så att den omfattar fartyg med en skrovlängd över 24 meter. För båtar med skrovlängd mellan 15 och 24 meter föreslås krav på obligatorisk registrering i fartygsregistrets båtdel oberoende av om de används yrkesmässigt eller för fritidsändamål.⁵⁴ Promemorian har nyligen remissbehandlats.

Förenkling av fartygsregistrering

Rederierna möter andra villkor för hantering av tillsyn och tillstånd i andra länder. Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att bl.a. underlätta tillsyn, nybyggnation och inflygning av fartyg.⁵⁵ Regeringen har också gett i uppdrag åt Transportstyrelsen, Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd att utreda förutsättningarna för ett sammanhållet förfarande vid fartygsregistrering. Vid genomförande av uppdraget ska förslagen i utredningen om regelförenkling beaktas. Syftet med uppdraget är att åstadkomma förenkling för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter, fartygsregistrering och ansökan om sjöfartsstöd. Fartygsägare ska endast behöva lämna uppgifter till en myndighet. Arbetet förväntas leda till sänkta kostnader för företagen när samma uppgifter inte längre behöver lämnas till flera myndigheter. Uppdraget ska redovisas i slutet av oktober 2016.⁵⁶

Svaveldirektivet

Ett viktigt styrmedel för bättre miljö, som dock samtidigt har potential att påverka svensk sjöfarts konkurrenskraft negativt är svaveldirektivet⁵⁷, som berör s.k. svavelkontrollområdena i Nordeuropa och Nordamerika (*sulphur emission control area*, SECA). Det nordeuropeiska SECA-området omfattar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Direktivet trädde i kraft 1 januari 2015. De nya bestämmelserna innebär att maxgränsen för svavelhalten i marint bränsle sänks i kontrollområdena från tidigare 1,0 viktprocent till 0,1 viktprocent. Maxgränsen

⁵¹ Regeringskansliet (2015a), s 36

⁵² Promemorian *Regelförenkling för sjöfarten*, s.74

⁵³ Promemorian *Regelförenkling för sjöfarten*, s 67

⁵⁴ Promemorian *Regelförenkling för sjöfarten*, s 99 - 92

⁵⁵ Regeringskansliet (2015a), s 36

⁵⁶ Regeringsbeslut (2015)

⁵⁷ Direktiv 2012/33/EU

för resterande EU, och globalt, är 3,5 viktprocent. År 2020 kommer gränsen att sänkas till 0,5 viktprocent inom resten av EU. Samma gräns planeras gälla även globalt.⁵⁸

Trots att kostnadsstrukturen skiljer sig mellan olika typer av sjöfart, är bränslekostnaden procentuellt viktigast för alla segment. Tabell 2.2 visar bränslekostnadens procentuella betydelse jämfört med de totala kostnaderna. Bränslekostnaden spelar en avgörande roll för rederiernas konkurrenskraft i framförallt feedersegmentet där bränsle står för 50 procent av kostnaderna. Även för större containerfartyg, tankfartyg och bulkfartyg är bränslekostnaderna av stor betydelse. För dessa segment utgör de ca 40 procent av de totala kostnaderna. Däremot motsvarar bränslekostnaden normalt endast mellan 12 och 24 procent av kostnaderna för passagerarsjöfarten. Även för ro-ro-segmentet är bränslekostnaden av något mindre betydelse.⁵⁹

Möjligheterna att göra anpassningar av verksamheten för att sänka kostnader är viktiga. Det kan handla om att ändra trafikupplägg och sänka hastighet, s.k. "slow-streaming". Vidare är förutsättningarna för att ta ut av ökade kostnader av transportköparna är av stor betydelse för rederierna. Ju större andel av kostnaderna som kan flyttas över, desto bättre för transportören. Vid en ökning av transportpriserna för ett trafikslag finns emellertid alltid risk för överflyttning till annat trafikslag, vilket i detta fall skulle betyda järnvägs- eller vägtransporter. Ju mindre del av kostnaderna som kan flyttas över, desto större kostnader uppstår för rederierna, vilket i sin tur försämrar rederiernas lönsamhet. För många transportköpare i norra och mellersta Sverige är överflyttning från sjö- till landtransporter inte ett rimligt alternativ på grund av bristande tillgänglighet och kapacitet på väg eller järnväg. Dessa företag måste således ta eventuellt ökade kostnaderna för sina sjötransporter. För företag i södra Sverige däremot kan en överflyttning från sjö till land vara ett rimligt alternativ. Det blir alltså en avvägning för rederierna, i den utsträckning kostnadsökningar inte kan hanteras med egna anpassningar. Finns risk för överflyttning kommer sjötransportören förmodligen att välja att själv bära den ökade kostnaden för att undvika risken att transportköparen väljer ett annat transportalternativ, vilket skulle leda till totalt intäktsbortfall för sjötransportföretaget. Finns däremot inga alternativa transportmedel, tvingas transportköparen att acceptera de höjda priserna.

Trafikanalys har tidigare bedömt att införandet av svaveldirektivet skulle leda till att kostnaden för godstransporter skulle höjas och att vissa godstransporter skulle flyttas över till järnväg.⁶⁰ Majoriteten av sjöfarten antogs välja att köra på lågsavlig marin dieselbrännolja (LSMGO). Priset på LSMGO antogs komma att öka med 5-20 procent. På lång sikt antogs efterfrågan på flytande naturgas (LNG) eller andra alternativ komma att öka.

I slutet av 2014 började världsmarknadspriserna på oljor och oljedestillat falla kraftigt.⁶¹ Det kraftiga oljeprisfallet har inneburit att priset på lågsavligt bränsle (LSMGO) låg på samma nivå i december 2015 som bränsle med högre svavelhalt (IPC380) ett år tidigare. 31 december 2014 var priset för IPC380 320 dollar per ton. Ett år senare, dvs. den 31 december 2015, kostade LSMGO 307,5 dollar per ton och bara några dagar därefter var priset nere på 280,5 dollar.⁶² Ett rimligt antagande är därför att bränslekostnaderna för sjötransportörer som gick över till LSMGO från IPC380 i och med svaveldirektivets införande, har varit lägre under 2015 jämfört med perioden 2012 till 2014.

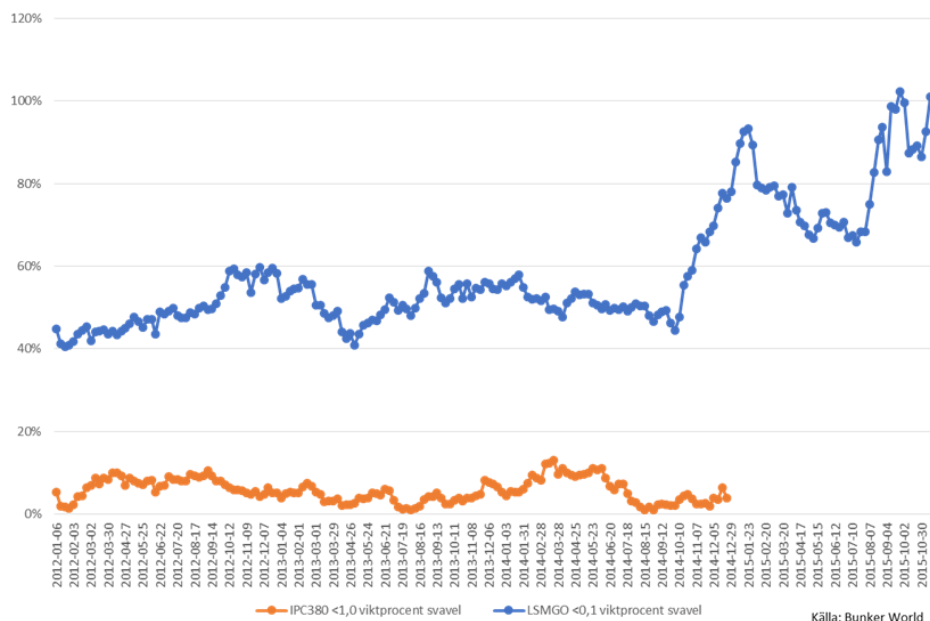
⁵⁸ Trafikanalys (2015h), s 11

⁵⁹ Copenhagen Economics, S 32

⁶⁰ Trafikanalys (2013a), ss 89 och 91

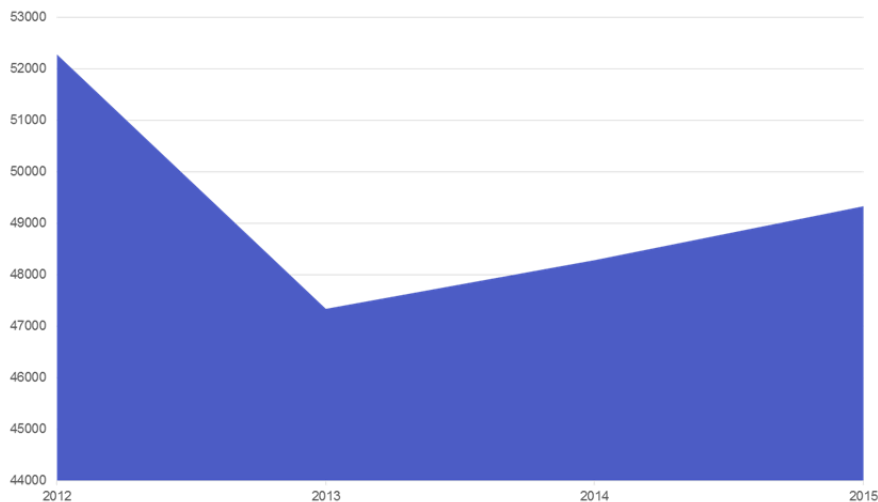
⁶¹ Trafikanalys (2015h), s 35

⁶² Källa: Bunker World, Rotterdampriser.



Figur 2.1 Relativ prisskillnad mellan IPC380 och LSMGO 2012 till 2015. Källa: Bunker World

Figur 2.1 visar utvecklingen av den relativa prisskillnaden mellan de bränslen som är tillåtna inom och utanför SECA mellan åren 2012 och 2015. Som bas används det bränsle som är tillåtet utanför SECA, dvs. IFO380 (även kallad HFO eller tjockolja) med 3,5 viktprocent svavel. Orange kurva visar den relativa prisutvecklingen av det bränsle som var tillåtet fram till den sista december 2014 i SECA, dvs. IPC380 med mindre än 1 viktprocent svavel. Den blå kurvan visar den relativa prisutvecklingen för det bränsle som är tillåtet efter 1 jan 2015, dvs lågsavlig marin dieselbrännolja, LSMGO, med max 0,1 viktprocent svavel. I och med det skärpta svavelkravet har den relativa prisskillnaden av tillåtet bränsle inom SECA ökat från intervallet 2 till 13 procent (orange) till intervallet 66 till 103 procent (blå). Från 1 januari 2015 har det tillåtna bränslet i SECA således blivit ännu dyrare relativt sett, vilket i en mening innebär en ökad konkurrensnackdel för de rederier som transporterar i SECA jämfört med rederier vars fartyg är verksamma utanför SECA. Samtidigt konkurrerar trafiken per definition på olika geografiska marknader. Även om den relativa prisskillnaden ökat, menar Trafikanalys att förväntningarna om kraftigt ökade reella bränslekostnader ändå inte har infriats.



Figur 2.2. Totalt lastad godsmängd (1000-tals ton) i svenska hamnar från Sverige till utlandet, 2012-2015 kv 1-3
Källa: Trafikanalys⁶³

Figur 2.2 visar utvecklingen av den totala mängden lastat gods i svenska hamnar. Statistiken är preliminär för de tre första kvartalen 2015 men visar en tydlig ökning av gods som transporteras till sjöss jämfört med de två föregående åren.⁶⁴ Detta tyder på att det inte skett en överflyttning av gods från sjö- till landtransporter till följd av svaveldirektivet. För en mer säker slutsats behöver givetvis en vidare analys av utvecklingen av transporterat gods i Sverige göras.

De mätningar av svavelutsläpp som har gjorts i det svenska SECA-området efter direktivets ikraftträdande har visat på en utsläppsminskning om cirka 80 procent.⁶⁵ Detta tyder på att direktivet har haft styrande effekt när det kommer till minskning av svavelutsläpp. Tidigare mätningar hade visat att ungefär 85 procent av fartygen uppfyllde pre-SECA-kraven på svavelhalt.⁶⁶

Den kortsiktiga effekten av svaveldirektivet är således att mängden gods som transporteras med sjötransporter inte minskat även om bränslekostnaderna blivit högre än de hade varit utan de nya svavelkraven. Samtidigt har svavelutsläppen minskat.

Bemanningsregler och bemanningskostnader

Regeringen skriver i sin maritima strategi att kompetensförsörjning och kontinuerlig kompetensutveckling är fundamentala för att företag ska bli innovativa och konkurrenskraftiga och därigenom kunna utveckla nya varor och tjänster. Dessutom anges rörligheten mellan universitet, högskolor, forskningsinstitut och näringsliv vara viktig för kompetensförsörjning, kunskapsöverföring och omställningsförmåga. Regeringen betonar även betydelsen av rörlighet mellan länder och svensk personal i företag utomlands. Idag finns kompetensbrist framför allt på det tekniska området och företag möter svårigheter att rekrytera kompetent

⁶³ Trafikanalys presentation på Transportforum 2016

⁶⁴ Trafikanalys (2015i)

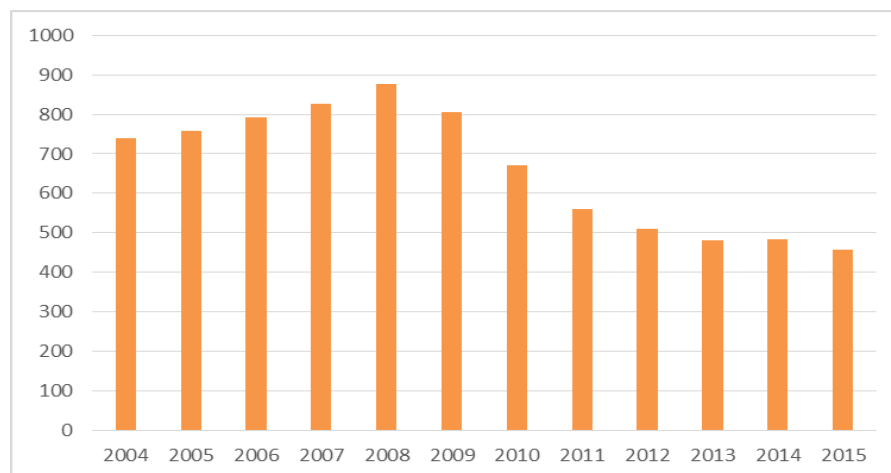
⁶⁵ <https://www.chalmers.se/sv/institutioner/rss/nyheter/Sidor/atta-av-tio-fartyg-foljer-de-nya-svavelreglerna.aspx>

⁶⁶ Chalmers (2014)

personal inom de maritima näringarna. Därför anser regeringen att det är centralt att arbeta med kompetensförsörjningsfrågor.⁶⁷

TAP-avtal

Bemanningskostnaderna varierar mellan sjöfartens olika delsegment. Vissa segment, såsom passagerarfartyg, är mer personalintensiva. Bemanningskostnaderna varierar mellan segmenten och utgör mellan 3 och 18 procent av de totala kostnaderna.⁶⁸ Möjligen kan bemanningskostnaderna ha ännu större betydelse för de svenska rederierna som inte har möjlighet att, i samma utsträckning som rederier i andra länder, anställa besättning från låglöneländer.⁶⁹ Arbetsmarknadens parter har sinsemellan reglerat andelen utländsk personal ombord på svenska fartyg sedan 1998 genom avtalet för tillfälligt anställd personal (TAP-avtalet). Avtalet ger möjlighet att anställa högst 50 procent utländsk personal per varje funktion ombord på svenskflaggade lastfartyg. Kvoterna gäller inte för varje enskilt fartyg utan avser rederier. Andelen av besättningen som omfattas av bestämmelserna bestäms i lokala förhandlingar. Skillnaden mellan svensk och utländsk personal består av att svenska rederianställda har betald ledighet i land medan TAP-anställda enbart får betalt för den faktiska arbetstiden. Antalet anställda kan alltså minskas avsevärt genom TAP-överenskommelser. År 2010 reviderades tillämpningsavtalet för ett antal rederier och parterna kom överens om en höjning av TAP-kvoterna till 75 procent.⁷⁰ En höjning av antalet TAP-anställda får störst genomslag i de segment där nationaliteten, t.ex. på grund av lägre språkrav, inte har någon större betydelse. I de segment där konkurrensen till stor del sker genom mervärde som skapas ombord, t.ex. språkkunskaper på kryssningsfartyg, är det svårare att dra nytta av TAP-överenskommelser än i de segment som framförallt konkurrerar med pris.



Figur 2.3 Utveckling av genomsnittligt antal TAP-anställda ombord på svenska fartyg mellan åren 2004 och 2015. Källa: bearbetning av information från Delegationen för sjöfartsstöd (2016b).

⁶⁷ Regeringskansliet (2015a), s 24

⁶⁸ Copenhagen Economics, s 32

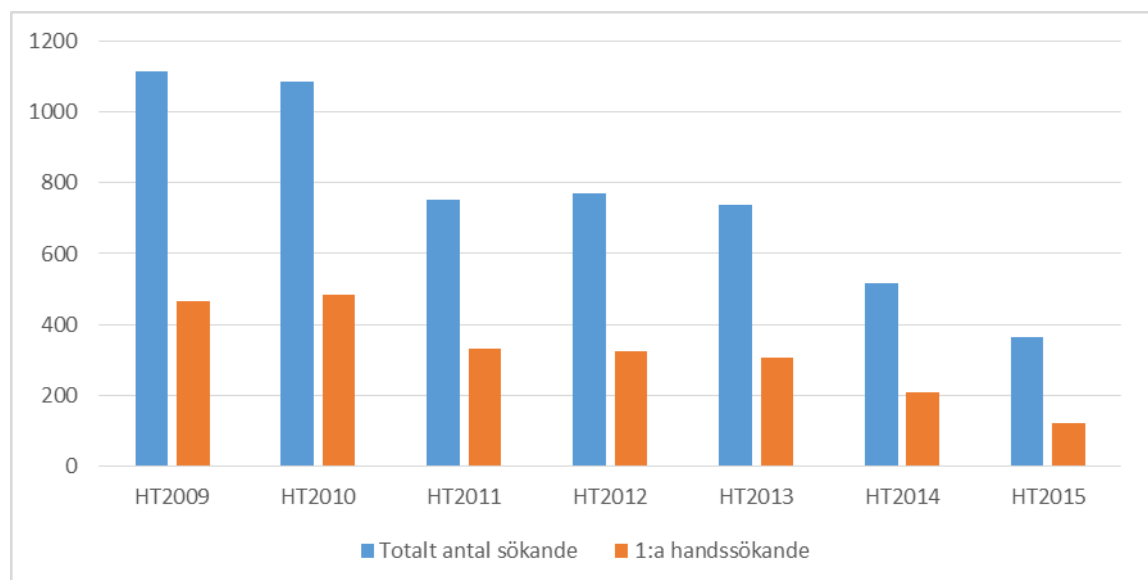
⁶⁹ Copenhagen Economics, s 35

⁷⁰ SOU 2010:73, s 34-35

Figur 2.3 visar utvecklingen av antal TAP-anställda ombord på svenska fartyg mellan åren 2004 och 2015. Siffrorna kommer från Delegationen för sjöfartsstöd och omfattar de fartyg som är berättigade till och får sjöfartsstöd. Antalet var störst 2008 då 877 TAP-anställda arbetade ombord på svenska fartyg. Sedan dess har antalet minskat till nästan hälften, och 2015 fanns 456 TAP-anställda. Mellan åren 2009 och 2012 minskade antalet anställda från tredje land med 17 procent per år. Mellan åren 2013 och 2014 skedde ingen förändring i antalet. Däremot minskade antalet med 6 procent mellan 2014 och 2015. De TAP-anställda som arbetar på de fartyg som erhåller sjöfartsstöd är uteslutande filippinska medborgare och arbetar normalt på sexmånaderskontrakt.⁷¹

Minskat antal sökande till sjöfartsutbildningarna

Figur 2.4 visar antalet sökande till Linnéuniversitetets 4-åriga Sjökapstensprogram med fartygsförlagd utbildning mellan höstterminen 2009 och höstterminen 2015. Statistiken visar att intresset för utbildningen har minskat. År 2009 var det totala antalet sökanden till programmet 1 116 varav 465 hade utbildningen som förstahandsval. År 2015 var motsvarande siffrorna 363 och 120. Intresset för utbildningen kan därmed sägas ha minskat med ca 67 procent om man tittar på totala antalet sökanden. Till Sjökapstensprogrammet på Chalmers tekniska högskola sökte 551 personer varav 159 hade utbildningen som förstahandsval. Även Chalmers utbildning har upplevt en minskning av intresse.



Figur 2.4. Sökande till Linnéuniversitetets 4-åriga Sjökapstensprogram med fartygsförlagd utbildning. Källa: UHR(2015)⁷²

Tabell 2.3 visar antal utfärdade examina på sjökapstens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige 2010-2015 vid Chalmers i Göteborg och Linnéuniversitetet i Kalmar. År 2015 utbildades sammanlagt 94 sjökapten och 72 sjöingenjörer. Detta betyder att antalet utfärdade examina

⁷¹ Delegationen för sjöfartsstöd (2016b)

⁷² UHR (2015), anmälningsskod LNU-61031

för sjökapten låg på samma nivå 2015 som året innan samtidigt som färre sjöingenjörer tog ut examen.

Tabell 2.3. Antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige 2010-2015.

	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Sjökapten Linné	46	41	50	68	52	27
Sjökapten Chalmers	48	53	54	70	62	37
Sjökaptener Totalt	94	94	104	138	114	64
Sjöingenjör Linné	28	43	33	29	24	38
Sjöingenjör Chalmers	44	45	41	45	43	44
Sjöingenjörer Totalt	72	88	74	74	67	82

Källa: LnU (2013) , LnU (2015), Lnu (2016), Chalmers (2013), Chalmers (2015), Chalmers (2016)

Arbetsmiljö ombord

Trafikanalys har jämfört arbetsmiljö- och arbetstidsreglerna mellan trafikslagen⁷³ och funnit att regleringen för sjöfarten skiljer sig från övrig reglering på många sätt. Utöver arbetsmiljölagen⁷⁴ och arbetsmiljöförordningen⁷⁵, gäller även fartygssäkerhetslagen⁷⁶ och fartygssäkerhetsförordningen⁷⁷ för arbete ombord på fartyg. Avsikten med att göra den allmänna arbetsmiljölagstiftningen gällande även för sjöfart har varit uppfattningen att arbetsmiljöregleringen bör vara densamma ombord och på land förutom när sjöfartens särskilda förhållanden påkallar annat.⁷⁸ Arbetsmiljöregleringen utvecklas främst genom myndighetsföreskrifter. Eftersom föreskriftsarbetet på området sker genom två skilda myndigheter, Transportstyrelsen och Arbetsmiljöverket, utvecklas inte arbetsmiljöregleringen i praktiken på ett homogent sätt. Det är även dessa myndigheter som ansvarar för arbetsmiljötillsyn. Arbetsmiljön ombord besiktigas regelbundet. Arbetsmiljön på land är föremål för riskbaserad tillsyn vilket betyder att vissa företag aldrig inspekteras. Den allmänna arbetsmiljötillsynen som utförs av Arbetsmiljöverket är avgiftsbefriad medan sjöfarten betalar för arbetsmiljöinspektionerna.

En jämförelse mellan arbetstidsreglerna visar att till sjöss är den tillåtna arbetstiden längst, tiden på dygnet påverkar arbetstiden minst och att krav på den sammanlagda sömnen (dygnsvilan) är minst. Dessa skillnader kan många gånger förklaras av arbetets särskilda karaktär och av att säkerhetsfrågorna ofta går före arbetsmiljötänket. När sjömän arbetar är de alltid på arbetsplatsen. Vardagskraven påverkar inte på samma sätt som i de flesta andra yrken. Vilan sker främst under de längre ledigheter som ombordvistelsen motiverar.

⁷³ Trafikanalys (2015g)

⁷⁴ Arbetsmiljölagen (1977:1160)

⁷⁵ Arbetsmiljöförordning (1977:1166)

⁷⁶ Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

⁷⁷ Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

⁷⁸ Prop. 2002/03:109, s 78

De grundläggande arbetsmiljöregler som gäller för internationell sjöfart regleras i *Maritime Labour Convention* (MLC). Eftersom de svenska arbetsmiljöreglerna ofta är striktare än de internationella reglerna i MLC utgör de svenska arbetsmiljöreglerna i någon mån en konkurrensnackdel för rederier som seglar med svenskflaggade fartyg, i de fall reglerna är betungande eller resurskrävande. Samtidigt utgör själva konventionen en konkurrensfördel för svenska redare eftersom den generellt har höjt standarden på arbetsmiljön ombord internationellt. God arbetsmiljö är också en del av svensk kvalitetssjöfart. Att arbetsmiljötillsynen är avgiftsbelagd för sjöfart men budgetfinansierad för andra trafikslag kan i någon mån vara en konkurrensnackdel för sjöfarten.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stödet ges för ombordanställda som arbetar på svenskregistrerade fartyg som är utsatta för internationell konkurrens.⁷⁹ Detta innebär att rederierna varken betalar skatt på dessa besättningarnas lönekostnader eller de ovannämnda kostnader som normalt faller på arbetsgivaren. Stödet utvidgades 2014 för att möjliggöra att fler fartygskategorier skulle kunna erhålla stöd men har varit oförändrat under 2015. Efter ändringen har 18 beslut om sjöfartsstöd överklagats. Diskrepans har funnit band annat om i vilken utsträckning fartyg varit sysselsatta och om betydelsen av "internationell konkurrens".⁸⁰ Det är möjligt att lagen kommer att behöva förtydligas.

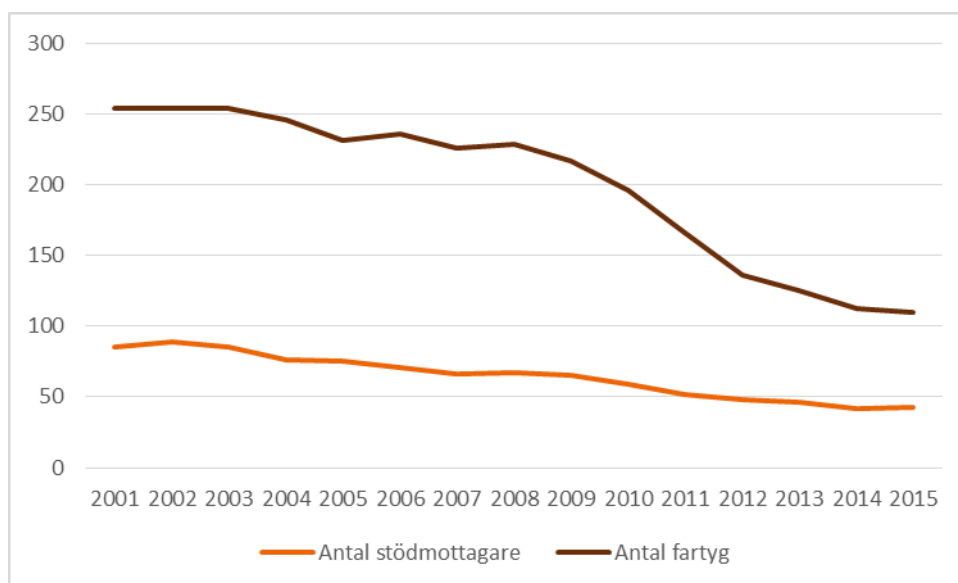
Det svenska sjöfartsstödet har de senaste åren uppgått till i genomsnitt 1,7 miljarder kronor per år. Trafikanalys uppföljning har visat att stödet fortfarande är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Eftersom sjöfartsstödet är villkorat med att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret har utvecklingen lett till att både antalet stödberättigade fartyg och antalet rederier som fått stöd har minskat. En statistisk uppföljning visar också att den negativa utvecklingen för antalet svenska ombordanställda har fortsatt, trots en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi. Det sammanlagda antalet svenska ombordanställda i den inhemska handelsflottan har minskat med ca 570 personer sedan 2010, till ca 2500 ombordanställda per dag år 2014. Omvandlat till sjödagar betyder detta att svensk besättning år 2010 utförde ca 1 123 500 sjödagar på svenska fartyg, medan siffran för 2014 var ca 916 000. Även det genomsnittliga antalet svenska befälhavare har minskat.

Det svenska sjöfartsstödet har haft ungefär lika stor betydelse för företagets lönsamhet som tidigare. Samtidigt är det stora skillnader mellan de segment som ingår i undersökningen. Lönsamhet och kapitalstruktur varierar mellan olika rederisegment, men det finns också stora skillnader mellan de enskilda företagen inom segmenten. Det sammanlagda stödet till rederiföretagen minskade 2014 med 68 miljoner kronor till 1,41 miljarder kronor, vilket är det lägsta totala stödbeloppet sedan år 2001. Stödet utgjorde i genomsnitt 3,4 procent av den sammanlagda omsättningen, vilket är en oförändrad andel jämfört med året innan. Lönsamheten hade på en aggregerad nivå i medeltal ökat något mätt i räntabilitet på eget kapital. Utan sjöfartsstöd skulle rederierna inte kunna bedriva den verksamhet de gör idag. Rederierna skulle förstås kunna anpassa verksamheten på annat sätt men den sannolika anpassningen skulle vara att de svenskregistrerade fartygen skulle flaggas ut.⁸¹

⁷⁹ Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd

⁸⁰ Delegationen för sjöfartsstöd (2016c)

⁸¹ Trafikanalys (2015e)



Figur 2.5 Antal stödmottagare och fartyg från 2001 till 2015. Källa: Bearbetning av data från Delegationen för sjöfartsstöd (2016a), Trafikverket.

Figur 2.5 visar antalet fartyg och företag (rederier) som mottagit sjöfartsstöd mellan åren 2001 och 2015. Både antalet stödmottagande företag och antalet fartyg har minskat med ungefär 50 procent. År 2015 mottog 43 rederier sjöfartsstöd för verksamhet som bedrevs med 110 fartyg. Det sammanlagda stödbeloppet uppgick till 1 426 miljoner kronor.

Administration och tillsyn

Tillsyn av befintliga regler är viktigt bl.a. för att tillförsäkra efterlevnaden och lika konkurrensvillkor mellan aktörerna. Enbart genom att göra samma regler gällande för alla aktörer åstadkoms likvärdiga konkurrensvillkor.

Hamn-, farleds- och lotsavgifter anses normalt inte påverka rederiernas flaggval då dessa avgifter utgår oberoende av vilken flagga fartyget för. Stora skillnader i registreringskostnader kan däremot ha en sådan effekt.⁸² Avgifter påverkar emellertid alltid rederiernas kostnader och även om deras betydelse är begränsad i jämförelse med totala kostnader anser Trafikanalys att det är relevant att redovisa utvecklingen av administrativa kostnader. Det är också möjligt att de administrativa kostnaderna blir mer framträdande i framtiden i och med att transportkostnaderna blir mindre.

Transportstyrelsens avgifter inom sjöfartsområdet

Transportstyrelsens verksamhet är till stor del avgiftsfinansierad. Tillstånd, tillsyn och registerhållning av svenskregistrerade fartyg är avgiftsfinansierade sedan 2011. Huvudprincipen är att varje enskild tillståndshavare betalar de kostnader som ärendet genererar. Avgifterna ska beräknas så att full kostnadstäckning uppnås. En avgift får inte

⁸² Copenhagen Economics, s 46

täcka kostnader för en annan bransch eller annan tjänst inom samma bransch.⁸³

Transportstyrelsen disponerade tidigare en del av farledsavgifterna. Denna finansiering minskade successivt för att helt avvecklas 2013. När subventionen genom farledsavgifter försvann ökades de fasta tillsynsavgifterna, vilket betyder att rederierna har fått betala väsentligt höjda tillsynsavgifter för en oförändrad tjänst.

Transportstyrelsen tar ut avgifter för registrering, och för användning av fartygsregistret. Även expeditionsavgifter tas för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd. Vid registrering behöver fartyg skeppsmätas. Detta görs av Transportstyrelsen. Även skeppsmätningen är avgiftsbelagd.

Transportstyrelsen har senast ändrat sina avgifter genom TSFS 2015:45 *Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom sjöfartsområdet*. De nya föreskrifterna börjar gälla från 1 januari 2016 och medför att registreringsavgiften, avgifter för skeppsmätning och behörigheter samt tillsynsavgiften förändras jämfört med 2015. Antalet avgifter blir färre vilket lett till att vissa avgifter höjs och andra sänks. Tillsynsavgiften reduceras med anledning av utökad delegering.

Avgiften för registrering av skepp höjs från 16 100 kr till 23 000 kr. Tabell 2.3 visar alla ändringar av avgifter för registerärenden.

⁸³ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering/>

Tabell 2.4 Ändrade avgifter för registerärenden hos Transportstyrelsen

Ärende	2015	2016
Registrering av skepp, inkl. samtidig förvärvsinskrivning och nationalitetscertifikat	16 100	23 000
Registrering av skeppsbygge, inkl. samtidig förvärvsinskrivning	12 600	19 000
Inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge eller andel däri	6 300	7 500
<i>Övriga nedanstående registreringsåtgärder</i>		
Överföring av skeppsbygge till fartygsregistrets skeppsdel och utfärdande av nationalitetscertifikat	6 300	5 500
Avregistrering av skepp eller skeppsbygge	4 200	5 500
Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, inkl. avförande av förbehåll om skeppsnamn	6 300	5 500
Inteckning, inkl. dödning av inteckning	8 400	5 500
Utbyte av pantbrev per skepp eller skeppsbygge	4 200	5 500
Nedsättning eller sammanföring av inteckning per skepp eller skeppsbygge	5 600	5 500
Anteckning om innehav av pantbrev, inkl. avförande av anteckning om innehav av pantbrev	3 500	5 500
Åtgärd i annat fall i registerärende	2 800	5 500
Partrederiärende	8 400	5 500
För annat beslut än bifall och uppskov för registreringsåtgärd	2 800	5 500
Tillfällig nationalitetshandling, nationalitetscertifikat i dubblett, nationalitetsbevis i original eller dubblett	3 500	2 500
Avregistreringsintyg för ett visst fartyg eller skeppsbygge	3 500	2 500
Bevis om att ett visst fartyg eller skeppsbygge inte finns upptaget i fartygsregistret	3 500	2 500
Registerutdrag	2 100	2 500

Källa: Transportstyrelsen (2016c)

De ändrade avgifterna innebär till exempel att ett passagerarfartyg med 51 000 brt i internationell trafik med delegerad tillsyn får en ökad registreringsavgift på ca 6 900 kr men samtidigt får en sänkning av tillsynsavgiften med ca 175 000kr. Den utökade delegeringen, som främst väntas beröra passagerarfartyg i internationell trafik, innebär att reduktionen ökar från 20 procent av avgiften till 80 procent (med full delegation). För exemplet ovan betyder detta att för passagerarfartyget med full delegering uppgår avgifterna till 84 000 kr istället för de 260 000 kr som utgick enligt avgiftsreglerna 2015.⁸⁴ Avgiftssänkningen betyder emellertid inte att det även blir en kostnadssänkning för rederierna eftersom delegeringen kan innebära att det tillkommer ökade kostnader gentemot klassificeringssällskap.

Farledsavgifter

Den 1 januari 2015 justerades farledsavgifterna till följd av de nya gränsvärdena för svavel i marint bränsle. Svavelavgiften försvann. Numera miljödifferentialer Sjöfartsverket farledsavgifterna enbart gentemot utsläpp av kväveoxider. Justeringen innebär en sänkning av

⁸⁴ Transportstyrelsen (2016c)

den fartygsbaserade delen av avgiften med 24 miljoner kronor och en ökning av miljödifferenteringen på kväveoxider med 21 miljoner kronor.

Farledsavgiften är tvådelad. Den ena delen tas ut utifrån fartygets bruttodräktighet och den andra utifrån lastat och lossat gods. För inrikes trafik tas den godsbaserade avgiften ut endast för lastat gods. Maximalt fem anlöp för passagerarfartyg och två anlöp för övriga fartyg per kalendermånad avgiftsbeläggs för den bruttobaserade delen av farledsavgiften. Den tas ut med 2,25 kr för varje enhet av fartygets bruttodräktighet för passagerarfartyg och med 2,55 kr per bruttoenhet för lastfartyg. Vid full svavelavgift var de tidigare avgifterna 2,75 kr per bruttoenhet för lastfartyg respektive 2,50 kr per bruttoenhet för passagerarfartyg.

Den godsbaserade avgiften tas ut med 2,75 kr per ton gods. För så kallat lågvärdigt gods är avgiften istället 1 kr per ton gods.⁸⁵ Denna avgift är därmed oförändrad.

Regeringen anser att ekonomiska styrmedel, såsom farledsavgifter, bör användas på sådant sätt att incitament för miljöförbättrande åtgärder är tydliga och att föregångare premieras.⁸⁶ Detta bidrar till innovation och omställning till hållbara transporter. En ökad eller i alla fall fortsatt differentiering av farledsavgifterna kan alltså förväntas i framtiden. Sjöfartsverket införde miljödifferenterade farledsavgifter redan 1998 och avser att i framtiden utreda lämpliga ekonomiska styrmedel för att ytterligare minska sjöfartens miljöpåverkan på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.⁸⁷

Lotsavgifter

Från 2015 gäller nya föreskrifter för lotsning.⁸⁸ I och med föreskriftsförändringen höjdes avgiften för en normal tidsbaserad lotsning med 5 procent. Även avgiften för s.k. tvåmanslots höjdes med ungefär 5 procent. Därutöver höjdes den distansbaserade taxan vid öppensjölotsning och Öresundslotsning. Avgiftsreduktionen för lotsningar på över 15 timmar togs bort.⁸⁹

1 januari 2016 höjdes lotsningsavgifterna igen.⁹⁰ Den nya höjningen är 5 procent jämfört det som redovisats ovan. Enbart distanstillägg och resekostnaderna i samband med öppensjölotsning behålls oförändrade. Enligt Sjöfartsverket har myndigheten haft en för låg kostnadstäckning av lotsningsverksamheten där underskotten täckts av de farledsavgifter som handelssjöfarten betalar. Syftet med höjningen är alltså att uppnå full kostnadstäckning. Faktumet att fartygen blir allt större med färre anlöp har lett till att lotsningen har minskat. Sjöfartsverket har inte kunnat anpassa sin verksamhet till de nya förhållandena men bedriver ett effektiviseringsarbete för att anpassa resurserna till de faktiska förhållandena.⁹¹

Sjöfartsverkets lotsutbildningskostnader

Lotsningen till och från hamnar sköts av Sjöfartsverket. En alternativ organisation för lotsningsverksamheten har tidigare utretts⁹² men intresset för öppning av dagens monopol har varit svagt. Därför har regeringen bestämt att den struktur för lotsningsverksamheten som

⁸⁵ Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2014:8) om farledsavgift

⁸⁶ Regeringskansliet (2015), s 20

⁸⁷ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sok-i-nyhetsarkiv/2014/Sjofartsverkets-avgifter-forandras/>

⁸⁸ SJÖFS 2014:9

⁸⁹ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sok-i-nyhetsarkiv/2014/Sjofartsverkets-avgifter-forandras/>

⁹⁰ SJÖFS 2015:5

⁹¹ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Press/Hojning-av-lotsningsavgifterna-fran-1-januari/>

⁹² SOU 2008:53

finns idag inte kommer att ändras.⁹³ Utöver själva lotsningen tillhandahåller Sjöfartsverket även lotsutbildning. Trafikanalys jämförelse av de nordiska länderna har visat att den lotsutbildningen är relativt kostsam i Sverige.⁹⁴ Kostnaden för lotsutbildningen påverkar inte direkt sjöfarten men eftersom de är en del av Sjöfartsverkets utgifter är det sjöfarten som bär kostnaderna genom de avgifter som finansierar Sjöfartsverkets verksamhet. Den lotsutbildning som drivs i Sverige är dyrast jämfört med andra nordiska länder. Finland tillhandahåller utbildningen för 60 procent av den totala kostnaden i Sverige.⁹⁵

Hamnavgifter

Hamnavgifter sätts av hamnägaren och utgår för fartyg som anlöper svensk hamn. Hamnarna bedrivs som affärsdrivande organisationer vilket i vanliga fall innebär krav på kostnadstäckning och avkastning. Detta leder också till att avgifterna varierar mellan olika hamnar. Avgiften är vanligtvis uppdelad i en fartygsdel och en godsdel. Fartygsdelen beräknas utifrån fartygets storlek och differentieras normalt sett utifrån hur miljöanpassat fartyget är. Som exempel kan nämnas att Göteborgs hamn införde miljörabatter 1 januari 2015.⁹⁶ Den slutliga storleken av hamnavgiften för ett fartyg kan komma att bestämmas genom en överenskommelse med redaren.⁹⁷ Hamnavgifter tas ut för fartygen men inte för lastbilar och tåg som hämtar eller lämnar gods i hamnarnas depåer.

Forskning och utveckling

En stark kunskapsbas ger förutsättningar för innovation och för att bedriva en internationellt konkurrenskraftig verksamhet från Sverige. Forskning är en viktig del av innovation och innovationen är central för att stärka företagets konkurrenskraft. Innovationen är också viktig för att möta samhällsutmaningar, såsom hållbara transporter.⁹⁸ Ny teknik är ett viktigt instrument för att öka säkerheten ombord och innebär också möjligheter att öka miljöprestanda och effektivitet inom sjöfartsnäringen.⁹⁹ Regeringen anser vidare att det är viktigt att utveckla samverkan och innovationsmiljöer. Privat sektor med både små och stora företag ska samverka med forskningsinstitut, universitet och andra aktörer inom offentlig sektor. Det är också viktigt att utveckla det svenska deltagandet i internationella forsknings- och utvecklingssamarbeten.¹⁰⁰

Lighthouse

Lighthouse är ett nationellt tvärvetenskapligt kompetenscenter för maritim forskning, utveckling och information med följande medlemmar: Chalmers, Linneuniversitet, Göteborgs universitet, Kungliga tekniska högskolan, Vinnova, Region västra Götaland, Sjöfartsverket och Svensk sjöfart. Lighthouse tre huvuduppgifter är forskningssamverkan och nätverk, program och finansiering samt kommunikation. Centret organiserar diskussionsforum, seminarier, workshops och konferenser. Vidare har Lighthouse en portfölj av forsknings-, utvecklings- och

⁹³ Regeringskansliet (2013), s 16

⁹⁴ Trafikanalys (2015f)

⁹⁵ Trafikanalys (2015f), s 31

⁹⁶ <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Miloansvar/Miljo-och-Goteborgs-Hamn1/>

⁹⁷ Näringsdepartementet (2003), s 25

⁹⁸ Regeringskansliet (2015a), s 22-23

⁹⁹ Regeringskansliet (2015a), s 21

¹⁰⁰ Regeringskansliet (2015a), s 24

innovationsprogram med fokus på näringens och samhällets behov, för att söka finansiering och mobilisera resurser från externa parter.¹⁰¹

Lighthouse organiserade i slutet av 2015 en workshop om hållbarhet och konkurrenskraft med över 60 deltagare från den maritima sektorn. Frågan som behandlades var hur en hållbar sjöfartssektor kan bli konkurrenskraftig. Resultatet av workshoppen kommer att bilda en bas för Lighthouse fortsatta arbete med att bl.a. konkretisera, fördjupa och prioritera inom de områden centret ska fokusera på i de nya forsknings- och innovationsprogrammen. Lighthouse har som vision att arbeta för en konkurrenskraftig, hållbar och säker maritim sektor med god arbetsmiljö. Centrets nätverk har identifierat följande områden som viktiga för att nå visionen:

- Integrerade transportsystem och affärsmodeller
- Värdering och minimering av sjöfartens klimat-, miljö- och hälsoeffekter
- Alternativ energi för fartygs framdrivning och energiförsörjning
- Energieffektivisering inom den maritima sektorn
- Incitamentsdriven omställning till en hållbar sjöfart
- Innovativa fartygskoncept och farkostteknik
- Avancerade maritima operationer
- Sjösäkerhet
- Hållbart arbetsliv inom sjöfarten
- Maritim informatik¹⁰²

Statlig forskningsfinansiering

I propositionen 2012/13:25 slog regeringen fast att det är olämpligt att den statliga finansieringen av forskning och innovation (Fol) belastar berörda avgiftskollektiv inom sjöfarten. Istället bedömdes att finansieringen huvudsakligen skulle belasta Trafikverkets budget. Trafikverket svarar för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter – de ska, följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet. Trafikverket beslutar i samråd med Sjöfartsverket hur offentliga medel ska tilldelas för Fol inom sjöfartsområdet.¹⁰³ Sjöfartsverket har i sin instruktion att svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter, och att följa och dokumentera forskning och innovation inom sjöfartsområdet. År 2013 tilldelades ca 35 miljoner kronor offentliga medel för Fol inom sjöfartsområdet via Trafikverkets regleringsbrev. Under år 2014 och 2015 var den tilldelade summan ca 50 miljoner kronor per år.¹⁰⁴ Sjöfartsverket planerar och administrerar de offentliga medlen för Fol inom sjöfartsområdet genom att beställa forsknings-, utvecklings-, innovations- och demonstrationsprojekt. För att tillvarata sjöfartens tillväxtpotential har Sjöfartsverket, tillsammans med intressenter inom sjöfartsklustret och akademien, satt samman sju strategiska områden i ett program.

¹⁰¹ <http://www.lighthouse.nu/sv/about>

¹⁰² Lighthouse (2015)

¹⁰³ Trafikverkets regleringsbrev 2014

¹⁰⁴ Sjöfartsverket (2015)

- E-Maritime, som handlar om digitala och elektroniska stöd för sjöfart och för hantering av gods och information.
- Uthålliga maritima transporter/miljö, för att uppnå miljömässig hållbarhet för maritima transporter.
- Sjösäkerhet, som handlar om förändringsarbete mot en nollvision vad gäller sjösäkerhet med människan i centrum.
- Infrastruktur och teknik, som koncentrerar sig på innovation och utveckling inom teknik- och godshantering ombord, i hamn eller vid intermodala transporter.
- Vintersjöfart och arktiska frågor, där teknik, modeller och processer för effektivisering och säkring av sjöfart under vinterförhållanden studeras.
- Sjöfartens externa förutsättningar, som handlar om aktiv bevakning av och beredskap för förändring i sjöfartens förutsättningar.
- Kompetens- och kapacitetsfrågor, som har fokus på nationell försörjning och utveckling av sjöfartssektorns kompetens.

Sjöfartsverkets mål är att FoU inom sjöfarten ska bidra till effektivare, säkrare och miljömässigt mer hållbar sjöfart, och till att stärka sjöfartens roll och funktion i ett sammanhållet transportsystem och till förnyelse av sjöfarten. Sjöfartsverkets mål stämmer överens med regeringens mål att minska sjöfartens miljöpåverkan.¹⁰⁵ Regeringen lyfter även fram en särskild miljöfråga i sin maritima strategi: trängseln på havet på grund av att mängden oljetransporter från Ryssland ökar på Östersjön samtidigt som fartygstrafiken och mängden fasta installationer växer, vilket leder till en utökad risk för olyckor som kan resultera i oljeskador. Därför anser regeringen att det är viktigt att utveckla forskning kring oljebekämpningsmetoders effektivitet och miljöpåverkan.¹⁰⁶

Tabell 2.5 visar utväxlingen av de offentliga FoU-medlen för sjöfart under 2013 och 2014. De totala offentliga medlen uppgick till drygt 84 miljoner kronor. Industrin, näringslivet, akademien, institut och myndigheter bidrog med 16 miljoner kronor. Internationell finansiering uppgick till 104 miljoner kronor.

¹⁰⁵ Regeringskansliet (2015a), s 17

¹⁰⁶ Regeringskansliet (2015a), s 20

Tabell 2.5. Finansiering av Fof inon sjöfart

Finansiering	År 2013 och 2014
Svenska offentliga medel	84 MSEK
Industri/näringsliv, akademi/institut och myndigheter	16 MSEK
Total nationell utväxling	100 MSEK
Total internationell utväxling	104 MSEK
Total utväxling	204 MSEK

Källa: Sjöfartsverket (2015a), s 4

Regeringen har i den fastställda nationella transportplanen för 2014–2025 angivit att Trafikverket totalt ska avsätta 6,4 miljarder kronor för forskning och innovation. Av dessa medel ska minst 0,6 miljarder kronor avsättas till forskning och innovation inom sjöfartsområdet.¹⁰⁷ Den av Trafikverket föreslagna finansieringen av forskning och innovation inom sjöfartsområdet för åren 2016-2018 uppgår till minst 50 miljoner kronor per år.¹⁰⁸

2.3 Konkurrens med andra trafikslag

Det är viktigt att vidta åtgärder som minskar klimatpåverkan. Ett sätt att minska växthusgasutsläppen, och den samlade miljöbelastningen i övrigt, från hela transportsektorn är att föra över gods från land- till sjötransporter. En överflyttning till sjötransporter bidrar dessutom till att minska trängselproblematiken på land. Enligt regeringen är det därför viktigt att både identifiera och motverka faktorer som kan förhindra sådan överflyttning.¹⁰⁹

Samtidigt är det en grundläggande transportpolitisk princip att konkurrens inte bara mellan transportörer utan också mellan transportlösningar och trafikslag ska främjas.¹¹⁰ Sett ur det perspektivet är det bl.a. transportpolitikens kostnadsansvar viktigt, respektive trafikslag ska betala för sina externa miljökostnader. Trafiken ska även i övrigt bära sina samhällsekonomiska marginalkostnader oavsett trafikslag. De skatter och avgifter som tas ut av trafiken och är transportpolitiskt motiverade bör således motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader.¹¹¹

Det är ur ett transportpolitiskt perspektiv intressant att analysera sjöfartens konkurrens-situation gentemot övriga trafikslag. Figur 2.6 visar att transportarbetets fördelning, räknat i tonkilometer (tonkm), mellan de olika trafikslagen har varit relativt konstant sedan 1990. År 2014 skedde cirka 42 procent av transportarbetet på väg, 36 procent med sjöfart och 21

¹⁰⁷ Sjöfartsverket (2015b), s 6

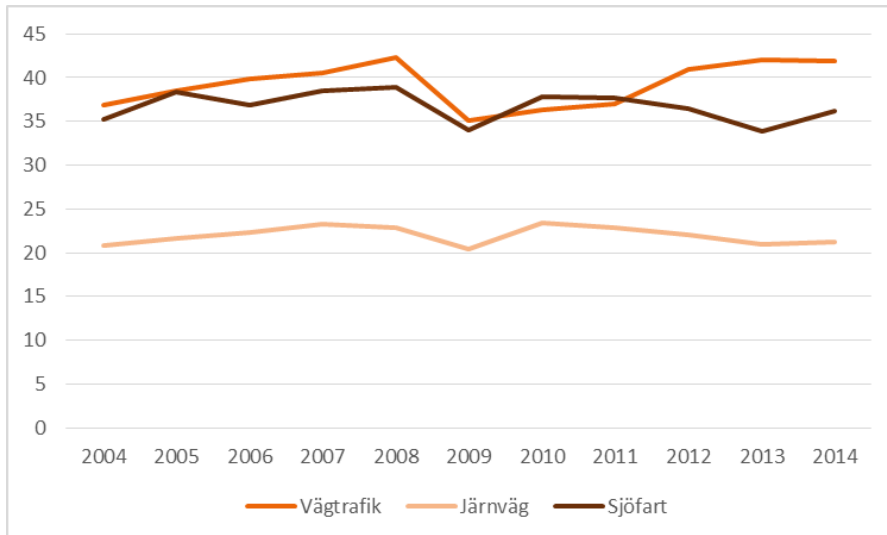
¹⁰⁸ Trafikverket (2015), s 50

¹⁰⁹ Regeringskansliet (2015a), s 35

¹¹⁰ Prop 2008/09:93, s 59

¹¹¹ Regeringskansliet (2015a), s 18

procent på järnväg. Godstransportarbetet med flyg är jämförelsevis mycket marginellt.¹¹² Sjöfartens godstransportarbete ökade med 2 miljarder tonkilometer mellan 2013 och 2014, samtidigt som godstransportarbetet på väg och järnväg var relativt stabilt.



Figur 2.6 Utveckling av godstransportarbetet i Sverige, miljarder tonkilometer. Källa: Bearbetningar av Trafikanalys (2015l)

Sjöfarten har potential att avlasta de landbaserade trafikslagen, men de olika trafikslagen har egenskaper som påverkar i vilken utsträckning de används av transportköpare. Även priskänsligheten och storskaligheten påverkar överflyttningen. Sjöfartens storskalighet gör den mindre flexibel men bidrar också till att sjöfartens marginalkostnader är små räknat per tonkilometer. Dessutom betalar de olika trafikslagen i olika utsträckning för de externa kostnader trafiken medför. Externa effekter kan internaliseras bl.a. genom rörliga skatter och avgifter som leder till att aktörerna förmås att handla som om de beaktade de externa effekterna.¹¹³

Trafikens faktiska marginalkostnad och internaliseringsgrad

En viktig faktor för att bedöma konkurrensvillkoren mellan de olika trafikslagen är i vilken utsträckning trafikslagen betalar för sina egna externa marginalkostnader – miljökostnader som uppstår på grund av utsläpp av luftföroreningar, men även infrastrukturslitage, buller och trängsel. Tabell 2.6 visar trafikslagets externa kostnader.

¹¹² Trafikanalys (2015l)

¹¹³ Trafikanalys (2015j), s 7

Tabell 2.6. Externa kostnader för respektive trafikslag.

Väg	Järnväg	Sjöfart
Olyckor	Olyckor	
Trängsel	Knapphet	
Buller	Buller	
Luftföroreningar	Luftföroreningar	Luftföroreningar
Koldioxidemissioner	Koldioxidemissioner	Koldioxidemissioner
		Utsläpp och buller i vatten, och effekter på strandmiljö och botten.

Källa: VTI (2015), s 15

Olika åtgärder kan användas för att internalisera externa kostnader (dvs. transformera externa kostnader till interna kostnader hos företagen.) Lagstiftaren kan införa regleringar som tvingar företagen att minska de externa kostnaderna. Ett exempel på en sådan reglering är svaveldirektivet, som anger maxgränser för svavelinnehåll i fartygsbränsle. Staten kan också införa eller ändra skatter eller avgifter som innebär att företagen kompenserar samhället och/eller ger incitament för företagen att minska de externa kostnader som verksamheten ger upphov till. Företagen kan också frivilligt vidta åtgärder för att minska de externa kostnaderna. Det sker då ofta som ett led i att bygga företags varumärke exempelvis genom hållbarhetsarbete eller ansvarsfullt företagande (CSR, Corporate Social Responsibility).

Det finns olika kalkylvärden och kalkylprinciper som används för värdering av externa effekter i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. De viktigaste i detta sammanhang är Trafikverkets ASEK-rekommendationer¹¹⁴ och EU-kommissionens Ricardo-rapport¹¹⁵. Utsläpp och buller i vatten samt effekter på strandmiljö och botten är kända orsaker till externa kostnader för sjöfarten, men det saknas kalkylvärden för dem.¹¹⁶

Tabell 2.7 visar dels trafikens icke-internaliserade marginalkostnader per tonkilometer, dels internaliseringsgraden (exklusive effekter av trängsel). Siffrorna är uttryckta i respektive års prisnivå. År 2014 beräknades den icke-internaliserade marginalkostnaden per tonkilometer till 2-3 öre för sjöfart (exkl. isbrytning och hamnverksamhet) jämfört med 3-4 öre för godståg och 7-9 öre för tung lastbil med släp. Samma år var internaliseringsgraden för sjöfart 52-58 procent, 31-36 procent för godståg och 54-61 procent för lastbil med släp.¹¹⁷ Intervallen beror främst på var transporterarna genomförs, men det finns också en osäkerhet i beräkningarna. Det bör också noteras att det kunskapsunderlag som beräkningarna baseras på är betydligt säkrare för tåg och lastbil än för sjöfart.

För år 2015 beräknar Trafikanalys att den icke-internaliserade marginalkostnaden per tonkilometer minskar marginellt och att internaliseringsgraden därmed ökar något, för alla dessa trafikslag. För sjöfart beräknas den icke-internaliserade marginalkostnaden fortfarande till 2-3 öre, men internaliseringsgraden ökar till 54-56 procent. För godståg beräknas den icke-internaliserade marginalkostnaden till 3-4 öre per tonkilometer, och internaliseringsgraden till 35-42 procent. För tung lastbil med släp beräknas den icke-internaliserade marginalkostnaden år 2015 till 4-6 öre per tonkilometer och internaliseringsgraden till 65-74 procent. För varje tonkilometer som flyttas från tung lastbil med släp till sjöfart, minskar därmed de icke-

¹¹⁴ <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/planera-och-utreda/planerings--och-analysmetoder/samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/asek---arbetsgruppen-for-samhallsekonomiska-kalkyl--och-analysmetoder-inom-transportområdet/>

¹¹⁵ <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

¹¹⁶ VTI (2015), s 17

¹¹⁷ Trafikanalys (2015j), s 35

internaliserade marginalkostnaderna med 2-3 öre per tonkilometer. Med överflyttning från godståg kan minskningen bli 1 öre per tonkilometer.

Tabell 2.7 Trafikens icke-internaliserade marginalkostnad uttryckt i öre/tonkm, samt internaliseringsgrad inom parentes. Exkl. trängsel. Respektive års skatter, avgifter och prisnivå.

	År 2014	År 2015
Sjöfart	2-3 öre/tonkm (52 - 58 %)	2-3 öre/tonkm (54-61 %)
Godståg, viktat tågläge	3-4 öre/tonkm (31 - 36 %)	3-4 öre/tonkm (35-42 %)
Tung lastbil med släp	7-9 öre/tonkm (54 - 61 %)	4-6 öre/tonkm (65-74 %)

Källa: bearbetning av Trafikanalys (2015j) och Trafikanalys (2016)

Sjöfartens externa kostnader är framförallt en konsekvens av koldioxidutsläpp och andra utsläpp till luft.¹¹⁸ Påverkan på infrastrukturen är marginell. Mätningar gjorda i Göteborgs hamn visar att svavelutsläppen minskat med cirka 80 procent efter de nya svavelkravens ikraftträdande. Samtidigt utgör svavelutsläppen endast en liten del av sjöfartens sammanlagda utsläppskostnad. Det är istället koldioxid och kvävedioxid som står för den största kostnaden.¹¹⁹ Effekten av svaveldirektivet på sjöfartens internaliseringsgrad är således positiv, men mycket marginell i relation till sjöfartens totala utsläpp. Enligt Trafikanalys analyser har införandet av de nya svavelkraven endast ökat sjöfartens internaliseringsgrad med omkring 3 procentenheter jämfört med år 2014.¹²⁰

Transportbranschens ekonomiska förhållanden

I förra årets rapport om svensk sjöfarts konkurrenssituation jämförde Trafikanalys de ekonomiska förhållandena i de företag som bedriver verksamhet i transportbranschen. Informationen i jämförelsen hämtades från statistikprodukten *Transportbranschen – hur står det till?*¹²¹ som publiceras vartannat år. Rapporten kommer att publiceras i slutet av året. Inga nya siffror finns att redovisa vid skrivande stund.

2.4 Hamnarnas konkurrenssituation

Kapaciteten för sjöfarten påverkas av farlederna och landinfrastrukturen. Hamnar är portar in i landet och ut till sjöss för både gods- och persontrafik. De möjliggör lossning och lastning av sjötransporterna och därmed också större delen av Sveriges utrikeshandel. Hamnarna fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. Regeringen beskriver i sin maritima strategi

¹¹⁸ Trafikanalys (2015j), s 28

¹¹⁹ Trafikanalys (2015k), s 13

¹²⁰ Trafikanalys (2016)

¹²¹ <http://www.trafa.se/vagtrafik/Transportbranschen-4146/>

hamnarna som nav i transportkedjan och anger att det är viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft i syfte att bidra till både ett mer utvecklat transportsystem och till att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft.¹²²

Det finns olika typer av hamnar. Ett sätt att kategorisera hamnar är att dela upp dem i industri- och privathamnar som är knutna till vissa specifika industrier och allmänna hamnar som är öppna för allmän kommersiell sjöfart. Industrihamnarna är nära anknutna till specifika industrier och deras konkurrenskraft påverkas av industrierna. Allmänna hamnar, å sin sida, konkurrerar med ökad grad av specialisering. Det finns ungefär 50 allmänna hamnar i Sverige. Enskilda hamnar är ofta specialiserade på ett fåtal godsslag vilket leder till att konkurrensytan mellan närliggande hamnar är begränsad. De faktorer som påverkar vid valet av hamn skiljer sig beroende på användare. Enligt OECDs genomgång av ett antal studier är kostnader viktiga för alla användare, men för speditörer är effektivitet, kvalitet och renommé viktigare faktorer (se tabell 2.8). Terminaloperatörer värdesätter faciliteter (teknisk utrustning) och kvalitet högre än kostnader. För rederier är bl.a. lokalisering och faciliteter viktiga faktorer och varuägare värdesätter kvalitet och lokalisering lägre än kostnader.

Tabell 2.8. Viktigaste faktorerna för olika användare vid valet av hamn

<i>Rederier</i>	<i>Varuägare</i>	<i>Speditörer</i>	<i>Terminaloperatörer</i>
Kostnader	Kostnader	Effektivitet	Faciliteter
Lokalisering	Kvalitet	Kvalitet	Kvalitet
Faciliteter	Lokalisering	Renommé	Kostnader
Kvalitet	Servicefrekvens	Kostnader	Lokalisering
Hastighet/tid	Hastighet/tid	Servicefrekvens	Tillgänglighet uppland
Effektivitet	Serviceeffektivitet	Lokalisering	Info system
Trängsel	Effektivitet	Hastighet/tid	Trängsel
Servicefrekvens	Faciliteter	Info system	Effektivitet

Källa: OECD (2014), s 49

I och med att hamnarna konkurrerar som viktiga noder i globala logistiksystem, blir valet av hamn ofta istället snarast ett val av ruttsystem, av hela nätverk av hamnar eller terminaler. Kostnaden för hela kedjan blir då avgörande och höga kostnader för enskilda länkar kan kompenseras av låga kostnader i andra delar av nätverket.¹²³

Den nationella konkurrensen mellan hamnar återfinns främst mellan containerhamnarna¹²⁴, och då främst mellan s.k. feederhamnar som är mindre hamnar som transporterar gods till större nav, så kallade *hubbar*, i Sverige eller på kontinenten. Dessa hamnar konkurrerar sinsemellan men även med torrhamnar, dvs. logistiknoder på land där transporten till hamnarna främst sker via järnväg. Hubbarnas konkurrens handlar främst om internationell konkurrens mellan Göteborg, Helsingborg och Trelleborg¹²⁵ och de stora hubbarna på kontinenten: Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam och Antwerpen. Den nationella konkurrensen om den tillgängliga containervolymen sker främst mellan Göteborg och aktuella östkusthamnarna.¹²⁶

¹²² Regeringskansliet (2015a), s 35

¹²³ Trafikanalys (2015m), s 45

¹²⁴ Hamnutredningen, s 41

¹²⁵ Sveriges hamnar (2014) tabell 4A

¹²⁶ Hamnutredningen, s 84

Världens största containerfartyg

Världens största containerfartyg MSC Maya besökte Göteborgs hamn i december 2015. MSC Maya är 395 meter lång och 59 meter bred och kan ta över 19 000 TEUs. Fartyget är för stort för att trafikera Östersjön och större än Panamax och kan således inte heller passera Panamakanalen. Storleken kräver även extra djupa och breda farleder och ställer krav på hamninfrastruktur; bl.a. behövs största storleken på kranarna för att kunna lasta och lossa containers.¹²⁷ Fartyget ägs av det schweiziska rederiet Mediterranean Shipping Company, MSC, som även har sjösatt tre andra fartyg i samma storlekklass. Flera av dessa kommer att trafikera Göteborg och fjärran östern. Bara ett fåtal hamnar i Europa kan ta emot dem. Att farlederna tillåter anlöp till Göteborg är en konkurrensfördel både för själva hamnen men även för hela Sverige.¹²⁸

Hamnarnas prestationsförmåga

Effektiviteten, som speditörerna värderar högst, har störst betydelse för hamnar på lokal nivå, där godsflödet kan flytta till en mer effektiv konkurrent.¹²⁹ Samtidigt anses hamnarnas och terminalernas prestationsförmåga kunna ha stor påverkan på ett lands handelskonkurrens.¹³⁰ Trängsel i hamnarna, är som vi konstaterat inget egentligt problem i Sverige men det har på andra håll i världen till och med ansetts utgöra en ny form av handelshinder då det kan leda till flera månaders förseningar.¹³¹ Det har funnits olika sätt att mäta hamnarnas effektivitet. Transportörerna mäter oftast genomflödet genom att dividera avlastningstiden med antalet containers. Detta ger ett genomsnittligt mått på hamneffektiviteten. Problemet med att studera effektiviteten har varit att varken transportörerna¹³² eller hamnarna¹³³ är transparenta med informationen. Den europeiska hamnorganisationen ESPO följer en rad indikatorer för att mäta hamnarnas prestationsförmåga. Dessa omfattar bland annat trafikmängd, hamnarnas ekonomiska resultat och antal anställda men även miljörelaterade frågor såsom vattenkonsumtion och avfallshantering inkluderas.¹³⁴

Det internationella nätverket *World Economic Forum* (WEF) gör mätningar av näringslivets konkurrenskraft i olika länder och presenterar årligen en jämförelse i rapporten *The Global Competitiveness Report*.¹³⁵ Eftersom infrastrukturen är en viktig faktor för konkurrenskraften, utgör hamninfrastrukturen en av de faktorerna i det så kallade *Global Competitiveness Index* (GCI-index) som är ett, av WEF utvecklat och sammansatt, mått som beskriver ett lands förutsättningar för konkurrenskraft. GCI-index bygger på enkäter till företagsledare med frågor bl.a. om upplevt kvalitet på ett lands transportsystem.¹³⁶

¹²⁷ <http://www.goteborgshamn.se/Nyhetsrummet/Pressreleaser/Varldens-storsta-containerfartyg-anlopte-Goteborgs-Hamn---har-ar-bilderna/>

¹²⁸ <http://www.goteborgshamn.se/Nyhetsrummet/Pressreleaser/Varldens-storsta-fartyg-har-blivit-annu-storre--och-kommer-till-Goteborgs-Hamn/>

¹²⁹ UNCTAD (2015), s 71

¹³⁰ UNCTAD (2015), s 70

¹³¹ Van Marle G (2015)

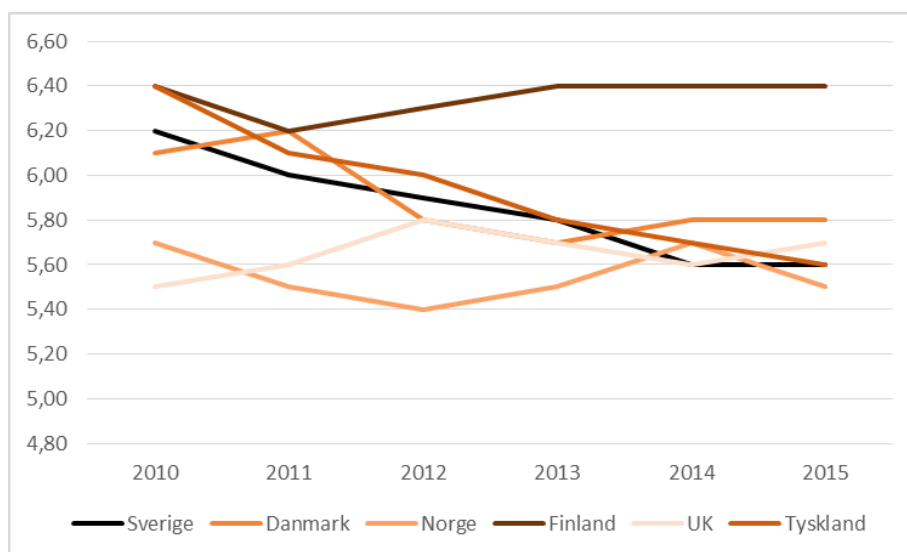
¹³² Van Marle G (2015)

¹³³ ESPO (2013), s 3.

¹³⁴ ESPO (2013)

¹³⁵ <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/>

¹³⁶ Trafikanalys (2011b), s 31



Figur 2.7 GCI-index för kvaliteten på hamninfrastruktur i ett urval lände. Källa WEF (2015)

Figur 2.7 visar utvecklingen av GCI-index för upplevd kvalitet på hamninfrastrukturen i Sverige och fem närliggande länder mellan åren 2010 och 2014. Enbart små ändringar har skett mellan åren 2014 och 2015. Sveriges, Finlands och Danmarks index är oförändrade varav Finland har högst index med 6,4 och Sverige lägst med 5,6. Norges index har gått ner från 5,7 till 5,5 och Tysklands från 5,7 till 5,6. Enbart Storbritanniens index har vuxit, från 5,6 till 5,7. Finlands kurva har varit mest stabil mellan åren 2010 och 2015 och också toppat rankningen bland urvalet länder i figuren. Sverige har haft negativ utveckling men ändå stigit från plats 18 till plats 13 2015 på en lista där 140 länder jämförs.¹³⁷

Hamnarnas utmaningar

De växande fartygsstorlekarna och de därmed orsakade koncentrerade volymökningarna anses vara hamnarnas största utmaning.¹³⁸ De kräver större hamnkapacitet i termer av utrymme och effektivitet. Hamnarna behöver också investera i större och effektivare kranar. Framförallt behöver de nå högre för att kunna ta emot de största fartygen. De allt större fartygen och de koncentrerade volymökningarna ställer inte bara krav på hamnanläggningarna utan även på landinfrastrukturen. De ökade kraven på infrastruktur sammanfaller idag ofta med nationella budgettåtningar, vilket leder till svårigheter att finansiera och bygga ut infrastrukturen.¹³⁹ De största containerfartygen – de ovan nämnda MSC-fartygen och de näst största Maersk Triple-E Series – seglar mellan Europa och Asien. I Asien, där de största hamnarna ligger, är problemet främst hamneffektiviteten. Hamnarna i t.ex. Hong Kong och Shanghai har upplevt de värsta trafikstockningarna på 20 år med efterföljande långa väntetider för fartyg och gods.¹⁴⁰ Även i Europa leder hamnarnas ineffektivitet och

¹³⁷ WEF (2015)

¹³⁸ UNCTAD (2015), s xi

¹³⁹ UNCTAD (2015), s 73

¹⁴⁰ Van Marle G (2015)

infrastrukturproblemen till flaskhalsar som leder till ökade kostnader för rederier och andra transportörer samt konsumenter.¹⁴¹

TEN-T

Inom den delen av EU:s transportpolitik som syftar till att stärka och länka samman EU:s transportinfrastruktur och skapa ett effektivt och hållbart transportsystem arbetar EU med att utveckla det s.k. transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. Godsvolymnerna i Europa är i stor utsträckning koncentrerade till några få hamnar. Dessa hamnar fungerar som bas för transoceana fartyg och för mindre feederfartyg som transporterar gods vidare till andra europeiska hamnar varifrån gods sedan vidare distribueras till resten av Europa. Inom ramen för TEN-T-arbetet har EU pekat ut 104 kärnhamnar (*core ports*) som anses vara strategiskt viktiga och särskilt prioriterade.¹⁴² Fem av dessa ligger i Sverige: Luleå, Stockholm, Göteborg, Malmö och Trelleborg. Dessa svarar tillsammans för drygt 60 procent av det gods som hanteras i containers och på trailers i Sverige, och för hälften av passagerarvolymerna. EU:s budget för infrastruktur är omfattande. Inom TEN-T-regelverket¹⁴³ fördelas 26,5 miljarder euro från fonden *Connecting Europe Facility* (CEF) till transportinfrastruktur mellan 2014 och 2020. Dessa resurser kanaliseras främst till stomnätverk som består av nio korridorer¹⁴⁴ och som ska vara färdigställda 2013. Dessa nio korridorer anknuter 94 hamnar till järnväg och väg.¹⁴⁵ Hamnarna i Trelleborg, Malmö, Göteborg och Stockholm ligger längs den s.k. Skandinavien-Medelhavskorridoren som sträcker sig mellan Helsingfors och Malta.¹⁴⁶

Svensk hamninfrastrukturplanering

För att ett transportsystem ska fungera, behöver infrastrukturen fungera väl och vara behovsanpassad. Regeringen anser att åtgärder som medverkar till att binda samman transportleder inom ramen för TEN-T är viktiga och bidrar till en konkurrenskraftig sjöfart.¹⁴⁷ I Sverige ligger ansvaret för infrastruktur inom ett hamnområde på hamnägaren. Det statliga ansvaret för infrastrukturen ligger i anslutningarna till hamnarna, både på landsidan, med anslutning till väg och järnväg, och på sjösidan.¹⁴⁸ Trafikverket är ansvarig för den övergripande infrastrukturplaneringen och även finansierar farledsinvesteringar enligt inriktningen i nationella planen för transportinfrastruktur. Någon motsvarighet för de utpekade europeiska kärnhamnarna finns inte idag i Sverige. Förut hade kommunerna avgörande ansvar för infrastrukturen i hamnarna genom att de, med stöd av s.k. planmonopolet, bestämde hur egna kommunens infrastruktur skulle utformas och vilken kapacitet som skulle finnas.¹⁴⁹ År 2001 fick den s.k. godstransportdelegationen uppgift att bl.a. förtydliga statens roll i godstransportsystemet. Delegationen föreslog att den grundläggande infrastrukturen vid ett begränsat antal terminaler skulle tillhandahållas på ett neutralt sätt av staten.¹⁵⁰ Med andra ord föreslogs att staten skulle ta mer ansvar över infrastrukturen. År 2007 föreslog den s.k. hamnstrategiutredningen att tio hamnar skulle utses strategiska hamnar. Detta skulle innebära en prioritering av statligt finansierad infrastruktur till ett begränsat antal hamnar som är av

¹⁴¹ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/ports/ports_en.htm

¹⁴² EU kommissionen (2013)

¹⁴³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:31999R1655>

¹⁴⁴ <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>

¹⁴⁵ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-01-15-corridors_en.htm

¹⁴⁶ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/scan-med_en.htm

¹⁴⁷ Regeringskansliet (2015a), s 35-36

¹⁴⁸ Prop.2008/09:35, s 191

¹⁴⁹ SOU 2001:61, s 86

¹⁵⁰ SOU 2001:61, s 156

särskilt strategisk betydelse för det nationella transportsystemet.¹⁵¹ Regeringen ansåg emellertid att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar övervägde. Istället skulle infrastruktur till de hamnar som är mest centrala för det svenska transportsystemet överväga.¹⁵²

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.¹⁵³ I en särskild underlagsrapport om sjöfart¹⁵⁴ beskrivs ett antal utmaningar, pågående projekt och en rad framtida åtgärdsbehov i anslutande infrastruktur. Någon prioritering av hamnar görs inte i underlaget, utöver en beskrivning av det europeiska transportnätet. Under 2015 har det pågått aktiviteter rörande flera större farledsprojekt. Den fördjupade och breddade farleden till Gävle har öppnats för trafik.¹⁵⁵ Mark- och miljödomstolen har lämnat klartecken till Sjöfartsverket att bygga om Södertälje kanal och sluss¹⁵⁶ vilket tillåter större fartyg att trafikera Mälaren. Under fjolåret lämnades också en ansökan in till Mark- och miljödomstolen om att få genomföra projektet Malmöporten som innebär en upprustning av farleden till Luleå hamn.

¹⁵¹ SOU 2007:58, s 112-113 och 129

¹⁵² Prop.2008/09:35, s 190

¹⁵³ Trafikverket (2015c)

¹⁵⁴ Trafikverket (2015b)

¹⁵⁵ Trafikverket (2015d)

¹⁵⁶ Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 1492-14 och M 6754-13

3 Sammanfattning och slutsatser

Under år 2015 fortsatte den globala flottan att växa. Samma utveckling märks också för EU-flottan. Det svenske registrerade tonnaget minskade däremot något. I maj kommer ny statistik från Trafikanalys som beskriver handelsflottans utveckling under 2015.

Sjöfartens infrastruktur fortsätter utvecklas. Såväl i Sverige som utomlands kan vi notera satsningar på farledsinfrastruktur. Nya kanaler i Suez respektive Panama är globala mega-projekt även sett i ett historiskt perspektiv. I Sverige har den nya inseglingstrännan till Gävle öppnats för trafik och bl.a. har arbetet med att uppgradera Södertälje sluss och kanal fortsatt.

Den marina strategi som regeringskansliet presenterade under 2015 var ett viktigt dokument som klargöra ambitioner och aviserar kommande statliga insatser för sjöfart och för den marina sektorn.

Liksom föregående år har vi genomfört en systematisk genomgång av hur viktiga konkurrensfaktorer utvecklats:

- Utvecklingen beträffande tonnageskatt framstår som den viktigaste komponenten avseende utvecklingen inom **Skatter och andra regelverk**. Regeringsbeslut om en tonnageskatteproposition förväntas under våren. Regeringskansliet har också bedrivit ett särskilt regelförenklingsarbete avseende sjöfart. Det kan också konstateras att det lägre oljepriset kompenserat för de kostnader som svaveldirektivets krav på renare bränslen inneburit och att direktivet inte fått de negativa effekter för sjöfartens som vissa befarat.
- Inom området **Bemanningsregler och bemanningskostnader** noteras inga förändringar av större betydelse under 2015. Det konstateras att det fortsatt råder kompetensbrist framförallt på personal inom det tekniska området.
- **Sjöfartsstödet** utvidgades 2014, något som är fortsatt positivt för den svenska sjöfartens konkurrenssituation. Det förefaller dock fortfarande oklart om förändringen slagit igenom på avsett vis.
- Transportstyrelsen har gjort viktiga förändringar inom området **Administration och tillsyn**. Myndigheten har infört en delegerad tillsyn som innebär att tillsynsavgifterna sänks mycket påtagligt – en förändring som specifikt kommer svenskflaggat tonnage till del. Vissa andra förändringar av Transportstyrelsens avgifter har också beslutats. Sjöfartsverket höjde under 2015 lotsavgifterna med 5 procent, medan den fartygsbaserade farledsavgiften sänktes. Utvecklingen inom området administration och tillsyn framstår sammantaget som positiv och det särskilt för svenskflaggad sjöfart.
- Området **Forskning och Innovation** förefaller utvecklas väl. Den statliga forskningsfinansieringen via Trafikverket har visat sig betydelsefull. Lighthouse är fortsatt en viktig svensk aktör inom området och Sjöfartsverket har varit framgångsrika i att etablera internationellt utvecklingssamarbete med relevans och kvalitet.

Den sammantagna bilden är att förutsättningarna för sjöfart i Sverige har utvecklats i rätt riktning under året.

Liksom i fjol kan det konstateras att sjöfarten, framför allt jämfört med lastbilstrafik på väg, är något missgynnad avseende skatter och avgifter i förhållande till trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. Till följd av minskade svavelutsläpp från sjöfarten har trafikens externa kostnader i form av luftföroreningar minskat något. Därmed har sjöfartens s.k. internaliseringsgrad ökat något.

Referenser

Chalmers (2014), *Airborne emission measurements of SO₂, NO_x and particles from individual ships using a sniffer technique*, Beecken, J. ; Mellqvist, J. ; Salo, K., Chalmers publications library, 2014

Chalmers (2014b), *Årsredovisning 2013*, Göteborg

Chalmers (2015), kommunikation, Chalmers kansli

Chalmers (2016), *Årsberättelse, Årsredovisning, hållbarhetsredovisning 2015*, Göteborg

Copenhagen Economics, *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, Copenhagen Economics, 2012

Clarkson (2016), *World Fleet Monitor*, Volume 7, No. 1, Clarksons Research, 2016

Delegationen för sjöfartsstöd (2016a), epost 2016-02-11

Delegationen för sjöfartsstöd (2016b), utdrag 2016-01-31, epost 2016-02-18

Delegationen för sjöfartsstöd (2016c), kommunikation via epost 2016-03-03

ESPO (2013), *ESPO Port Performance Dashboard*, European Sea Ports Organisation (ESPO), 2013 <http://theloadstar.co.uk/wp-content/uploads/The-Loadstar-LongRead-Port-productivity1.pdf>

EU kommissionen (2013), *Ports: an engine for growth. Where we're headed one year on. Communication from the Commission - Ports: an engine for growth*, COM(2013)295 final, EU kommissionen, 2013

Eurostat (2015a), *Eurostat statistical books, Energy, transport and environment indicators*, 2015 edition, Eurostat, Luxemburg
<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/7052812/KS-DK-15-001-EN-N.pdf/eb9dc93d-8abe-4049-a901-1c7958005f5b>

Lighthouse (2015), *Framtidens sjöfartsforskning*, Lighthouse, 2015
http://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/attachments/150706_broschyr_lighthouse_programkommitte.pdf

Lnu(2013), *Årsredovisning 2012*, Linnéuniversitetet, Kalmar Växjö

Lnu(2015), *Årsredovisning 2014*, Linnéuniversitetet, Kalmar Växjö

Lnu(2016), kommunikation med Linnéuniversitet via epost 2016-03-07

Näringsdepartementet (2003), *Nya farledsavgifter*, Ds 2003:41, Näringsdepartementet 2003

OECD (2014), *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*, ed. Olaf Merk, OECD, Paris <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>

Oxford Economics (2014), *The economic value of the EU shipping industry. A report for the European Community Shipowners' Associations (ECSA)*, Oxford Economics, 2014
<https://www.oxfordeconomics.com/my-oxford/projects/272456>

Oxford Economics (2015), *The economic value of the EU shipping industry – update*. A report for the European Community Shipowners' Associations (ECSA), Oxford Economics, 2015
http://www.csamarenostrum.hr/userfiles/files/istrazivanje_i_razvoj/ECSA/publikacija/European%20shipping%20update%20Oxford.pdf

Promemorian *Regelförenkling för sjöfarten*, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt, Stockholms Universitet, 2015

Regeringskansliet (2013), *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*, Regeringskansliet, 2013.

Regeringskansliet (2015a), *En Svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö*, Regeringskansliet, 2015

Regeringsbeslut (2015), *Uppdrag att utreda förutsättningarna för att underlätta registrering i fartygsregistret*, N2015/08888/MRT, Näringsdepartementet, 2015

SIKA (2009), *Sjötrafik 2008 helår*, Statistik 2009:7, Statens institut för kommunikationsanalys, Östersund

Sjöfartstidningen (2015), *Detta är tonnageskatt*, 23 januari 2015,
<http://www.sjofartstidningen.se/fakta-om-tonnageskatt/>

Sjöfartstidningen (2015a), *"Vi var ett kort i leken"*, 15 december 2015,
<http://www.sjofartstidningen.se/vi-var-ett-kort-i-leken/>

Sjöfartstidningen (2016), *Ministern: "Mer gods på köl"*, 13 januari 2016,
<http://www.sjofartstidningen.se/ministern-mer-gods-pa-kol/>

Sjöfartsverket (2015a), *Total utväxling under år 2013 och 2014 av offentliga medel*, PM Dnr:15-03171, Sjöfartsverket, 2015

Sjöfartsverket (2015b), *Fördjupad verksamhetsredovisning av offentligt finansierad Fol 2013 och 2014. Utmaningar, struktur, resultat och analys avseende uppbyggnad av Fol inom sjöfartsområdet med offentliga medel*, Dnr 15-03437, Sjöfartsverket, 2015

Statistiska centralbyrån (2015), *Publiceringskalender*, <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Publiceringskalender/?Pt=&lang=&Amnesomrade=TK&Period=0+y&Publiceringsform=&Statistikansvarig=Trafikanalys>

SOU 2001:61, *Godstransporter för tillväxt - en hållbar strategi*, SOU 2001:61, Statens offentliga utredningar, Stockholm

SOU 2007:58, *Hamnstrategi – strategiska hamnoder i det svenska godstransportsystemet*, SOU 2007:58, Statens offentliga utredningar, Stockholm

SOU 2008:53, *Styra rätt! Förslag om Sjöfartsverkets organisation, Slutbetänkande av Lotsutredningen*, SOU 2008:53, Statens offentliga utredningar, Stockholm

SOU 2010:73, *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar. Betänkande av utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar*, SOU 2015:4, Statens offentliga utredningar, Stockholm

SOU 2015:4, *Ett svenskt tonnageskattesystem. Betänkande av utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen*, SOU 2015:4, Statens offentliga utredningar, Finansdepartementet, Stockholm

Sveriges hamnar (2014), *Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag*, Kvartal 1-4 2014 och kvartal 1-4 2013, Sveriges Hamnar

Trafikanalys presentation på Transportforum, *Utvärdering av svaveldirektivets införande*, Trafikanalys presentation, Transportforum, Trafikanalys, 2016-01-13,

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

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

Trafikanalys (2011b), *Tillgänglighet och näringslivets konkurrenskraft – möjligheter till mätbarhet och måluppföljning på kort och lång sikt*, PM 2011:9, Trafikanalys, Stockholm

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

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

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

Trafikanalys (2014), *Sjötrafik 2013*, Statistik 2014:9, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015a), *Fartyg 2014 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2015:9, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015b), *Fartyg 2014 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi. Beskrivning av statistiken*, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015c), *Sjötrafik 2014*, Statistik 2015:12, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015d), *Sjötrafik 2015 kvartal 2*, Statistik 2015:28, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015e), *Sjöfartsstödet effekter 2014*, Rapport 2015:16, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015f), *Sjöfartsverkets utbildningsverksamhet – fokus lotsutbildningen*, PM 2015:7, Trafikanalys, 2015

Trafikanalys (2015g), *Arbetsmiljörreglering inom transportområdet*, PM 2015:11, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015h), *Svaveldirektivets införande – branschens förberedelser*, Rapport 2015:11, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015i), *Sjötrafik 2015 kvartal 3*, Statistik 2015:31, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015j), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2015*, Rapport 2015:4, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015k), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor 2015*, PM 2015:4, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015l), *Transportarbete 1950-2014*, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2015m), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2014*, Rapport 2015:3, Trafikanalys, Stockholm

Trafikanalys (2016), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2016*, Rapport 2016:6, Trafikanalys, Stockholm

Trafikutskottet (2015), *Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft*, Trafikutskottet, 2015

Trafikverket (2015a), *Trafikverkets inriktning för forskning och innovation 2016-2018*, Strategisk Utveckling, Trafikverket, 2015

Trafikverket (2015b), *Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018-2029. Sjöfart*. Trafikverket, 2015

Trafikverket (2015c), *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029*, Trafikverket 2015:180, Trafikverket, 2015

Trafikverket (2015d), *Årsredovisning 2015*, Trafikverket, 2015

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

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

Transportstyrelsen (2015a), Utdrag ur fartygsregistret, epost 2015-03-09

Transportstyrelsen (2016a), Utdrag ur fartygsregistret, epost 2016-01-26

Transportstyrelsen (2016b) Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom sjöfartsområdet, TSFS 2015:45

Transportstyrelsen (2016c), avgiftsändringar, epost 2016-02-16

Trafiksäkerhetsverket (2015), information från finska fartygsregistret, epost 2015-12-21

UHR (2015), Universitets- och högskolerådets ansökningsstatistik <http://statistik.uhr.se/>

UNCTADstat Handbook, *UNCTAD Handbook of Statistics 2015*, United Nations Conference on Trade and Development, United Nations, 2015
http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdstat40_en.pdf

UNCTADstat, UNTADs statistiska databas. Finns på följande adress:
<http://unctadstat.unctad.org/EN/>

Van Marle G (2015). *Measuring port performance*. LongRead. Gavin van Marle, 1. juni 2015,
<http://theloadstar.co.uk/wp-content/uploads/The-Loadstar-LongRead-Port-productivity1.pdf>

WSP (2015), *Corehamnar. Fem strategiska svenska knutpunkter i Europas transportkorridorer – hur prioriteras de i den svenska planeringen?*, WSP, juni 2015

WEF (2015), *The Global Competitiveness Report 2015-2016*, World Economic Forum, 2015
<http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/>

SJÖFS 2014:9, Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter (SJÖFS 2014:9)

SJÖFS 2015:5, Föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2014:9) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter (SJÖFS 2015:5)

Arbetsmiljölagen (1977:1160)

Fartygssäkerhetslagen (2003:364)

Arbetsmiljöförordning (1977:1166)

Fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)

Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd

Proposition 1996/97:1

Proposition 2002/03:109

Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter

Proposition 2012/13:25, Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem

Proposition 2015/16:1 Förslag till statens budget för 2016. Utgiftsområden 22, kommunikationer

Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen



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.