



Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017 **Rapport 2017:15**

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017 **Rapport 2017:15**

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: 2017-06-28

Förord

Trafikanalys har regeringens uppdrag att göra en årlig uppföljning av den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Denna rapport är en redovisning av uppdraget.

Jonna Tilegrim har författat rapporten. Även Björn Olsson, Magnus Johansson och Anders Ljungberg har bidragit till innehållet.

Stockholm i juni 2017

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Förord | 3 |
| Inledning | 9 |
| 1 Sjöfartens och hamnarnas | 11 |
| 1.1 Sjöfartens utveckling | 11 |
| Över 10 miljarder ton gods på fartyg..... | 11 |
| Sjöfarten är det dominerande trafikslaget för svensk utrikeshandel | 11 |
| Världshandelsflottan fortsätter att växa..... | 13 |
| Trender som har potential att påverka sjöfarten | 15 |
| 1.2 Kontrollerat tonnage..... | 16 |
| Antalet svenskkontrollerade fartyg har minskat | 17 |
| Fördelning av skandinaviskt kontrollerade flottor | 19 |
| 1.3 Registrerat tonnage..... | 20 |
| Det svenska registrets andel av världshandelsflottan minskar | 21 |
| Den svenskregrerade flottan fortsätter att minska..... | 22 |
| Utveckling av registrerat tonnage..... | 23 |
| Avregistreringar ur det svenska fartygsregistret..... | 25 |
| 1.4 Hamnarna | 25 |
| Kinesiska hamnar störst i världen | 27 |
| Utvecklingen i europeiska hamnar | 28 |
| Något ökad hantering av gods i svenska hamnar och rekordmånga containrar i Stockholms Hamnar..... | 29 |
| 2 Den svenska sjöfartens konkurrensvillkor | 33 |
| 2.1 Internationell utblick | 34 |
| Förbud mot toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön | 35 |
| Konsekvenserna av införande av kvävekontrollområde | 35 |
| Barlastvattenkonventionen träder ikraft..... | 35 |
| Brexit..... | 36 |
| Ökat stöd till WMU | 37 |
| 2.2 Sjöfartens konkurrensvillkor..... | 37 |
| Konkurrens mellan rederier..... | 37 |
| Trafikanalys intervjustudie..... | 40 |
| Svensk maritim strategi..... | 41 |
| Skatter och andra regelverk..... | 43 |
| Sjöfartsstöd | 44 |
| Administration och tillsyn..... | 46 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| | Bemanningsregler, kostnader och kompetensförsörjning | 49 |
| | Forskning | 53 |
| 2.3 | Konkurrens med andra trafikslag | 54 |
| | Transportarbetets fördelning mellan trafikslag | 54 |
| | Överflyttning från väg till sjöfart | 56 |
| | Trafikens marginalkostnader och internaliseringsgrad | 56 |
| 2.4 | Hamnarnas konkurrenssituation | 58 |
| | Hamnarnas prestationsförmåga | 60 |
| | Pågående sjöinfrastrukturprojekt | 61 |
| 3 | Sammanfattning | 65 |
| 4 | Slutsatser | 67 |

1. 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.

Svenskflaggat tonnage är den delen av världstonnaget som finns registrerat i det svenska fartygsregistret.

Svenskkontrollerat tonnage är den delen av världstonnaget som till minst hälften ägs eller vars kommersiella drift sköts av svenska intressen.

Inledning

Trafikanalys publicerar årligen en rapport om *Svensk sjöfarts internationella konkurrens-situation*. 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).

Sjöfart är framförande av fartyg till sjöss. Fartygen kan användas för fritidsändamål eller affärsmässigt för transport av gods och personer eller som olika typer av arbetsbåtar för till exempel muddring. Till sjöfarten räknas även kringtjänster, såsom spedition, finansiering, försäkring och juridiska tjänster tillhörande sjöfart.

I denna rapport studerar Trafikanalys utvecklingen av svensk handelssjöfart med vilket menas den delen av världsfloTTan som är

- Registrerad i svenskt fartygsregister, eller
- Kontrolleras av svenska intressen.

Redovisningen omfattar även situationen för svenska hamnar.

Trafikanalys menar att även om man med svensk sjöfart oftast menar den svenskkontrollerade fartygsflottan, avspeglar en redovisning som omfattar hela den svenskkontrollerade flottan, och även hamnarna, bättre den svenska näringsens konkurrenskraft i sin helhet. En sådan avgränsning överensstämmer även bättre med regeringens maritima strategi som samlar hela svenska maritima klustret.

Det är emellertid svårt att redovisa konkurrensvillkoren för den svenskkontrollerade flottan. Svenska villkor påverkar den svenskkontrollerade flottan enbart indirekt genom de åtgärder, regler eller andra styrmedel som gäller för svensketablerade företag. För övrigt gäller utländska flaggländers villkor för fartyg som ägs av svenska intressen men är registrerat i främmande länders register. I denna rapport redovisas utvecklingen av den svenskkontrollerade flottan, men villkoren i de främmande länderna lämnas utanför.

Med handelsfartyg menas normalt både lastfartyg och passagerarfartyg. Enbart fartyg med minst 100 brutto inkluderas i vår framställning.

Redovisningen är tudelad: dels studeras statistik på området för att följa och beskriva svensk sjöfarts konkurrenskraft jämfört med andra delar av världshandelsflottan, dels redovisas aktuella åtgärder som påverkar villkoren för svensk sjöfart. Här har Trafikanalys tidigare identifierat ett antal faktorer som är av betydelse för de svenskflaggade fartygens konkurrenssituation. Dessa är skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Trafikanalys beskriver hur de svenska villkoren ser ut och förändrats under året. För att kunna sätta redogörelsen i ett större sammanhang, redovisas även internationella händelser och trender på sjöfartsområdet.

Utöver den internationella konkurrenssituationen, behandlas även sjöfartens konkurrenssituation gentemot andra trafikslag. Detta har blivit allt intressantare i och med att Sverige, och övriga EU, tydligt uttryckt ambitionen att öka sjöfartens andel av transporterna som ett sätt att avlasta den trängseldrabbade landtransporten.

Rapporten publiceras i år senare än tidigare år för att möjliggöra redovisning av sjöfartsstatistik som publiceras i slutet av maj varje år. Statistikdelarna i denna rapport omfattar både 2015 och 2016 för att möjliggöra historisk uppföljning.

1 Sjöfartens och hamnarnas utveckling

I detta kapitel redovisas internationella trender och händelser samt sjöfartens utveckling i siffror. Statistiken på området kommer från den officiella statistik som Trafikanalys ansvarar för på transportområdet. Den internationella statistiken kommer främst från FN:s konferens om handel och utveckling (UNCTAD¹) och Eurostat² som har som uppgift att sammanställa och redovisa officiell statistik för EU och dess medlemsstater.

Den svenska statistiken omfattar både handelsfartyg och specialfartyg med minst 100 brutto. Specialfartyg redovisas oftast separat och enbart handelsfartyg behandlas i denna rapport. I den svenska statistiken omfattar handelsfartyg både lastfartyg och passagerarfartyg.

Även den internationella statistiken från UNCTAD omfattar handelsfartyg med över 100 brutto men *inte* passagerarfartyg.³ Statistiken över kontrollerad flotta omfattar enbart handelsfartyg över 1 000 brutto och inkluderar offshorefartyg, fpso⁴ och borrhafartyg. Samtidigt omfattar UNCTAD statistiken även *non-cargo*, vilket betyder att bl.a. mudderfartyg, offshorefartyg och bogserbåtar inkluderas.⁵ Därför är den svenska och UNCTAD-statistiken inte helt jämförbar.⁶

1.1 Sjöfartens utveckling

Över 10 miljarder ton gods på fartyg

Sjöfart är internationell till sin art. Under de senaste åren har tillväxten i världsekonomin och den internationella varuhandeln drivits på efterfrågan av sjötransporter. Den internationella varuhandeln påverkades stort av finanskrisen i slutet av 2008, vilket blev kännbart även för sjöfarten. Medan den internationella varuhandeln tidigare har vuxit betydligt snabbare än BNP, har den under de senaste åren utvecklats i takt med eller långsammare än BNP. Denna trend anses kunna komma att ha långsiktiga konsekvenser för sjöfarten.⁶

Under 2015 transporterades för första gången över 10 miljarder ton gods på fartyg. Det motsvarar motsvarande 80 procent av den internationella varuhandeln. Sjötransporterna motsvarade globalt 53,6 miljarder tonkilometer, vilket är en ökning på 2 procent jämfört med året innan.

Sjöfarten är det dominerande trafikslaget för svensk utrikeshandel

Enligt Trafikanalys trafikslagsspecifika undersökningarna, som används för att producera den officiella transportstatistiken, fraktas cirka 70 procent av godsmängden från Sverige till andra

¹ United Nations Conference on Trade and Development

² <http://ec.europa.eu/eurostat>

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

⁴ <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/summary.aspx?ReportId=93>

⁵ Fartyg som används av olje- och gas industrin

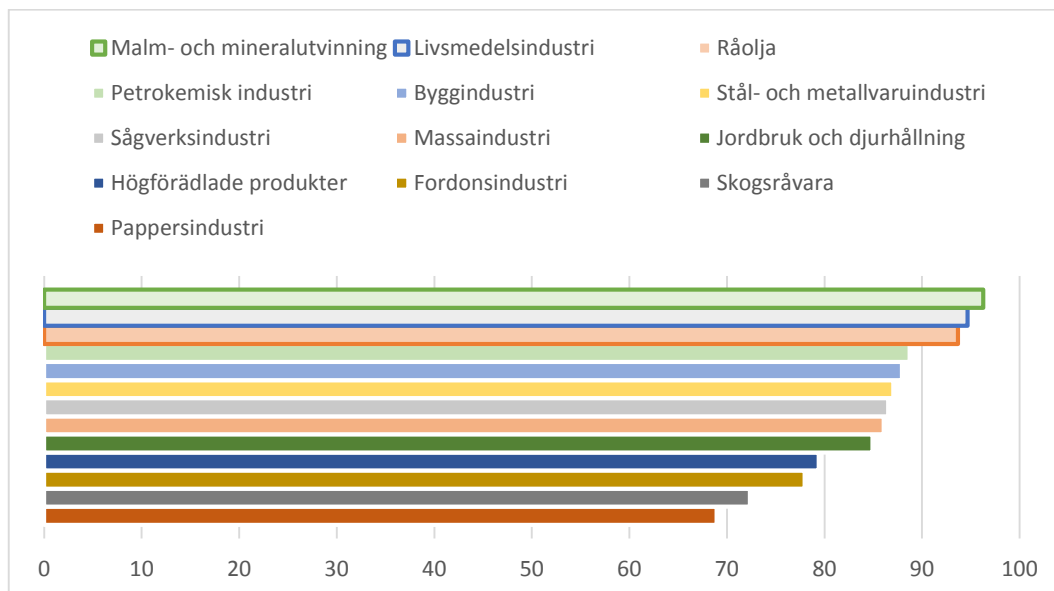
⁶ Clarksons (2016)

⁶ WTO (2016)

länder, eller tvärtom, med sjöfart.⁷ En stor del av det som fraktas utrikes med järnväg går på Malmbanan till Narvik där godset fortsätter på fartyg. Skulle Malmbanan räknas som sjötransport istället för järnväg (godset går med sjöfart från Narvik), skulle sjöfartens del bli cirka 80 procent.

Sjöfartens andel kan också beräknas med hjälp av Samgodsmodellen. Samgodsmodellen innehåller transporter inom Sverige, export, import och transit genom Sverige. Enligt Samgodsmodellen transporteras 89 procent av Sveriges varuimport och varuexport med transportkedjor som innehåller fartygstransporter. Denna siffra skiljer sig från den från de Trafikanalys trafikslagsspecifika undersökningar. Orsaken till det är att den officiella statistiken räknar färjetransporterna dubbelt, dvs. både som en fartygstransport och som en lastbilstransport. En kontrollräkning med Samgods, där kedjor med lastbil och färja räknas dubbelt, ger ett resultat på 80,5 procent. Resultatet hamnar då i linje med statistiken. Sammanfattningsvis kan det alltså sägas att mellan 80 och 90 procent av transportvolymen av gods till och från Sverige transporteras i kedjor som innehåller fartygstransporter.

Figur 1 visar utfallet uppdelat på olika varugrupper. Sjöfarten är viktig för alla godstransporter. Viktigast är den för malm- och mineralutvinning där 96 procent av handelsvolymerna hanteras med transportlösningar som innehåller sjöfart. Likaså transporteras 95 procent av godsvolymen inom livsmedelsindustrin och 94 procent av råoljan (mätt i ton) i en kedja med fartyg. Motsvarande siffra för produkter inom petrokemisk industri ligger på 89 procent, för byggindustri 88 procent, för stål- och metallindustri och sågverksindustri 87 procent, massaindustri 86, jordbruk och djurhållning 85, högförädlade produkter 79, gods inom fordonsindustrin 78 procent. För skogsråvaror ligger andelen på 72 procent och för pappersindustrin på 69 procent. Sjöfarten är dock beroende av transporter till och från hamnar. För merparten av transportlösningarna innehåller sjötransportkedjorna lastbilstransporter, för vissa varugrupper innehåller 99 procent av sjötransportkedjorna minst en lastbilstransport.



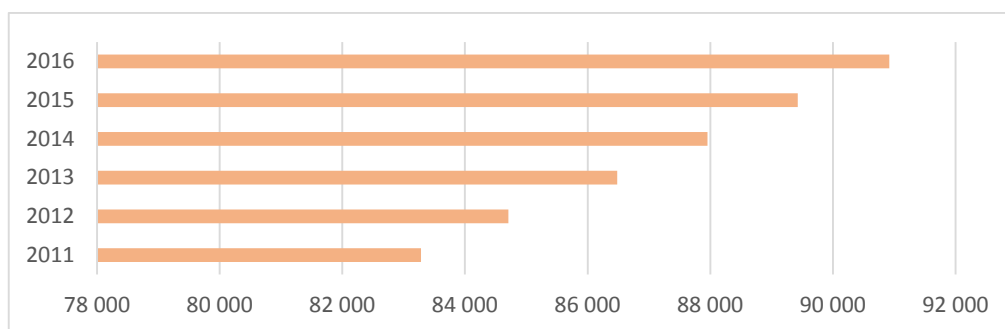
Figur 1 Beräknad andel (tonkm) av export- och importgods som någon gång under transportkedjan går med fartyg. År Beräknat med Samgods version 1.1.1 (år 2014).

⁷ Trafikanalys (2016e)

Inkluderas i beräkningen även inrikes transporter, faller sjöfartens andel till 40 procent. Sjöfartens andel är fortfarande hög för råolja varav 94 procent har fartyg i transportkedjan. Även 80 procent av fordonsindustrins varor använder fartyg. Cirka 69 procent av massindustrin, 65 procent av pappersindustrin och 60 procent av produkter från petrokemisk industrin transporteras i en transportkedja med fartyg när både utrikes och inrikes transporter inkluderas i beräkningen.

Världshandelsflottan fortsätter att växa

Den 1 januari 2016 omfattade världshandelsflottan 91 000 fartyg över 100 brutto, vilket är 1 500 fartyg fler än året innan. Figur 2 visar hur världshandelsflottan mätt i antal fartyg har vuxit. Mellan 2011 och 2016 motsvarar tillväxten 9 procent och mellan 2015 och 2016 1,7 procent.

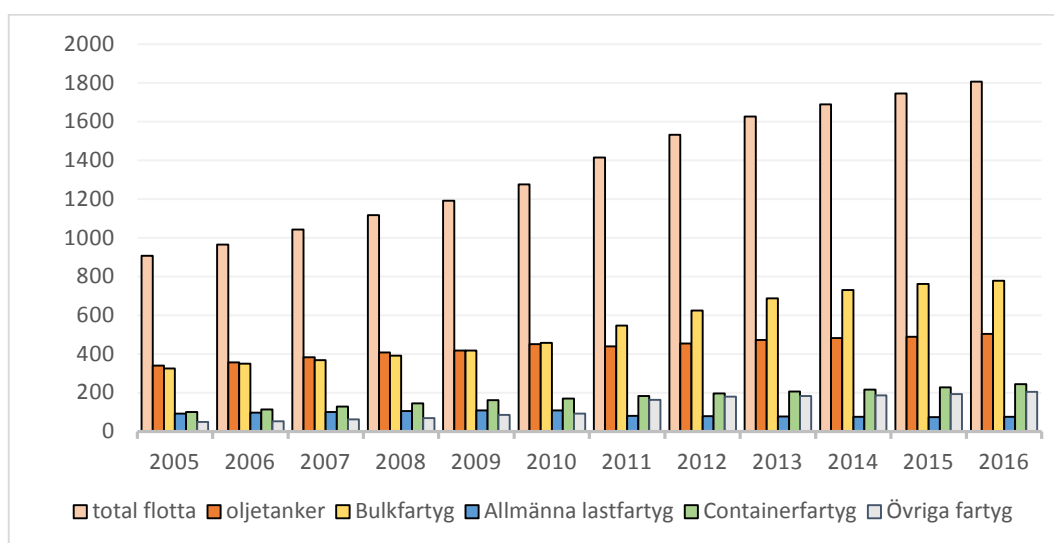


Figur 2 Världshandelsflottans utveckling mätt i antal fartyg, 2011-2016. Källa: bearbetning av UNCTADstat.

En tydlig trend har sedan mycket lång tid tillbaka varit att fartygen vuxit i storlek. Därför säger antalet fartyg inte mycket om den verkliga transportkapaciteten. Den 1 januari 2016 uppgick världstonnaget till 1,8 miljarder dödviktston. Detta betyder att världstonnaget hade fortsatt att öka, men i den rekordlåga takten på 3,5 procent från året innan. Trots den avtagande takten, förväntas fartygskapaciteten fortsätta att öka även de kommande åren.

Figur 3 visar hur världstonnaget, fördelat på fartygstyp, har utvecklats under det senaste årtiondet. Av de olika segmenten har containerfartygen haft kraftigast tillväxt med 7 procents kapacitetsökning sedan 2015, vilket delvis kan förklaras med att även lågvärdigt gods numera ofta transporteras i containers. Oljetankers kapacitet har vuxit med 3 procent, bulkfartygen med 2 procent och allmänna lastfartygen med 1,5 procent. Bulkfartygen, som är det största segmentet, utgjorde 43 procent av världstonnaget, precis som året innan. Oljetankers står för 30 procent, containerfartyg för 13,5 procent och allmänna lastfartyg för 4 procent av världskapaciteten. Gruppen övriga fartyg, som omfattar gasfartyg, kemikaliefartyg, *offshore*-fartyg och passagerarfartyg, har ökat med 6 procent mellan åren 2015 och 2016 och står för 11 procent av världstonnaget.

Under de tio senaste åren har oljetankers andel av världstonnaget minskat med 10 procentenheter och de allmänna lastfartygens andel med 6 procentenheter. Bulkfartygens andel har ökat från 36 procent till 43 procent och containerfartygens andel från 11 till 14 procent. Gruppen övriga fartyg har vuxit från att omfatta 5 procent av världstonnaget till att omfatta 11 procent av fartygskapaciteten i världen.



Figur 3 Utveckling av världstonnaget fördelat på fartygstyp 2005-2016. Miljoner dödviktston. Källa: bearbetning av UNCTADstat

Tiden innan finanskrisen (2008) präglades av snabb tillväxt av världsekonomin, snabb globalisering och outsourcing av produktion. Efterfrågan på sjötransporter var stor och den befintliga fartygskapaciteten var pressad. Rederierna beställde fartyg som de sedan visade sig inte behöva på samma sätt som rederierna hade förutsatt. Efterfrågan av sjötransporter sjönk dramatiskt under 2009, samtidigt som de nybyggda fartygen började komma in på transportmarknaden. Detta ledde till överkapacitet.

Samtidigt som kapaciteten på handelsfartyg ökade med 3,5 procent mellan 2015 och 2016, ökade efterfrågan av sjötransporter enbart med 2 procent.⁸ Detta har lett till fortsatt överkapacitet, historiskt låga transportpriser (som låg på nivå med eller under driftkostnaderna) och låg lönsamhet. Marknaden för tankersegmentet har däremot fortsatt att utvecklas starkt, främst på grund av de ovanligt låga oljepriserna och låga utbudet av tankerfartygskapacitet.⁹ Även i Sverige har tankersegmentet ökat sin lönsamhet de senaste åren. Detsamma gäller för storrederierna. Andra segment har haft en sjunkande lönsamhet de senaste åren.¹⁰ Den svenska sjötransportbranschen som helhet består av ca 1160 företag varav två tredjedelar är aktieföretag. Där har lönsamheten ökat mellan 2013 och 2015, såväl när det gäller avkastning på kapital som när det gäller rörelse- och vinstmarginal.¹¹

Under 2016 var den genomsnittliga storleken av nybeställningar av containerfartyg 8 508 TEU, vilket är mer än dubbelt så mycket som den befintliga genomsnittliga storleken. Eftersom rederierna beställer större och större fartyg, kan det förmodas att överkapaciteten inte är något tillfälligt fenomen utan är här för att stanna under närmast kommande år. En annan följd av de stora fartygen är att de kräver större kapacitet av hamnarna, både för att motta fartygen och för att hantera den stora godsmängden.

Sjöfartsindustrin försöker hantera överkapaciteten bl.a. genom ekonomifart (slow steaming) som betyder att fartygen försöker optimera farten på en lägre nivå. Transportkapaciteten kan användas som lagerkapacitet för gods som säljs under färden. Jämfört med snabbare

⁸ UNCTAD (2016)

⁹ UNCTAD (2016)

¹⁰ Trafikanalys (2016c)

¹¹ Trafikanalys (2016d)

transport och förvaring i lager, ökas värdet av transporten genom att lagerkostnaderna försvinner. Dessutom kan användning av bränsle minskas genom lägre hastighet, vilket leder till minskade kostnader för redaren. Den minskade bränslebrukningen leder också till mindre utsläpp av luftföroreningar. De nyare fartygen tar hänsyn till detta redan vid designstadiet, så att de är utformade för lägre optimal fart.

Även om större fartyg kan minska styckkostnaderna för redare, kan de öka de totala systemkostnaderna. Ju större fartyg, desto högre är kostnader för t.ex. hamnar, försäkringsbolag och resten av transportkedjan. De kräver även mer omfattande infrastruktur i anslutning till hamnarna, vilket kan leda till högre investeringskostnader. Mega-fartygen har svårt att täcka sina fasta kostnader och behöver bli fyllda för att vara lönsamma. Detta kan komma att leda till att godstransporter koncentreras till operatörer med mega-fartyg, vilket i sin tur kan leda till oligopolmarknader i längden.¹²

Trender som har potential att påverka sjöfarten

Ökad global *befolkningsmängd*, *urbanisering* och *demografiska förändringar* förväntas fortsätta att påverka transportmönster. Särskilt påtagligt är förändringen av efterfrågan på varor i utvecklingsländer. De har tidigare framstått främst som producentländer men visar nu ökad köpkraft, vilket påverkar de globala godsflödena.

Även statlig politik och ingripande påverkar internationella handelsmönster och därigenom sjöfarten. Under 2016 inträffade två viktiga förändringar på den storpolitiska arenan som befaras kunna hämma handelns utveckling: Brexit och att USA numer har en uttalat protektionistisk president. Än har detta emellertid inte påverkat utvecklingen och de ingångna internationella överenskommelserna gäller. Avtalet om förenklade handelsprocedurer (*Trade Facilitation Agreement*) som innehåller bestämmelser för att förenkla transport och klarering av gods, förväntas exempelvis sänka transaktionskostnaderna för handel väsentligt och därigenom även öka den globala handelns omfattning.¹³ Även nya lokala handelsavtal¹⁴ och de under förhandling¹⁵ kan få stor påverkan på handelsmönster omfattar områden med.¹⁶

E-handel ändrar konsumtionsmönster och köpbeteenden. Den möjliggör för mindre företag att nå nya marknader utomlands och genererar större handelsvolym, vilket i sig har potential att öka efterfrågan på sjötransporter. Kina gick förbi USA 2015 som världens största marknad för e-handel och förspås uppnå ett rörelseresultat på 1,1 tusen miljarder dollar 2020. Den globala marknaden för E-handelsleveranser växa med i genomsnitt 21 procent per år fram till 2024.¹⁷ Trots potentialen, har effekten av E-handeln ännu inte visats sig tydligt på sjöfarten. Många stora producenter ökar lagernätverket så att lagren finns närmare konsumentmarknaderna, vilket minskar E-handels effekt på sjöfarten. 18 procent av svenskarnas E-handelskonsumtion under tredje kvartalet 2016 skedde från utlandet. I Sverige handlar vi främst från Kina, Storbritannien, Tyskland och USA medan Norge och Finland är våra största exportmarknader för E-handel. Även om E-handeln har ökat snabbt även i Sverige de senaste åren, handlar vi mindre på nätet per capita än i många andra länder. I Storbritannien läggs det nästan dubbelt så mycket pengar på E-handel per capita jämfört med Sverige.¹⁸

¹² UNCTAD (2016)

¹³ https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm

¹⁴ *Trans-Pacific Partnership 2015*

¹⁵ *Transatlantic Trade and Investment Partnership och Regional Comprehensive Economic Partnership*

¹⁶ UNCTAD (2016)

¹⁷ Trafikanalys (2017d)

¹⁸ Trafikanalys (2017d)

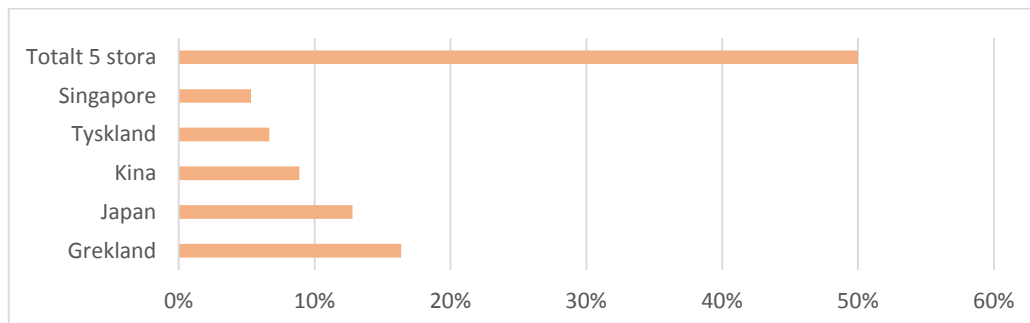
Delningsekonomin, som eftersträvar effektiv resursanvändning och minskning av råmaterial- och fossilberoendet kan komma att ändra efterfrågan av varor och de befintliga godsflödena, vilket i sin tur kan leda till en minskad efterfrågan av sjötransporter. T.ex. skulle delningsekonomin kunna leda till effektivare användning av personbilar och minskning av nybilsköp, vilket skulle innebära mindre efterfrågan av fartyg som transporterar bilar. Än ser vi dock inga tydliga sådana effekter.¹⁹

Global minskning av fossila bränslen, ökning av förnybar energi och utveckling av energilagring minskar efterfrågan av råolja, petroleumprodukter och kol, vilket leder till minskning av efterfrågan på tanker- och bulkfartyg. Även om flytande naturgas kan dra nytta av energiomställningen på kort sikt, förväntas även den förlora mark för andra energiresurser, vilket skulle minska efterfrågan av gasfartyg.²⁰ Samtidigt kan transporter av andra energiråvaror, såsom ved och flis, skapa nya marknader för sjöfart.

1.2 Kontrollerat tonnage

Fartyg kontrolleras av rederier som äger dem. Till kontrollerat tonnage räknas som nämnts också fartyg som trots att de inte ägs av ett rederi, kommersiellt kontrolleras av det.

Hälften av världstonnaget kontrolleras av redare i de 5 största fartygsägarländerna. Figur 4 visar hur 50 procent av världshandelsflottan fördelas mellan Grekland, Japan, Kina, Tyskland och Singapore. Grekiska intressen ensam kontrollerar över 16 procent av världstonnaget och tillsammans med Japan 30 procent.



Figur 4 Fördelning av kontrollerad världshandelsflotta mellan de fem största fartygsägarländer. Källa: bearbetning av UNCTADstat

Av de 35 största fartygsägarländerna är 18 i Asien, 13 i Europa och 4 i Amerika. Länderna är ofta specialiserade på olika fartygstyper. Bulkfartygen utgör den största gruppen hos fartygsägare i utvecklade länder. De är också den vanligaste typen av fartyg hos rederierna i Asien och Oceanien. Cirka 52 procent av fartygen som rederierna i länder i transiton, såsom Ryssland, kontrollerar är tankfartyg.

Utvecklade länder kontrollerar 60 procent av världstonnaget och utvecklingsländerna i Asien 36 procent. Samtidigt är 76 procent av världsfloTTan registrerad i utvecklingsländer. Tillkomsten av så kallade öppna register har gett möjlighet för länder att specialisera sig i service kring just fartygsregistrering. Dessa register tillåter registrering av fartyg trots avsaknad av reell länk mellan fartygsregistret och fartyget.²¹ Dessa länder har ofta mycket

¹⁹ Trafikanalys (2016g)

²⁰ Danish Shipping Finance (2016)

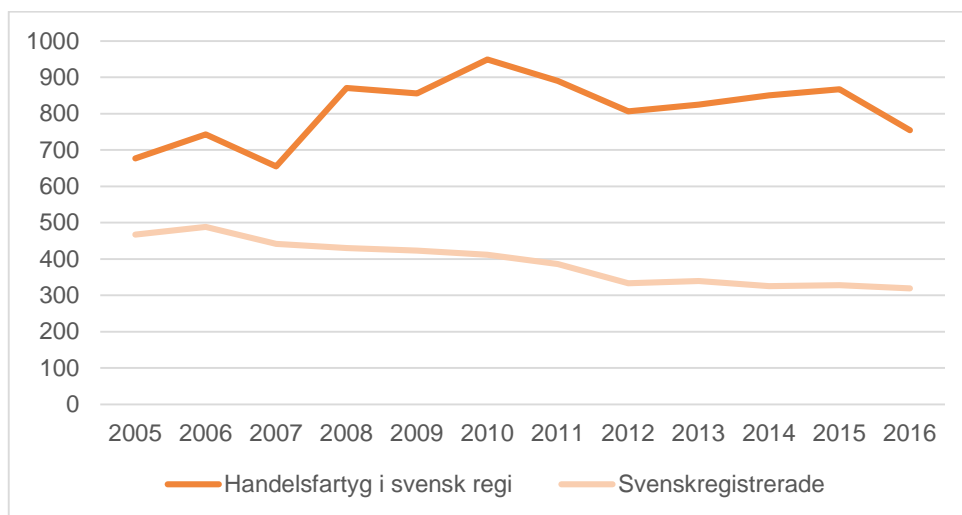
²¹ Artikel 91 i UNCLOS kräver att det ska finnas genuin länk mellan fartyget och landet där fartyget är registrerat

generösa regler avseende anställning av sjömän från utlandet och förmånliga skattevillkor, vilket hjälper rederierna att reducera kostnader.

Även redare i de stora fartygsägarländerna väljer till stor del andra register än den inhemska. Även om grekiska rederier kontrollerar en stor del av världsfloTTan är inte det grekiska registret det största i världen. Av de 293 miljoner dvt som kontrolleras av grekiska intressen, är enbart 22 procent registrerade i det grekiska fartygsregistret. Kina har 47 procent av världsfloTTan i sin kontroll i det egna registret och 65 procent av fartygsägare i Singapore har valt att använda det egna registret. Enbart 9 procent av japanska fartygsägare använder sin egen flagga och bara 13 procent av tyska fartygsägare har valt tysk register. Fartygsägare i dessa två länder har med andra ord runt 90 procent av den kontrollerade floTTan registrerad i främmande register.

Antalet svenskkontrollerade fartyg har minskat

Den svenskkontrollerade floTTan har minskat. Tabell 5 visar utvecklingen av den svenskkontrollerade floTTan i antal fartyg och i andelen svenskregistrerade fartyg. Under 2015 växte antalet handelsfartyg i svensk regi med 4 procent men minskade under 2016 med fler än 100 handelsfartyg från 867 till 754, vilket betyder en minskning med 13 procent. Svenska rederier kontrollerar 0,3 procent av världstonnaget enligt den internationella statistiken som UNCTAD utger årligen.²² Detta kan jämföras med norska och danska intressen som kontrollerar 3 respektive 2 procent av världsfloTTan. År 2005 kontrollerade svenska rederier 677 fartyg, 467 av dessa var i svenskt register. Skillnaden mellan kurvorna beror således på att inte alla fartyg som ägs av svenska intressen är registrerade i det inhemska registret. I mätperiodens början motsvarade andelen svenskregistrerade fartyg 69 procent. År 2016 var andelen 42 procent. En slutsats av statistiken är att det ändå går relativt bra för svenska rederier som kan investera i eller hyra nya fartyg, åtminstone fram till år 2015.



Figur 5 Utveckling av antalet fartyg i svensk regi och andelen i svenskt register 2005 -2016. Källa: Bearbetning av texttabell 1.1 i Trafikanalys (2016a) och Trafikanalys (2017a)

En annan slutsats skulle kunna vara att svenska rederier inte väljer den svenska flaggan. En vidare granskning av statistiken visar emellertid att en stor andel av de svenskkontrollerade fartygen är inhyrda. Andelen inhyrda fartyg har ökat med 27 procentenheter under mätperioden samtidigt som andelen ägda fartyg minskat lika mycket. Orsaken till inhyring

²² Räknat i dvt

kan vara ett kortvarigt behov av nytt tonnage men det kan även vara ekonomiska skäl. Sjöfart är en kapitalintensiv bransch och nya fartyg är stora investeringar. Överkapaciteten gör också att fartyg finns för hyrning. Det är inte möjligt i dagsläget att registrera inhyrt tonnage i det svenska fartygsregistret.²³ Orsaken till att registret minskar är därför inte bara att fartygsägare inte väljer svensk flagga. Det ökande gapet mellan kurvorna beror med stor sannolikhet främst på den tillgängliga kapaciteten och på företagsekonomiska avvägningar.

Tabell 1 Användning av fartyg (≥100 bt) i svensk regi 2013–2016. Antal fartyg.

| | År 2013 | År 2014 | År 2015 | År 2016 | Förändring 2015–2016 |
|-------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------|
| Svenskflaggade fartyg | 339 | 325 | 328 | 319 | -3 % |
| + inhyrda fartyg | 486 | 525 | 539 | 435 | -19 % |
| - uthyrda fartyg | 153 | 121 | 149 | 156 | 5 % |
| = Disponerade fartyg | 672 | 729 | 718 | 598 | -17 % |
| varav svenskt register* | 40 % | 37 % | 39 % | 44 % | |

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda.*Uthyrda fartyg inkluderar svenskregistrerade. Källa: Trafikanalys (2016a), Trafikanalys (2017a), texttabell 1.1

Tabell 1 visar att användning av svenskflaggade fartyg minskade med tre procent mellan 2015 och 2016. Antalet inhyrda fartyg minskade med 19 procent. Antalet uthyrda fartyg ökade med fem procent, vilket är en mindre ökning än året innan. Sammanlagt minskade antalet disponerade fartyg med 17 procent, från 718 fartyg år 2015 till 598 fartyg 2016. Andelen svenskregistrerade fartyg ökade med fem procentenheter från året innan till 44 procent.

Tabell 2 Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi de senaste fyra åren. Miljoner bruttodagar.

| | År 2013 | År 2014 | År 2015 | År 2016 | Förändring 2015-2016 |
|------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------------------|
| Svenskflaggat tonnage | 1 211 | 1 164 | 1 139 | 1 075 | -6 % |
| + inhyrt tonnage | 3 985 | 4 532 | 4 677 | 4 013 | -14 % |
| - uthyrt tonnage | 1 252 | 942 | 1 528 | 1 533 | 0 % |
| = Disponerat tonnage | 3 944 | 4 754 | 4 288 | 3 554 | -17 % |
| varav svenskt register | 17 % | 14 % | 15 % | 17 % | |

Källa: Trafikanalys (2016a) och Trafikanalys (2017a, texttabell 1.2)

Tabell 2 visar användningen av svenskkontrollerat tonnage mätt i antal bruttodagar per år. Användningen av svenskflaggat tonnage har varit relativt stabil jämfört med tidigare år. Inhyrt tonnage ökade 2015 med 5 procent samtidigt som uthyrt tonnage ökade med 62 procent.

²³ En lagändring som skulle tillåta registrering av även inhyrt föreslås träda i kraft den 1 februari 2018. <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/05/regeringen-fortsatter-sitt-arbete-med-regelforenkling-inom-sjofarten/>

2016 minskade inhyrt tonnage med 14 procent samtidigt som uthyrt tonnage var så gott som oförändrat. Sammanlagt disponerat tonnage minskade med 17 procent till 3 554 miljoner bruttodagar 2016. Andelen svenskregistrerat tonnage var oförändrad 2015 men ökade något 2016.

Fördelning av skandinaviskt kontrollerade flottor

Tabell 3 visar hur de skandinaviskt kontrollerade flottorna, mätt i dödviktston, är fördelade på olika register. Siffrorna kommer från UNCTAD.

Tabell 3 Skandinaviskt kontrollerade flottors fördelning på olika register 2016.

| Sverige | | Danmark | | Norge | | Finland | |
|-------------|--------------------|-------------|--------|-------------|--------|-------------|----------------------|
| Sverige | 24 % ²⁴ | Danmark | 41,6 % | Norge | 31,3 % | Finland | 54,7 % ²⁵ |
| Bermuda | 25,6 % | Singapore | 29,2 % | Marshallö. | 18,8 % | Bahamas | 44,1 % |
| Norge | 10 % | Kina | 8,8 % | Bahamas | 10,5 % | UK | 0,6 % |
| Danmark | 4,9 % | Panama | 3,5 % | Singapore | 4,2 % | Panama | 0,4 % |
| UK | 5,4 % | Marshallö. | 3,1 % | Isle of Man | 2,2 % | Bermuda | 0,0 % |
| Singapore | 6,2 % | UK | 2,1 % | Bermuda | 4,3 % | Kina SAR | 0,0 % |
| Marshallö. | 2,7 % | Bahamas | 1,9 % | Kina SAR | 4,2 % | Cypern | 0,0 % |
| Panama | 2,5 % | Malta | 1,8 % | Liberia | 3,3 % | Danmark | 0,0 % |
| Liberia | 0,0 % | Isle of Man | 1,0 % | Malta | 2,1 % | Tyskland | 0,0 % |
| Malta | 1,0 % | Liberia | 0,4 % | UK | 1,0 % | Indonesien | 0,0 % |
| Cypern | 0,7 % | Norge | 0,4 % | Cypern | 0,4 % | Italien | 0,0 % |
| Bahamas | 4,4 % | Indonesien | 0,0 % | Panama | 5,5 % | Liberia | 0,0 % |
| Tyskland | 0,2 % | Cypern | 0,0 % | Danmark | 0,1 % | Malta | 0,0 % |
| Italien | 0,1 % | Tyskland | 0,0 % | Italien | 0,0 % | Isle of Man | 0,0 % |
| Isle of Man | 0,0 % | Italien | 0,0 % | Indonesien | 0,4 % | Marshallö. | 0,0 % |
| Kina SAR | 0,0 % | Bermuda | 0,0 % | Tyskland | 0,0 % | Singapore | 0,0 % |
| Övriga reg. | 12,2 % | Övr. reg. | 6,3 % | Övr. reg. | 11,7 % | Övr. reg. | 0,0 % |

Fartyg > 100 brutto.

Källa: bearbetning av UNCTADstat (2016)

Av den svenskkontrollerade flottan var 24 procent registrerad i det svenska registret 2016, vilket är en minskning på tre procentenheter.²⁶ Finska fartygsägare hade i sin tur cirka 55 procent av sina fartyg i eget register. Även Danmarks och Norges kontrollerade tonnage hade den egna flaggan som störst. Danska ägare hade cirka 42 procent av tonnaget registrerat i det danska registret. För norska fartygsägare var andelen cirka 31 procent. Skillnaden jämfört med året innan är obetydlig, registrering i det egna registret i Danmark har sjunkit med 0,2 procentenheter och för Norge 0,4 procentenheter. Av utländska register är Bermuda populärast bland svenska redare med en svensk andel på cirka 26 procent, Singapore är populärast bland danska ägare med 29 procents andel, Marshallöarna för Norge med cirka 19

²⁴ Antalet svenskregistrerade fartyg dividerat med det totala antalet svenskkontrollerade fartyg. Uppgiften är ungefärlig och tar inte hänsyn till fartyg som är registrerade i Sverige men kontrolleras av utländska rederier. Dessa bedöms emellertid att vara få.

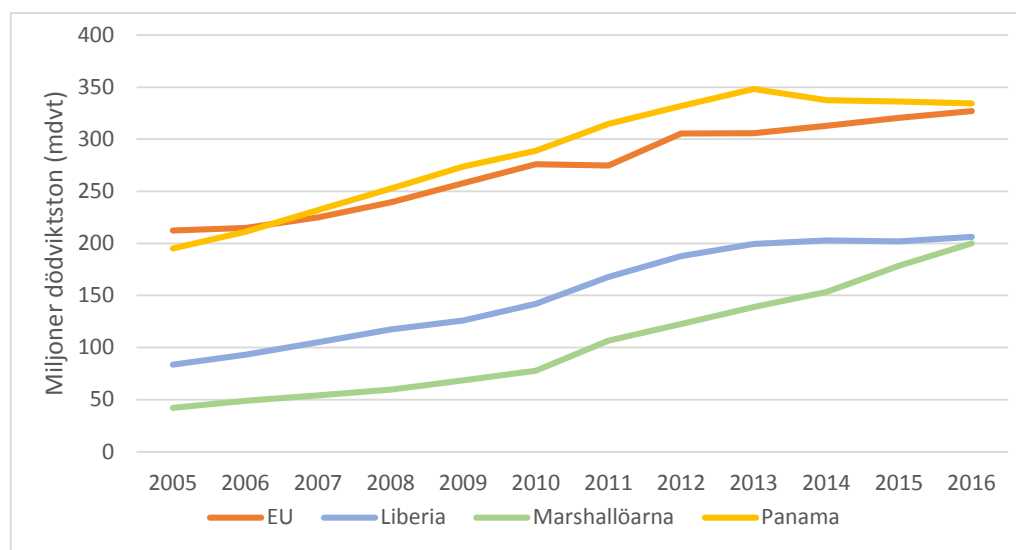
²⁵ För denna siffra gäller samma förklaring som i förra fotnoten.

²⁶ Orsaken till att den internationella statistiken skiljer sig från den svenska officiella statistiken har förklarats i början av kapitlet. Bl.a. omfattar den internationella statistiken inte passagerarfartyg.

procent och Bahamas för Finland som har hela 44 procent av den finskregistrerade flottan i sitt register. Grannländerna är till synes inte populära bland skandinaviska rederier. Finland använder nästan uteslutande det egna eller Bahamas register. Fartygsägare från andra nordiska länder är mer splittrade. Enbart Sverige har grannländer bland sina fem favoriter. 10 procent av svenskregistrerade flottan finns i det norska registret och 5 procent i det danska.

1.3 Registrerat tonnage

41 procent av världsfloTTan är registrerad i de tre största fartygsregistren i Panama, Liberia, Marshallöarna. Liberias register har vuxit med 2 procent och Marshallöarnas register fortsätter öka i rask takt med en ökning på 12 procent mellan 2015 och 2016. Panamas fartygsregister nådde en brytpunkt 2013. Det var första gången som den internationella statistiken, som har samlats sedan 1995, visar att Panamas register har minskat. Därefter har den fortsatt minskat något. 0,5 procent färre fartyg seglar med dess flagga 2016 jämfört med 2015. Panamas register är ändå fortfarande världens största fartygsregister och fartyg som seglar under panamansk flagg har en transportkapacitet på 332 miljoner dödsviktston (mdvt) som motsvarar 18,5 procent av den befintliga världskapaciteten. Mellan 2005 och 2016 har Panamas fartygsregister ökat med 71 procent, Liberias med 147 procent och Marshallöarnas med 375 procent.



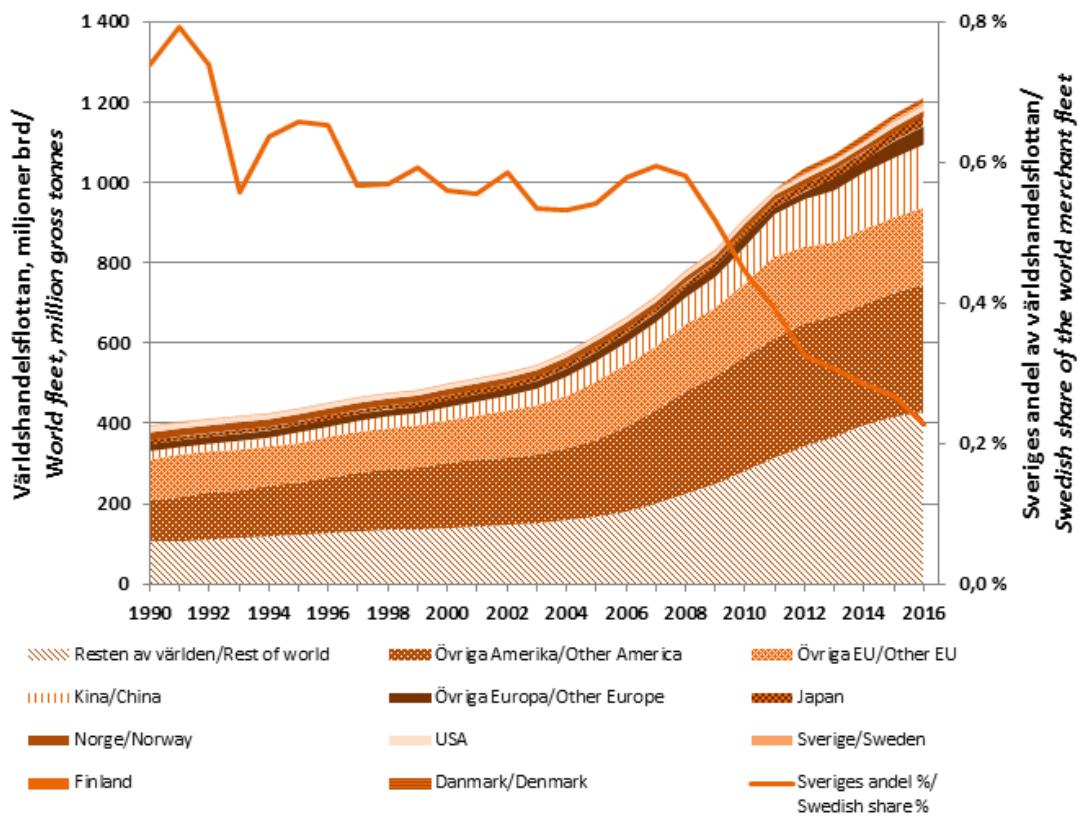
Figur 6 De största fartygsregistren i jämförelse med EU-ländernas register. Källa: bearbetning av UNCTADstat

18 procent av världsfloTTan är registrerad i EU-länderna. Den EU-registrerade flottan har vuxit med 54 procent mellan åren 2005 och 2016 och med 2 procent från 2015. Storleken på EU-flottan är av intresse för att kunna följa upp EUs mål att öka den europeiska flottan. Den är också viktig för EU-ländernas möjlighet att påverka den internationella regelutvecklingen bl.a. på områden för säkerhet och miljö. Europeiska oljetankers står för 21 procent, bulkfartygen för 15 procent, de allmänna lastfartygen för 16,5 procent och containerfartygen för 25 procent av världstonnaget i respektive segment.

Fartygsregistren är ofta fokuserade på olika fartygstyper. Liberia till exempel, är det viktigaste registret för containerfartyg, Marshallöarna för oljetankerfartyg och Panama för torrbulkfartyg. Detta beror på den nära relationen som finns mellan registerländer och fartygsägarländer som i sin tur ofta är specialiserade i olika fartygstyper. Till exempel har Tyskland en mellanstatlig överenskommelse om dubbelbeskattning med Liberia som gynnar tyska befälhavare som arbetar ombord på liberianska fartyg.²⁷

Det svenska registrets andel av världshandelsflottan minskar

Figur 7 visar den totala världshandelsflottans utveckling och fördelning mellan de största flaggregioner mätt i brutto. Den svenska flottan bestod 2015 av 3,1 miljoner och 2016 av 2,7 miljoner brutto, vilket ger en andel på 0,2 procent jämfört med den totala världshandelsflottan som år 2016 uppgick till 1 210 miljoner brutto. Världshandelsflottan ökade med fem procent 2015 och tre procent 2016. EU-registren ökade med 2,4 procent mellan 2014 och 2016. Mellan 2014 och 2016 har den danska flottan ökat med 7 procent till 15 miljoner och det finska registret minskat med 11 procent till 1,4 miljoner brutto.



Figur 7 Världshandelsflottan 1990-2016 per flaggregion (miljoner brutto) och Sveriges andel världshandelsflottan (procent). Källa: Trafikanalys (2017a)

²⁷ UNCTAD (2016)

Den svenskregistrerade flottan fortsätter att minska

Tabell 4 visar utvecklingen mellan sista december 2015 och samma datum 2016, för den svenskregistrerade flottan, fördelat på de storleksklasser som följs i Trafikanalys officiella statistik. Den svenskregistrerade flottan minskade med nio fartyg vilket motsvarar en minskning på tre procent. Mätt i brutto är minskningen tolv procent. Fartyg med bruttodräktighet på mellan 100 och 499 är den enda gruppen som visar en ökning i antal fartyg och brutto. Mätt i antal fartyg ökade denna grupp med 1 procent och med 2 procent mätt i brutto. Fartyg med bruttodräktighet mellan 500 och 1 499 visar ingen förändring. Antalet fartyg inom storlekskategorin 1 500 till 4 999 brutto visar en minskning i antalet fartyg, men brutto är oförändrat. Förändringen är störst för de allra största fartygen på över 40 000 brutto, där det varit en minskning med 16 procent i antal fartyg och 15 procent i brutto.

Tabell 4 Den svenskregistrerade flottans utveckling 2015–2016 per storleksklass.

| Brutto- dräktighet | 31 dec 2015 | | 31 dec 2016 | | Förändring 2015/2016 | |
|-----------------------|-----------------|--------------------|-----------------|--------------------|----------------------------|----------------------|
| | Antal fartyg | Brutto 1 000 bt | Antal fartyg | Brutto 1 000 bt | Förändring Antal fartyg | Förändring Brutto |
| 100– 499 | 187 | 37 | 188 | 38 | 1 % | 2 % |
| 500–1 499 | 16 | 16 | 18 | 16 | 0 % | 0 % |
| 1 500–4 999 | 21 | 59 | 20 | 59 | -5 % | 0 % |
| 5 000–39 999 | 62 | 1 175 | 58 | 1 091 | -6 % | -7 % |
| 40 000– | 31 | 1 820 | 26 | 1 540 | -16 % | -15 % |
| Totalt | 319 | 3 107 | 310 | 2 744 | -3 % | -12 % |

Källa: Bearbetning av Trafikanalys (2016a) och Trafikanalys (2017a), tab5.

Tabell 5 visar utvecklingen av den svenskregistrerade handelsflottan under 2016, fördelat på olika fartygstyper. Antalet fartyg har minskat med cirka 3 procent vilket motsvarade ca 12 procent mätt i brutto. Gruppen torrlastfartyg har minskat mest, mätt i antal motsvarar minskningen cirka 9 procent och mätt i brutto cirka 18 procent. Tankfartyg har ökat ca 3 procent i antal men ger ingen synbar förändring i brutto. Passagerarfärjor har ökat 2 procent i både antal och brutto. Bulkfartygen är oförändrade och övriga passagerarfartyg har minskat med ett fartyg.

Tabell 5 Den svenskregistrerade flottans utveckling under 2015–2016 fördelat på fartygstyp (>100 bt).

| | 31 dec 2015 | 31 dec 2016 | | | Förändring 2015/2016 | | | |
|-----------------------|-------------|--------------|---------------------|------------|----------------------|---------------------|-------------|--------------|
| | Antal | Brd i 1 000 | Dödvikt i 1 000 ton | Antal | Brd i 1 000 | Dödvikt i 1 000 ton | Antal | Brd i 1000 |
| Tankfartyg | 30 | 222 | 327 | 31 | 223 | 328 | 3 % | 0 % |
| Bulkfartyg | 6 | 16 | 21 | 6 | 16 | 21 | 0 % | 0 % |
| Torrlastfartyg | 89 | 1 949 | 1 158 | 81 | 1 606 | 925 | -9 % | -18 % |
| Passagerarfärjor* | 41 | 838 | 153 | 40 | 818 | 149 | -2 % | -2 % |
| Övr. passagerarfartyg | 153 | 81 | 17 | 152 | 81 | 17 | -1 % | 0 % |
| Totalt | 319 | 3 107 | 1 676 | 310 | 2 744 | 1 440 | -3 % | -12 % |

*Passagerarfärjor transporterar både passagerare och fordon. Källa: Trafikanalys (2017a) tab2a och tab2b.

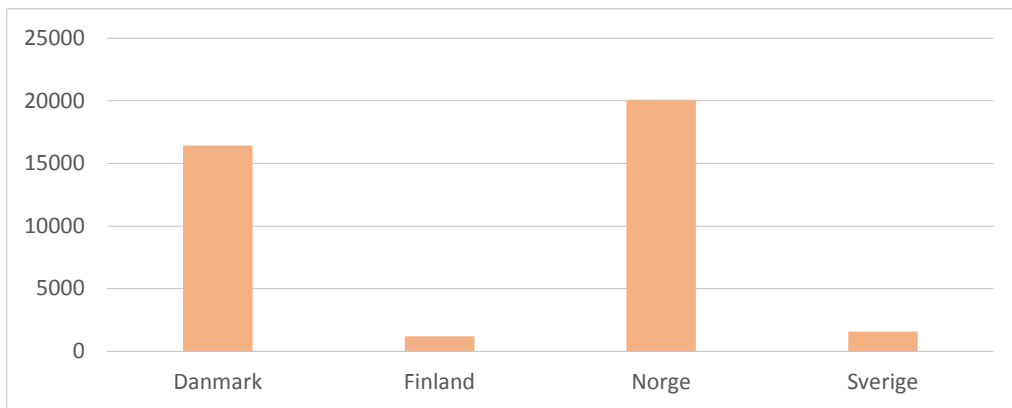
Tidigare har registrering av fartyg t.ex. i Sverige förbehållits till egna landets medborgare och företag men detta ändrades för EU-ländernas register genom s.k. Factortame-domarna (C-213/89 och C-221/89) som gav rätt för unionsmedborgare att registrera fartyg i andra medlemsstaters fartygsregister. Det är alltså idag fullt möjligt för en svensk redare att registrera sina fartyg i vilket annat land som helst inom EU. På samma sätt är det möjligt för andra europeiska redare att registrera fartyg i det svenska registret, där det idag går att hitta bl.a. finska och grekiska fartygsägare. Statistiken ovan visar att denna möjlighet för utländska fartygsägare att registrera sina fartyg i Sverige inte påverkat utvecklingen av det svenska registret. De få utländska fartygsägare som valt att registrera sina fartyg i Sverige har gjort det främst för att kundkretsen är svensk.²⁸

Utveckling av registrerat tonnage

Figur 8 visar storleken på de nordiska registren 2016 enligt den internationella statistiken som UNCTAD tillhandahåller, mätt i dödviktston. Sveriges fartygsregister har minskat sex procent mellan början av 2015 och 2016, till 1,5 miljoner dödviktston. Tonnaget av de finskflaggade fartygen har varit oförändrat och omfattar idag 1,2 miljoner dödviktston. Norges fartygsregister har ökat med tre procent under samma period och omfattar 21 miljoner dödviktston. Även danska flaggan visar en positiv utveckling med en ökning på fem procent till 17 miljoner dödviktston. För jämförelsens skull kan nämnas att EU-registren har ökat med två procent och världstonnaget med tre procent 2016 jämfört med året innan. Norska och danska registren omfattade 1,15 procent respektive 0,95 procent av världshandelsflottan år 2015.²⁹

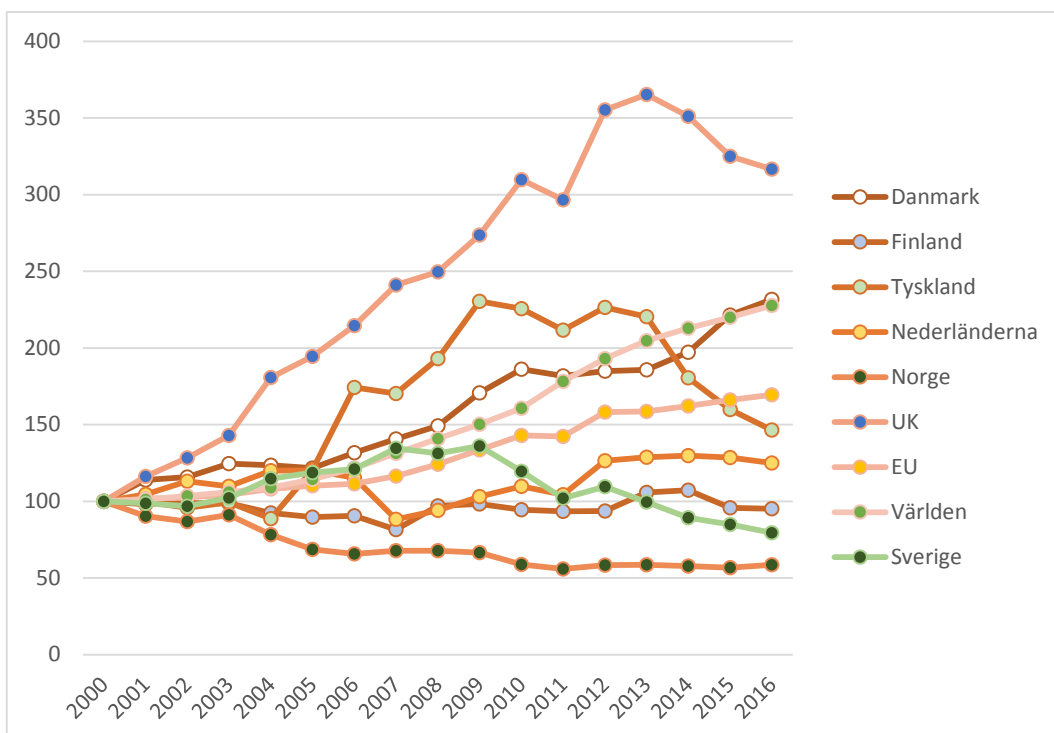
²⁸ Business Sweden (2017a)

²⁹ UNCTAD (2016)



Figur 8 Registrerat tonnage i nordiska länder anggett i tusentals dödsviktston i början av 2016. Källa: UNCTADstat

Figur 9 visar den indexerade utvecklingen av fartygsregistren i Sverige, Finland, Norge, Danmark, Tyskland, Nederländerna och Storbritannien. För jämförelsens skull visas även den indexerade utvecklingen av EU-registren och världsfloTTan. Storbritanniens flotta är den som ökat mest sedan år 2000. Den internationella statistiken visar att brittiska flaggan ökat 217 procent i storleken, vilket är bättre än världstonnagets utveckling. Danmarks fartygsregister har vuxit stabilt under perioden och även det relativt sett snabbare än världsfloTTan – med 132 procent. Den tyska flaggan hade sin höjdpunkt 2009 då den visade med 130 procents tillväxt jämfört med 2000. Det tyska registret har sedan dess haft en mer negativ utveckling och visar en tillväxt på 46 procent för hela perioden. Norges fartygsregister har i sin tur minskat med 42 procent under perioden. Nederländernas flotta har vuxit med 25 procent. Det sammanlagda tonnaget för EU har ökat med 69 procent mellan 2000 och 2016. Den svenska flaggan har minskat med 21 procent.



Figur 9 Indexerad utveckling av registrerat tonnage för vissa europeiska länder, EU och världen. Index=100 år 2000.

Avregistreringar ur det svenska fartygsregistret

Minskning av svenskflaggade flottan kan bero på fartygsförsäljningar, avregistreringar (t.ex. pga. förlisning) och omregistreringar (t.ex. pga. flaggbyte). Nyregistreringarna sker som följd av nybyggnation av fartyg eller inköp av begagnat tonnage. De kan också vara rena inregistreringar som följd av flaggbyte.

Tabell 6 visar mottagarländer vid avregistreringar ur det svenska registret under de senaste fyra åren. Siffrorna avser enbart skepp över 100 brutto. De nordiska grannländerna har varit de vanligaste mottagarna, efterföljt av europeiska länder. År 2016 avregistrerades sammanlagt 15 skepp som var 100 brutto³⁰ eller större. Av dessa var 4 torrlastfartyg, 3 biltransportfartyg, 1 passagerarfartyg och 7 fiskefartyg. Marshallöarna mottog mest fartyg mätt i antal. Sammanlagt såldes 3 skepp dit. Norge och Dubai mottog 2 fartyg. Fartygsregistren i Finland, Danmark, Italien, Kina, USA och den västindiska ön Nevis mottog 1 fartyg var från det svenska registret.

Tabell 6 Mottagarländer vid fartygsförsäljningar av svenskregistrerade fartyg till utlandet 2011–2016.

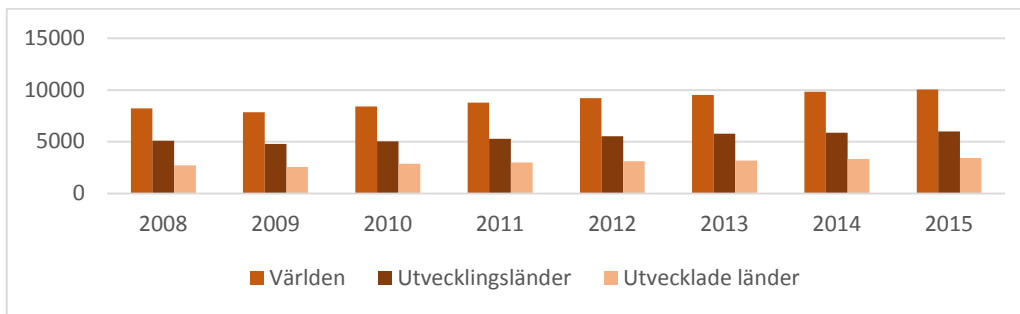
| År 2013 | År 2014 | År 2015 | År 2016 |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Danmark 4 | Finland 3 | Norge 4 | Marshallöarna 3 |
| Finland 4 | Danmark 2 | Nederländerna 1 | Norge 2 |
| Nederländerna 4 | Norge 1 | Brittiska Jungfruöarna 1 | Dubai 2 |
| Ryssland 2 | Estland 1 | Island 1 | Finland 1 |
| Gibraltar 2 | Tyskland 1 | Turkiet 1 | Italien 1 |
| Island 1 | Nederländerna 1 | Cypern 1 | Kina 1 |
| Lettland 1 | Malta 1 | Chile 1 | USA 1 |
| Tyskland 1 | Caymanöarna 1 | Lettland 1 | Nevis 1 |
| UK 1 | Nigeria 1 | Tyskland 1 | Marocko 1 |
| Panama 1 | USA 1 | Okänt 2 | Danmark 1 |
| | | | Brittiska Jungfruöarna 1 |
| Totalt 30 (≥100 bt) | Totalt 22 (≥100 bt) | Totalt 13 (≥100 bt) | Totalt 15 (≥100 bt) |

Källa: Transportstyrelsen (2012, 2014, 2015, 2016a och 2017).

1.4 Hamnarna

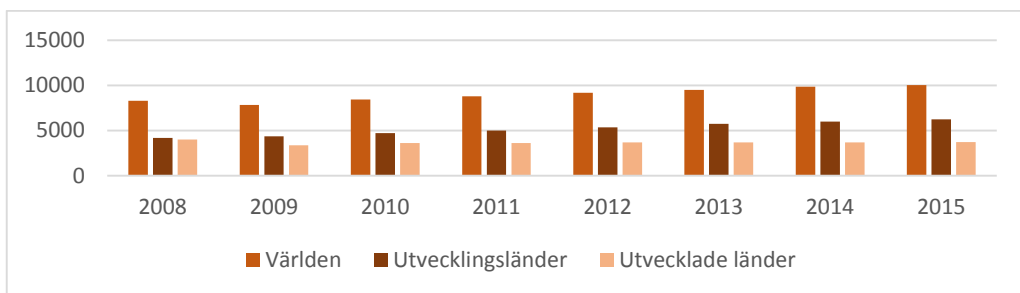
Gods som transporteras på fartyg hanteras över kaj både i avsändarlandet där det lastas och i mottagarlandet där gods lossas. Denna godshantering sker i hamnarna. Figur 10 och Figur 11 visar fördelningen av hantering av gods över kaj som transporteras på fartyg mellan utvecklingsländer och utvecklade länder. Utvecklingsländerna har behållit sin position som största grupp avseende import och export på en totalt sett växande marknad.

³⁰ Inkluderar inte pråmar



Figur 10 Godshantering i världen. Miljoner ton lastat gods. Bearbetning av UNCATDstat.

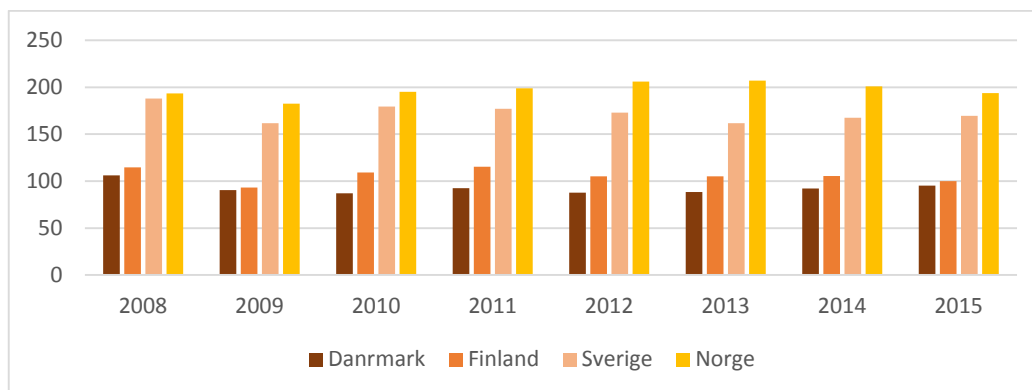
Hamnarna i utvecklingsländerna hanterade 60 procent av lastat gods 2015 (figur 10). Godshanteringen i utvecklade länder stod för 34 procent. Mängden lastat gods har ökat med 22 procent mellan 2008 och 2015, från 8,2 miljarder ton till över 10 miljarder ton. Landsgruppernas andelar har inte ändrat mellan 2008 och 2015. Europas andel av hantering av lastat sjöfartsgods var 17 procent 2015.³¹



Figur 11 Godshantering i världen. Miljoner ton lossat gods. Bearbetning av UNCATDstat.

Hamnarna i utvecklingsländerna hanterade 62 procent av lossat gods (figur 1.11). Den ökande godshanteringen i utvecklingsländerna kan bero på att dessa länder producerar inte bara råvaror utan har allt starkare roll inom tillverkningsindustrin. De har också haft en ökning i efterfrågan av konsumentprodukter. Godshanteringen i de utvecklade länderna stod för 37 procent av lossat gods. Godshanteringen över kaj av lossat gods har ökat med 21 procent mellan 2008 och 2015. Utvecklingsländernas andel av lossat gods har ökat och utvecklade ländernas andel minskat med 11 procentenheter under samma period. Europas andel av godshantering över kaj för lossat gods motsvarade 20 procent 2015.

³¹ UNCTAD (2016)



Figur 12 Miljoner ton hanterat gods över kaj. Källa: omarbetning av Eurostat

Figur 12 visar att Norge svarar för störst godshantering över kaj i Norden. Mellan åren 2011 och 2013 hanterade Norge över 200 miljoner ton gods som lossades eller lastades på fartyg. 2015 hanterade Norge ungefär lika mycket gods över kaj som 2008, dvs. 192 miljoner ton. Mellan 2008 och 2009 kan en likartad utveckling av godshantering ses i danska och finska hamnarna som hanterade mellan 90 och 117 miljoner ton gods. Därefter har Finland hanterat mellan 10 och 25 miljoner ton mer gods än Danmark. Den ökande godshanteringen som kan observeras globalt visar sig inte i nordiska hamnar. Samtidigt har utvecklingen varit relativt stabil även om det kan observeras viss nedgång över perioden i sin helhet.

Kinesiska hamnar störst i världen

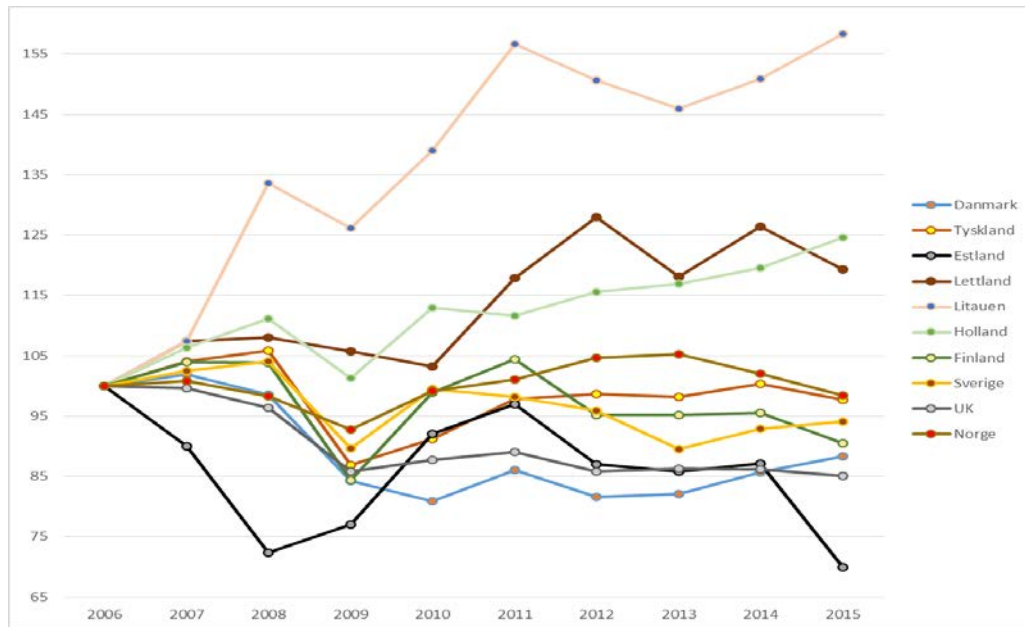
Hela 14 stycken av de 20 största hamnarna i världen finns i Kina. Rotterdam lyser med sin närvaro som den enda europeiska hamnen på listan. Även Singapore, USA, Korea och Malaysia har en hamn på listan. Den internationell hamnverksamhet mötte lägre tillväxt under 2015 än året innan. Tillväxten för de 20 största hamnarna minskade från 6,3 procent under 2014 till 0,9 procent 2015.

Den befintliga internationella statistiken om världens hamnar är knapphändig. Hamnar lämnar ogärna information om sin verksamhet. Detta gäller särskilt för hamnar som hanterar flytande respektive torr bulk och tenderar att representera få godsägare. Informationen om containerhamnar är något mer utvecklad. Dessa hanterar ofta gods för många transportörer och varusägare och är därför öppnare med informationen.

De 100 största containerhamnar hanterade 539 miljoner TEU 2015, vilket är en ökning på 6,8 procent jämfört med året innan. De mindre hamnarna stod för största delen av tillväxten medan de 20 största hamnarna upplevde en ökning på enbart 0,5 procent 2015. Bland de 20 största containerhamnarna finns den nederländska hamnen Rotterdam, belgiska Antwerpen och tyska Hamburg. Även två nordamerikanska hamnar finns representerade. Resten av de största containerhamnarna finns i utvecklingsländer i Asien. De 20 största hamnarna står för 55 procent av genomströmningen av containers i de 100 största containerhamnarna. Tillväxten föll för dessa från 5,6 procent 2014 till 0,5 procent 2015.³²

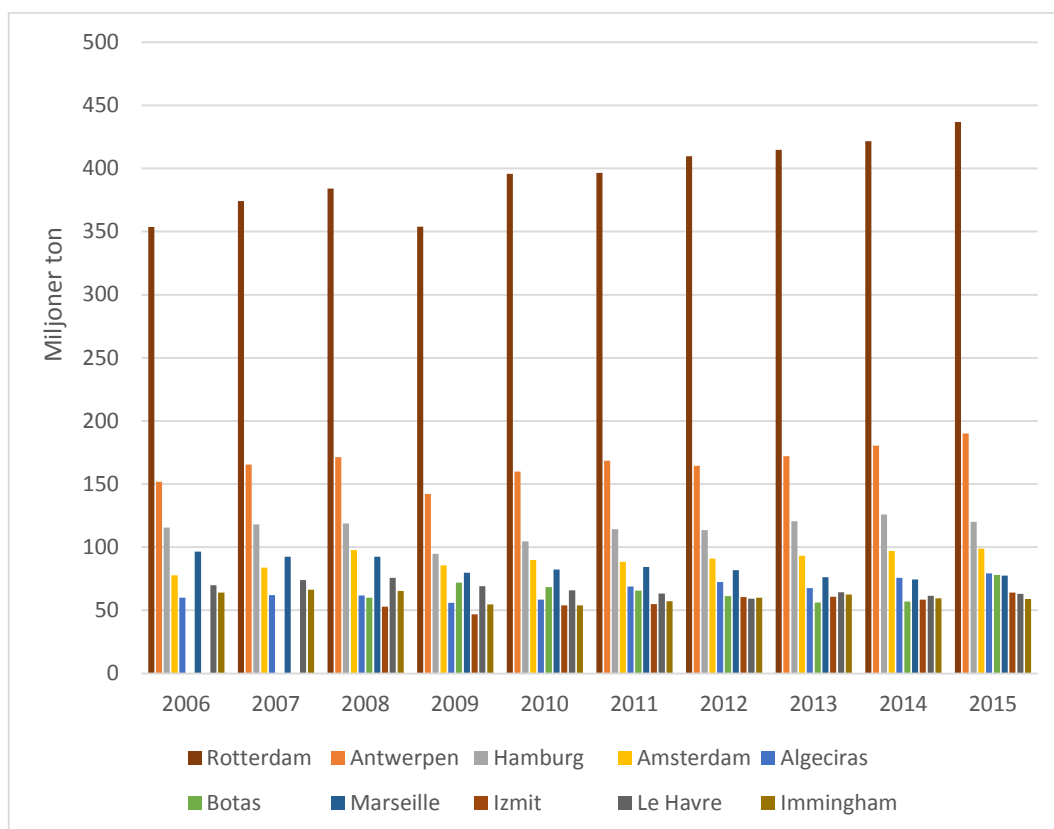
³² UNCTAD (2016)

Utvecklingen i europeiska hamnar



Figur 13 Indexerad utveckling av godshantering i hamnar för ett urval länder 2006-2015. Index=100 år 2006. Källa: Eurostat

Figur 13 visar den relativa förändringen av mängden hanterat gods i hamnar i ett urval nordeuropeiska länder mellan åren 2006 och 2015. Informationen är hämtad från Eurostat. I många fall finns det stora variationer från ett år till ett annat. Estland har haft största ändring i varuhantering i hamnarna mellan 2014 och 2015, med 20 procent mindre godshantering än året innan, vilket har att göra med minskade handeln med Ryssland. Godshanteringen har ökat mest i Litauens hamnar som hanterat fem procent mer varor 2015 än 2014. Även Danmark, Holland och Sverige har haft en positiv utveckling. Siffrorna från och med 2006 visar att Litauen har haft även den största ökningen i godshantering sedan början av mätperioden. Litauiska hamnar hanterade 58 procent mer gods 2015 än 2006. Holland har haft den näst största ökningen med 25 procent mer godshantering i sina hamnar. Lettland har haft en ökning på 19 procent. Alla andra länder visar negativa siffror 2015 jämfört med 2006. Godsmängderna i Estland har minskat med 30 procent, i UK med 15 procent och i Finland med 10 procent. Enligt den europeiska statistiken har Sverige tappat sex procent i mängd hanterat gods i sina hamnar sedan 2006. Norge och Danmark har haft en minskning på två procent vardera.

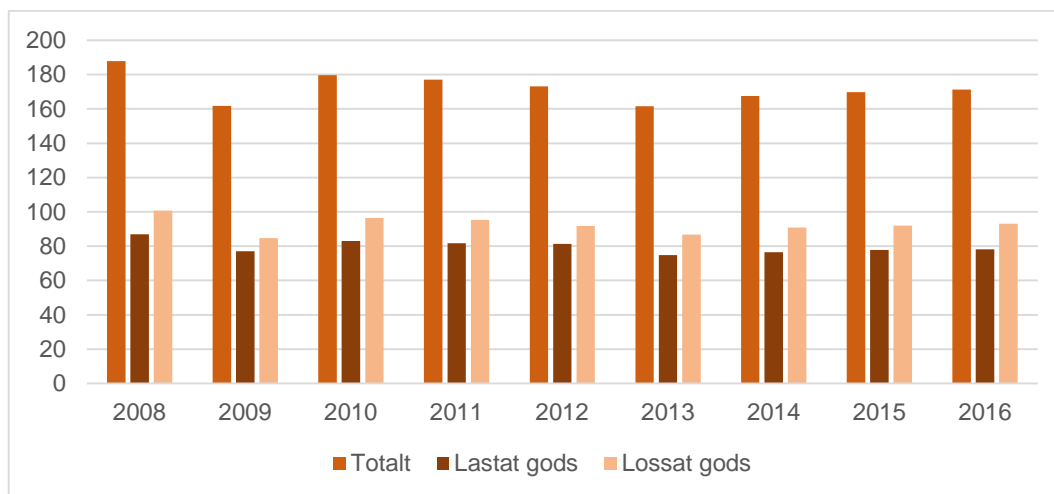


Figur 14 Europas största hamnar mellan 2006 och 2015, mätt i hanterat ton. Källa: Eurostat

Figur 14 visar Europas största hamnar, mätt i mängden hanterat gods. Rotterdams hamn är överlägset störst även år 2015, följd av – i fallande ordning – Antwerpen, Hamburg, Amsterdam, Algerias, Botas, Marseille, Izmit, Le Havre och Immingham. Botas i Turkiet har stigit från plats 10 till att bli den sjätte största hamn och hamnar före Marseille. Även den andra turkiska hamnen på listan, Izmit, har ökat i storleken samtidigt som Marseille, Le Havre och Immingham har minskat relativt sett. Tillsammans hanterade dessa de tio största europeiska hamnarna år 2015 sammanlagt 1 267 miljoner ton gods, vilket motsvarar 34 procent av den totala mängden hanterat gods i europeiska hamnar.

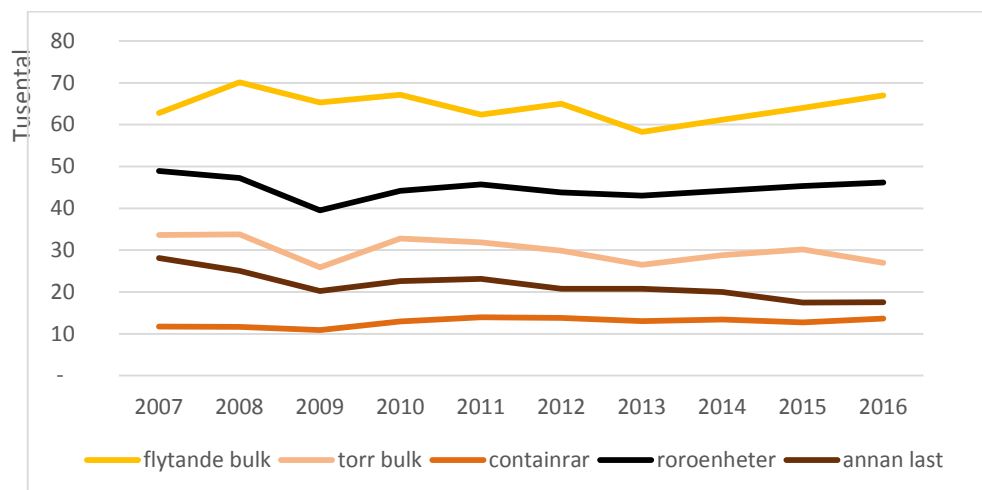
Något ökad hantering av gods i svenska hamnar och rekordmånga containrar i Stockholms Hamnar

Den svenska godshanteringen uppgick till 170 miljoner ton 2015 och 171 miljoner ton 2016. För det gods som svenska hamnar hanterar svarar lastat gods för knappt hälften (46 procent år 2016) och lossat gods för drygt hälften (54 procent år 2016), det vill säga att importen av gods är större än exporten. Den totala mängden gods i hamnarna ökade med omkring en procent både under 2015 och 2016. Varumängden i de svenska hamnarna fluktuerar över tid. År 2013 skedde en relativt stor minskning till 2009 års nivå, men därefter har varumängden successivt ökat igen.



Figur 15 Hanterade godsmängder i svenska hamnar. Miljoner ton. Källa: Bearbetning av Trafikanalys (2017b)

Figur 16 visar hur hantering av olika lasttyper har utvecklats i svenska hamnar mellan 2007 och 2016. Enbart hantering av flytande bulk och containrar har ökat under mätperioden. Alla lasttyper minskade mellan 2008 och 2009. Enbart containerhanteringen har ökat tillbaka till 2008 års nivå och står nu för åtta procent av godshanteringen. Under hela mätperioden har flytande bulk varit den vanligaste förekommande lasttypen i svenska hamnar och står för 40 procent av den totala hanterade godsmängden. Hantering av roroenheter svarar för en fjärdedel av av hamnarnas godshantering. Containerarnas andel av den totala lastmängden har ökat från sex procent till åtta procent 2016. Mellan 2014 och 2016 har den totala hantering av gods ökat med två procent, flytande bulk med tio procent och roroenheter med två procent. Torr bulk minskade under samma period med 11 procent. Containerhanteringen ökade under samma period med två procent. Mellan 2015 och 2016 ökade containerhanteringen sju procent.



Figur 16 Utveckling av godshantering år 2007 - 2016 för olika lasttyper i svenska hamnar. Miljoner ton. Källa: Bearbetning av Trafikanalys (2017b)

Total lossades 540 000 och lastades 617 000 containrar i svenska hamnar år 2016, vilket innebär en procents ökning för lastade containrar och sju procents ökning för lossade containrar med gods mellan 2015 och 2016.

Göteborgs hamn hanterade 798 000 containrar under 2016, vilket är en minskning med 3 procent från 2015.³³ Stockholms Hamnar hanterade samma år rekordmånga containrar. Det tidigare rekordet på 51 000 TEU slogs i december 2016 och det totala antalet hanterade containrar blev 53 945.³⁴

Antalet fartygsanlöp har minskat med en tredjedel sedan 2002. Eftersom godsmängderna samtidigt har ökat, tyder detta på att även fartygen som anlöper svenska hamnar vuxit i storlek. Antalet passagerare har varit relativt stabilt sedan 2015. År 2016 reste cirka 30 miljoner personer med färjor i utrikestrafik. Stockholms Hamn och Helsingborg var de klart största hamnarna med fartygspassagerare, med 8,4 respektive 7,5 miljoner passagerare.

³³ <https://www.goteborgshamn.se/press/pressmeddelanden/okade-godsvolymer-i-goteborgs-hamn2/>

³⁴ <http://transportnet.se/nyheter/2016-blev-ett-rekordar-for-containrar-i-stockholms-hamnar/>

2 Den svenska sjöfartens konkurrensvillkor

Detta kapitel handlar om konkurrensvillkor och beskriver svenska, och i viss mån även internationella, åtgärder som har betydelse för den svenska sjöfartens konkurrenskraft. I kapitel 2.1 redogörs för internationella händelser som kan påverka svenska sjöfartens förutsättningar. Både nationella och lokala regler och dylika styrmedel och andra villkor är däremot främst av intresse för redovisningen i kapitel 2.2. I kapitel 2.3 behandlas sjöfartens konkurrens i förhållande till övriga trafikslag och sist, i kapitel 2.4, beskrivs hamnarnas konkurrenssituation.

Sjöfartspolitikerna styrs av mål och visioner som är uppsatta på både internationell och nationell nivå. Nationellt styrs sjöfarten i Sverige både av det transportpolitiska målet³⁵, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, och av det näringspolitiska målet att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag. Den sjöfartsspecifika visionen är att skapa konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.³⁶ De näringspolitiska målet står i fokus för föreliggande redovisning men även tillgången till effektiva och långsiktigt hållbara sjötransporter är naturligtvis av intresse.

Hamnar och sjötransporter är viktiga för svenska import- och exportföretag. Svenskt näringsliv är beroende av effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Däremot är näringslivet inte nödvändigtvis beroende varken av svenskregistrerade fartyg eller av en svenskägd flotta. Även utländska aktörer kan erbjuda effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Det är icke desto mindre ett politiskt mål att behålla och utöka den inhemska flottan.

Åtgärder som syftar till att behålla eller öka svenskflaggat tonnage är *i linje med EU:s sjöfartspolitik*. Enligt strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018, som EU-kommissionen presenterade i 2009, är det av centralt intresse för EU att åstadkomma och upprätthålla stabila och förutsägbara globala konkurrensvillkor för sjöfarten och andra sjöfartsrelaterade branscher. Detta kan enligt strategin åstadkommas genom en stark europeisk sjöfart. Denna strävan motiverar bl.a. tonnagebeskattning och statligt stöd vars syfte är att den europeiska sjöfarten ska vara konkurrenskraftig.

En stark inhemska flotta anses viktig för att kunna påverka utvecklingen av internationell maritim politik och reglering av sjöfarten. En stark flotta ger inflytande i *det internationella arbetet* för bl.a. sjöfartens miljöpåverkan, sjösäkerhet och arbetsmiljö. Såsom förklarats i kapitel 1 står svenskflaggade flottan för bara 0,2 procent av världsfloTTan och 1,4 procent av EU-flottan. Dessa siffror är viktiga i internationella sammanhang, inte minst inom FN som har ett speciellt system för nya konventioner just inom sjöfarten. För att en konvention ska träda i kraft krävs, utöver att ett visst antal länder ratificerat konventionen, att en viss procent av världsfloTTan omfattas av dessa länders fartygsregister. Tonnaget påverkar också ländernas möjlighet att bli valt till Rådet som bestämmer riktningen för IMOs arbete. Det är alltså länder

³⁵ Prop. 2008/09:93

³⁶ Regeringskansliet (2015)

med stora fartygsregister som har bäst möjlighet att driva den internationella regleringen på det området som FNs sjöfartsorganisation *International Maritime Organisation* (IMO) ansvarar för. På grund av den svaga flottan, har Sverige i detta hänseende främst möjlighet att påverka den globala regelutvecklingen i samarbete med andra länder med starkare flottor eller via EU med stöd av den EU-registrerade flottan.

Den svenskflaggade flottan bidrar till att upprätthålla *svensk sjöfartskompetens*. Sverige har 386 000 km kust³⁷ och har utöver Öresundsbron, ingen landskontakt med kontinenteuropa. Sjövägen är viktig för transport av både personer och gods. Utan svenskt sjöfartskunnande skulle Sverige vara beroende av kunskaper i andra länder. Inhemskt kunnande och tillgång till fartyg är särskilt viktigt i krissituationer. Svenska befälhavare är eftertraktade även på den internationella marknaden men däremot är andra sjömän från låglöneländer mer eftertraktade än deras svenska motsvarigheter. Utan svenskflaggade fartyg skulle efterfrågan av svenska sjömän sjunka så att svenskt sjöfartskunnande skulle äventyras.

Svensk flotta är viktig för beredskap inför eventuella *krigs- och andra krissituationer*, men även en svenskkontrollerad flotta kan bidra till att upprätthålla svensk beredskap. För att kunna ställa fartyg till försvarets förfogande i krissituationer krävs inte nödvändigtvis registrering i det svenska fartygsregistret utan enbart den juridiska kontrollen över fartyg. Det är kontrollen av fartyget som är avgörande för hur fartyget används. Därför skulle detta behov kunna lösas genom avtal om nyttjanderätt till fartyg vid krigs- och krissituation mellan försvaret och redare. Samtidigt bestäms dock jurisdiktionen på fartyg främst av flaggan (registret)³⁸. Ett fartyg som tillhör ett annat lands jurisdiktion kan svårligen tvångsvis tas i anspråk. Det kan tänkas att flera länder gör anspråk på fartyg vid en mer omfattande internationell krissituation. I ett sådant fall räcker inte ett avtal utan fartyg kan komma att behöva rekvireras. Rätten till det har det landet som har jurisdiktionen över fartyget, det vill säga flagglandet.

2.1 Internationell utblick

Den internationella sjöfarten styrs av internationella konventioner och andra multilaterala överenskommelser. De internationella reglerna som gäller för hela sjöfarten, oberoende geografiskt område, påverkar inte konkurrensen mellan svenska och andra rederier men är fortfarande intressanta för konkurrensen ur trafikslagsperspektivet. Viss internationell reglering gäller enbart för särskilda geografiska områden, såsom SECA³⁹ och NECA⁴⁰ i Östersjön och Nordsjön och påverkar då direkt konkurrensen mellan aktörerna som verkar inom området och de utanför.

I jämförelse med många andra rederier, har svenska och andra rederier som är verksamma i Östersjön en speciell situation då Östersjön är det största brackvatten-området med stort skyddsbehov. För att kunna reglera förhållanden på den delen av Östersjön som ingår i internationellt vatten (s.k. ekonomiska zonen), krävs att FNs sjöfartsorganisation IMO fattar beslut om införande av internationella regler. De internationella reglerna gäller oftast för hela världssjöfarten men begränsas ibland för att gälla bl.a. på så kallade PSSA (*Particular Sensitive Sea Area*) områden. Östersjön blev deklarerad som PSSA 2005, vilket möjliggör att det skapas särskilda internationella regler för den.

³⁷ SCB (2012)

³⁸ Och det havsområdet fartyget befinner sig på.

³⁹ Ett svavelkontrollområde (Sulphur Emission Control Area)

⁴⁰ Ett kvävekontrollområde NECA (Nitrogen Oxides Control Area)

Förbud mot toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön

IMO fattade ett beslut den 22 april 2016 om införandet av ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. Arbetet har skett, både regionalt inom ramen för Helsingforskommissionen, inom EU och inom IMO, för att nå resultat och få till stånd ett förbud.⁴¹ Det är redan idag förbjudet att släppa ut toalettavfall från passagerarfartyg inomskärs, det vill säga närmare land än 12 nautiska mil från kusten enligt 7 § i TSFS 2010:96.⁴² De nya reglerna innebär att utsläpp av toalettavfall inte kommer att vara tillåtet från nya fartyg från och med 2019, och för redan befintliga fartyg från och med 2021. För existerande fartyg som går in i Östersjön och direkt till och från S:t Petersburg, börjar förbudet gälla 2023.⁴³ Bestämmelsen kan ses som en konkurrensfördel för den svenska färjetrafiken, som har sedan länge på frivillig basis lämnat sitt toalettavfall iland. För att kunna införa ett förbud mot utsläpp från utländska fartyg i Östersjön, krävdes det att IMO fattade beslut om internationella regler. Utan internationella regler är det enbart möjligt för länder att införa regler för landets egna fartyg och inom landet sjöterritorium i enlighet med UNCLOS.⁴⁴ Förbudet innebär att alla passagerarfartyg antingen ska lämna toalettavfallet till mottagningsanordningar i land eller vara utrustade med reningsanläggningar som kan rena toalettavfallet från kväve och fosfor.

Konsekvenserna av införande av kvävekontrollområde

Trafikanalys har utrett konsekvenserna av ett införande av ett kvävekontrollområde (NECA) enligt regeringens uppdrag.⁴⁵ Inom Helsingforskonventionen HELCOM pågår det idag arbete med att framställa en ansökan till IMO om att utse ett NECA området som planeras vara samma område som SECA gäller i idag dvs. Östersjön och Nordsjön. Enligt de planerade reglerna skulle NECA få effekt på nya fartyg som byggs efter 2021. En möjlig effekt av detta kan vara att fartygsflottan inom NECA-området successivt åldras om reglerna inte kombineras med andra styrmedel. Detta särskilt om tekniken, som idag bara till viss del är beprövad och i drift, blir dyr. Enligt Trafikanalys utredning är effekterna av ett NECA-område på miljö och hälsa entydigt positiva. Kostnader för rederiernas anpassning bedöms vara mellan 3 och 5 procent av den totala årskostnaden för ett nytt fartyg. Som följd kan fraktpriserna komma att ökas mellan 0,2 och 4,6 procent. Modellräkningar med Samgods visar att de nya reglerna skulle ha små eller inga effekter på transportflöden i Östersjön, vilket indikerar att förändringarna för konkurrensen mellan trafikslagen kommer att bli små.⁴⁶

Barlastvattenkonventionen träder ikraft

I Sverige pågår förberedelser inför att barlastvattenkonventionen ska träda i kraft den 8 september 2017. Konventionen, som antogs 2004, syftar till att minska spridningen av främmande arter genom internationell sjöfart och innehåller bestämmelser om hur barlastvatten ska hanteras. Vattenlevande organismer som sjöfarten kan transportera långt från sina ursprungliga levnadsområden i fartygens barlast kan bl.a. skada miljön, människors hälsa, resurser och störa den biologiska mångfalden. Främmande arter är en av de främsta orsakerna till minskad biologisk mångfald genom att de inhemska arterna slås ut.⁴⁷ Alla fartyg

⁴¹ <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/04/forbud-mot-utslapp-av-toalettavfall-fran-passagerarfartyg-i-ostersjon/>

⁴² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg (TSFS 2010:96)

⁴³ IMO (2016)

⁴⁴ Artikel 2 I section 1 I andra delen av UNCLOS (*United Nations Convention on Law of the Seas*)

⁴⁵ Regeringskansliet (2016d)

⁴⁶ Trafikanalys (2016f) och Trafikanalys (2017e)

⁴⁷ Prop. 2008/09:229

ska ha en barlastvattenhanteringsplan och länderna ska ha anordningar för mottagning av sediment från barlastvatten. Fartyg som uppfyller kraven ska certifieras och kunna inspekteras. Sverige har redan upprättat en barlastvattenlag (2009:1165) som kommer att träda i kraft samtidigt med konventionen. Lagen innehåller i 10 kap. 1 § ett bemyndigande för regeringen, eller den myndigheten regeringen bestämmer, att meddela vidare föreskrifter om omständigheter som visar på brister som i något väsentligt avseende påverkar ett fartygs möjlighet att hantera barlastvatten. Detaljföreskrifterna kommer med all sannolikhet att tas fram av Transportstyrelsen. Konventionen är viktig för att skydda känsliga vattenområden såsom Östersjön och bidrar till att skapa hållbar rederinäring.

Brexit

Den 23 juni 2016 genomfördes en rådgivande brittisk folkomröstning gäller Storbritanniens medlemskap i EU. Folket röstade för Brexit (*British exit*) med 52 procent majoritet. Britterna har aktiverat artikel 50 i Lissabonfördraget i mars 2017. Därefter har Storbritannien två år på sig att träda ur EU, vilket kan ha påverkan både på den europeiska och på den brittiska sjöfarten.

Storbritannien har länge varit en mycket viktig arena för den internationella sjöfarten. Kontrakten är skrivna mot bakgrund av engelsk rätt och engelska domstolar och skiljemän används ofta för lösning av konflikter. Storbritannien har också en, för sjöfarten, viktig försäkrings- och finansmarknad. Ingen vet hur utträdet kommer att påverka EU-samarbetet eller den brittiska sjöfarten men EU-rätten kommer förstås inte att gälla för Storbritannien efter utträdet.⁴⁸ I och med utträdet kommer brittiska rederierna till exempel inte att ha tillgång till den gemensamma sjöfartsmarknaden som regleras genom förordningarna 4055/86 och 3577/92. Britterna kommer inte heller vara skyddade av unionens konkurrensrättsliga regler vilket kan leda till att brittiska fartyg och rederier missgynnas. Vidare kommer brittiska rederier inte heller att omfattas av cabotageförordningen, vilket kan försvåra för den brittiska kryssningsindustrin.⁴⁹ I och med utträdet kommer brittiska rederier inte heller att ha kvar rätten att registrera sina fartyg i EU:s medlemsländer. Landet kommer att ha en minskad betydelse som centrum för tvistelösning eftersom engelska domar inte mera kommer att erkännas och vara verkställbara enligt Bryssel I-förordningen som innehåller bestämmelser om bl.a. erkännande och verkställighet av domar i tvistemål. Däremot påverkas inte London som skiljedomsort i certepartivister eftersom den ställningen inte är bunden till medlemskap i EU utan baserad på en internationell konvention (New York-konventionen) avseende erkännande och verkställighet av skiljedomar.

Hur aktivering av artikel 50 slutligen kommer att påverka sjöfarten är ovisst. Det är möjligt att Storbritannien förlorar de rättigheterna som dess medborgare hade som EU-medlemmar men det är också möjligt att förhandlingarna leder till att vissa av dessa kvarstår. För den svenska sjöfartens del, är det möjligt att de 5,6 procent av den svenskkontrollerade flottan som är registrerad i det brittiska flaggregistret kommer att föredra ett EU-register för att möjliggöra att fartyget snabbare kan sättas i en annan trafik. En sak som är säker är att aktivering av artikel 50 är slutlig. Skulle EU tillåta att den aktiveras bara för att testa om villkoren kan förhandlas om och sedan gå tillbaka till fullständigt samarbete om villkoren inte är bra, skulle det förmodligen leda till att flera länder skulle testa artikeln och därigenom försvaga EU-samarbetet.

⁴⁸ Såvida inte annat överenskomms vid förhandlingarna.

⁴⁹ Sjörettsbiblioteket (2016)

Ökat stöd till WMU

Det svenska stödet till World Maritime University (WMU)⁵⁰ ökades från och med 2017 med 3,2 miljoner kronor.⁵¹ Stödet kan ses som ett bistånd till att förstärka sjöfarten internationellt. Universitetet grundades 1983 av IMO och finns i Malmö. Universitetet har studenter och doktorander från framför allt utvecklingsländer, och många lärare, sjöfartsexperter och forskare från olika delar av världen. Att Sverige är ett värdland för WMU skapar starka kopplingar till sjöfartsadministrationer världen över och är en konkurrens fördel främst för svenska staten men även för branschen i form av renommé. Dessutom bidrar utbildningen i WMU till att utvecklingsländerna har möjlighet att genomföra internationella regler för sjöfart vilket bl.a. bidrar till att skapa en mer konkurrensneutral marknad.

2.2 Sjöfartens konkurrensvillkor

Villkoren som gäller för sjöfart är påverkar rederiernas val av flagga. Goda villkor lockar sjöfarten samtidigt som sämre villkor får redarna att leta efter mer fördelaktiga konkurrensvillkor i andra register. I Sverige är den nationella ambitionen att ha en flotta med bra arbetsvillkor för sjömän och som ligger långt fram i hållbarhetsaspekter, samtidigt som de nationella konkurrensvillkoren ska möjliggöra att sjöfarten kan lyckas ekonomiskt.⁵²

Trafikanalys har tidigare identifierat ett antal faktorer som har betydelse för svenskflaggade fartygs internationella konkurrenssituation:

- skatteregelverk
- bemanningsregler
- sjöfartsstöd
- administrationskostnader
- finansieringsstöd
- forskning och utveckling
- I detta kapitel redogörs för utvecklingen inom dessa områden.

Konkurrens mellan rederier

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 roro- 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.

⁵⁰ <http://www.wmu.se/>

⁵¹ Förslag till statens budget för 2017, proposition 2016/17:1 utgiftsområde 22

⁵² Näringsdepartementet (2016), Branschträff 29 november 2016

Tabell 7 Konkurrens inom sjöfartens olika delsegment.

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

Källa: Copenhagen Economics 2012

Den ökade internationella konkurrensen har lett till ökat fokus på pris och kostnadseffektiviteten har blivit central för rederiernas långsiktiga överlevnad för samtliga segment. Prispressen har varit störst inom standardsjöfart som bedrivs i internationell konkurrens. Rederiernas förmåga att reducera eller effektivisera kostnader bestäms främst av deras kostnadsstruktur. Tabell 8 visar EU-flaggade rederiernas kostnader fördelas mellan olika kostnadsposter. Det kan observeras att bränsle är den viktigaste kostnadsposten för alla rederier, förutom management som inte äger några fartyg utan är specialiserad på uthyrning av personal. Möjligen kan bränslets andel vara något mindre idag pga. de låga oljepriserna. Sjöfarten är en kapitalintensiv bransch, vilket framgår av räntedelens andel i rederiernas kostnadsstruktur. Räntekostnaderna är den näst största utgiftsposten.

Tabell 8 Rederiernas kostnadsstruktur.

| Kostnadspost | Storredier | Tanker | Torrlast | Färjesjöfart | Management ⁵³ |
|--------------------------|------------|--------|----------|--------------|--------------------------|
| Bränsle | 44 % | 48 % | 53 % | 30 % | |
| Ränta | 20 % | 19 % | 19 % | 22 % | |
| Hamn | 10 % | 11 % | 11 % | 9 % | |
| Bemannning | 9 % | 7 % | 6 % | 14 % | 94 % |
| Reparation och underhåll | 6 % | 7 % | 5 % | 6 % | |
| Administration | 4 % | 4 % | 3 % | 5 % | |
| Försäkring | 2 % | 3 % | 2 % | 2 % | |
| Förråd/smörjolja | 6 % | 3 % | 2 % | 13 % | |

Källa: SENSEA (2016).

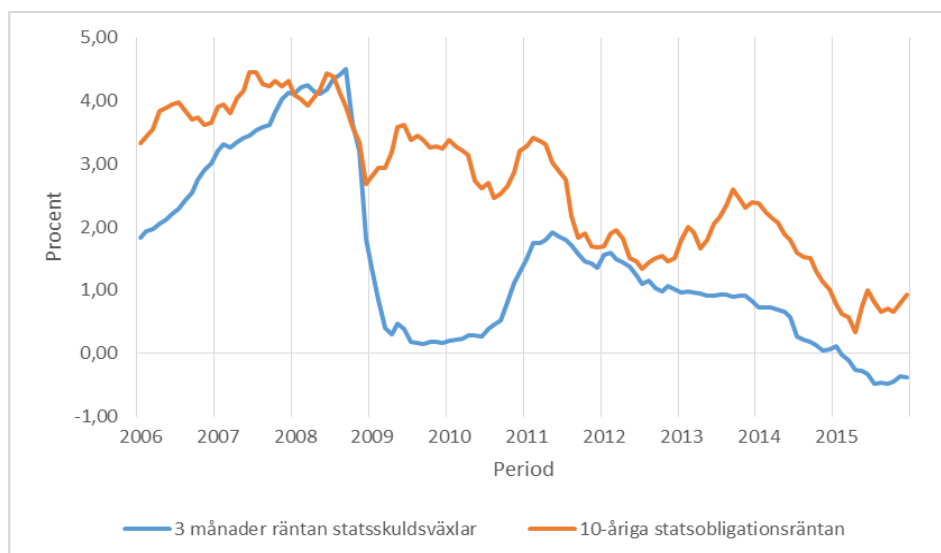
⁵³ Managementbolag sysslar med uthyrning av personal till den svenska sjöfarten. Kostnadsstrukturen är baserad på de fem managementbolag som ingår i uppföljningen av sjöfartsstöd till de svenska rederier 2015.

Bränslekostnader

Kostnaden för bränsle kan variera kraftigt. De påverkas inte av vilken flagga fartyget bär utan styrs till stor del av råoljans prisutveckling på den globala marknaden. Ändå kan denna kostnadspost påverkas av nationella villkor genom t.ex. bränsleskatt, vilket sjöfarten dock är befriad från bl.a. i Sverige. Rederierna kan själva delvis påverka denna kostnadspost genom energieffektivisering och användning av ny teknik och nya bränslen. Bränslekostnaden sjönk kraftigt under 2015 jämfört med föregående år. Samtidigt har svenska rederier inte haft marknadsförutsättningarna för att minska dess bränslekostnader i samma utsträckning, eftersom svaveldirektivet har inneburit att sjöfart inom SECA-området behövt välja ett dyrare bränsle.

Räntekostnader

Räntekostnad motsvarar ungefär 20 procent av rederiernas totala kostnader. Både den korta räntan (3-månadersräntan för statsskuldsväxlar) samt den långa räntan (10-åriga statsobligationsräntan) kan ge en indikation om ränteutvecklingen för svenska rederier. Figur 17 visar hur dessa räntor har utvecklats mellan 2006 och 2015.



Figur 17 Ränteutveckling 2006-2015. Källa: SCB (2016a)

Det kan observeras att räntenivån är historiskt låg, vilket ger förbättrade marknadsförutsättningar för den kapitalintensiva svenska sjöfarten. Räntekostnadernas andel av rederiernas totala kostnader har generellt sett varit något högre för segmenten storrederier och färjesjöfart. Detta innebär att ränteutvecklingen framförallt har skapat förbättrade förutsättningar för dessa segment. Ränteläget är lågt även i många andra länder, vilket innebär att marknadsförutsättningarna för den svenska sjöfarten inte nödvändigtvis har förbättrats relativt sett i förhållande till utländska rederierna. Svenska rederier har också möjlighet att låna på den internationella marknaden.

Trafikanalys intervjustudie

Trafikanalys har låtit Business Sweden intervjua svenska, finska, danska och norska redare om flaggval.⁵⁴ Sammanlagt intervjuades 18 rederier varav hälften var svenska. Syftet med studien är att bättre förstå hur rederierna gör sina val av flaggstat.

Intervjustudien visar att vissa rederier har en utarbetad flaggstrategi medan andra rederier väljer flaggstat av mer praktiska skäl. Två gemensamma nämnare kunde ändå ses vid val av flagg för alla intervjuade rederier.

- Konkurrenskraftigt regelverk för både bemanning och skatt.
- God service med generösa öppettider hos registerhållaren.

Dessutom är det en utgångspunkt för flera rederier att registerlandet finns på Paris MOU:s vita lista och enbart länder på den utgör urvalet för ett beslut om inflaggning. Många rederier vill också gärna använda det egna landets register som anses ha ett bättre renommé i landet.

Val av svenska flaggan beror oftast på att målgruppen är svensk eller att man vill ha tillgång till svensktalande personal. De konkurrensvillkoren som följer av svenskt flaggval kritiserar på många punkter.

Enligt redare tenderar Sverige att tolka IMO-kraven strängare än andra länder, vilket leder till nationell särreglering. Detta har enligt redarna lett till att det ibland blivit kostsamt och tidskrävande med att flagga in till svenskt register. Samtidigt har Transportstyrelsen sedan 90-talet arbetat med att skapa harmonisering och konkurrensneutralitet för svensk sjöfart. Trafikanalys har inte själv gjort någon bedömning om eventuell särreglering. Redare nämner även de nationella reglerna om bemanning som en faktor som leder till högre kostnader för rederiet. Många redare menar att kostnaden för de arbetsmarknadsmässiga avtalen är grunden till problematiken med svensk flagg. Det upplevs svårt att segla under svensk flagg och möta arbetsmarknadens överenskommelser och samtidigt vara konkurrenskraftig internationellt. Förhållanden med fackförbund lyfts särskilt och långsiktiga avtal som möter både anställdas och arbetsgivares villkor efterfrågas. I ett fall om inflaggning till det svenska registret avbröt rederiet processen för att facket inte gick med på att utländsk personal som arbetat länge ombord på de ifrågakvarande fartygen skulle följa med vid inflaggning (med svenska löner och arbetsvillkor). Fackförbundet krävde istället att svensk personal skulle anställas samtidigt som det enligt redarens uppfattning inte fanns tillräcklig inhemsk kompetens att anställa. Många rederier anger att kostanden för att ha svensk arbetskraft ombord i dag helt enkelt är för hög för att kunna konkurrera på en internationell marknad.

En upplevelse av avsaknad av långsiktiga nationella villkor minskar redarnas förtroende för Sverige som flaggstat. Osäkerhet om eventuella justering i det nationella ramverket gör följderna av inflaggning i det svenska registret känns oförutsebara.

Samtidigt anger redarna att TAP-avtalet, tonnageskatt, delegering till klassificeringssällskap är steg åt rätt håll men det räcker inte för att locka det utflugna tonnaget tillbaka. Vid intervjuer med danska, norska och finska rederier har tre faktorer identifierats som kan göra svensk flagg mer attraktiv. Dessa är att etablera ett internationellt fartygsregister, bemanningsregler som helt tillåter utländsk arbetskraft och utökad utrymme för klassificeringssällskap.

⁵⁴ Business Sweden (2017a)

Svensk maritim strategi

Förr i tiden var det vanligt att tala om sjöfartsnationer med referens till länder med stor egen flotta, lång kust och stora hamnar. Idag konkurrerar länderna inom olika nischer och även länder utan kust och med ingen eller med obefintlig flotta, kan anses vara sjöfartsländer. Till exempel agerar Kina, Indonesien och Filippinerna som största länder med utbud av sjöfolk. Det är vanligt att beslutsfattare inte ser hela sjöfarten som ett område att satsa på utan identifierar istället de nischer inom den maritima sektorn som de har bäst möjlighet att konkurrera inom och satsar på dem. Den svenska maritima strategin som lanserades 2015 har identifierat flera maritima näringar som är sammankopplade.

Den maritima strategins vision är följande:

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

Visionen ska 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.

Den maritima strategin gäller inte enbart för sjöfarten utan för näringar inom det maritima klustret som enligt strategin indelas i företag som sysslar med:

- Maritim teknologi och produktion (t.ex. teknikleverantörer, varv och fritidsbåtsindustrin)
- Transport (rederier, hamnar och logistikföretag)
- Havet som naturresurs (livsmedel, energi, biobränslen, mineral etc.)
- Fritid och turism (färjor, kryssningsfartyg, marinor, fritidsbåtar, fritidsfiske m.m.)
- Service (t.ex. försäkringsbolag och skeppsmäklare)

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

Det av regeringen tidigare aviserade ”sjöfartsinitiativ” som skulle syfta till att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft, har lyfts in i maritim strategi för att samla sjöfartspolitikerna i en process.⁵⁵

Som fortsättning för arbetet med maritim strategi har flera utredningar tillsatts. Trafikanalys, Statistiska Centralbyrån, Business Sweden, Sjöfartsverket och Havs- och vattenmyndigheten har alla fått varsitt utredningsuppdrag. Trafikanalys uppdrag, att utreda konsekvenserna för NECA, har redan redovisats i kapitel 2.1. Sjöfartsverkets uppdrag, att utreda möjligheterna för kust- och inlandssjöfart, redovisas i kapitel 2.3. Resterande uppdragen presenteras här efter.

Fördjupad uppföljning av den maritima strategin

I maritima strategin aviserade regeringen att en modell för uppföljning, utvärdering och utveckling skulle tas fram. *Havs- och vattenmyndigheten* har fått uppdraget att ta fram ett förslag till en process och en modell för fördjupad återkommande uppföljning och utvärdering som integrerar de olika perspektiven i strategin. Vidare ska förslag på indikatorer för årlig

⁵⁵ Regeringskansliet (2016) Branschträff

uppföljning av utveckling inom perspektiven och åtgärdsområdena lämnas. En fördjupad uppföljning ska göras från och med 2017.⁵⁶

Näringslivsstatistik för maritima näringarna

För att möjliggöra uppföljning och utvärdering av maritima strategin behövs företrädesvis statistik. Det har dock saknats relevant statistiskt underlag för att följa upp utvecklingen inom de maritima näringarna när det gäller omsättning, antalet sysselsatta och antal företag. Mot den bakgrunden har regeringen gett Statistiska Centralbyrån (SCB) i uppdrag att utveckla näringslivsstatistiken avseende de svenska maritima näringarna.⁵⁷ Enligt uppdraget ska statistik tas fram på årlig basis och med lämplig regional indelning. Statistiken ska tillgängliggöras både som sökbar data och genom en årlig rapport. SCB lämnade i februari 2017 en delrapport där man identifierade drygt 7 000 företag i näringslivet som maritima år 2014. Den största andelen företag (35 procent) återfanns inom området Havet som naturresurs. Nettoomsättningen i de maritima näringarna utgjorde drygt 1 procent av den totala nettoomsättningen i näringslivet år 2014. Störst var omsättningen inom transportområdet med 51 procent av de maritima näringarnas totala omsättning, följt av maritim teknik och produktion med 19 procent. De maritima näringarna sysselsatte cirka 33 000 personer år 2014, varav cirka två tredjedelar var män och en tredjedel kvinnor. Exporten av varor uppgick till drygt 7 miljarder kronor år 2014 för de maritima näringarna och varuimporten till 6,5 miljarder kronor, vilket utgjorde 0,6 procent av den totala svenska varuexporten och även 0,6 procent av varuimporten. Området maritim teknik och produktion stod för den största andelen av de maritima näringarnas samlade export, med en andel på 82 procent.⁵⁸

Kartläggning av varor och tjänster

Sveriges export- och investeringsråd (*Business Sweden*) har fått uppdrag att kartlägga det svenska utbudet av varor och tjänster inom det maritima området och att identifiera internationella marknader där svensk export kan ökas. Syftet med uppdraget var alltså att bidra till att öka svenska företags deltagande globalt och därigenom stärka Sveriges internationella konkurrenskraft.⁵⁹ Enligt rapporten har flera företag inom den svenska maritima näringen framgångsrikt positionerat sig på världsmarknaden. Hit hör även de svenska rederierna som bedriver transoceansk och roro-sjöfart. De marintekniska företagen identifieras att ha störst exportpotential och framtida internationella konkurrenskraft. Svenskt tekniskt kunnande skapar konkurrensfördelar för svenska rederier. Bl.a. kan svenska rederier konkurrera på pris genom sina tidiga investeringar på miljöfrämjande teknik som reducerar bränsleanvändningen.⁶⁰ Detta visar hur de svenska miljökraven kan på längre sikt bli en konkurrensfördel för den svenska rederinäringen.

Fortsatt uppdrag att kartlägga sjö- och luftfartens kostnader

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har fått fortsatt uppdrag att ta fram och uppdatera kunskapsunderlag om sjö- och luftfartens samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget omfattar även andra trafikslag i de delar kunskapsuppdatering behövs. VTI ska ta fram kunskapsunderlag och siffror för bland annat kostnader för olyckor, trängsel, buller, luftföroreningar och klimatpåverkan. VTI ska även göra en analys av de samhällsekonomiska konsekvenserna, inklusive konsekvenser för klimat och miljö, av att internalisera de externa

⁵⁶ Regeringskansliet (2016e)

⁵⁷ Regeringskansliet (2016b)

⁵⁸ SCB (2017)

⁵⁹ Regeringskansliet (2016c)

⁶⁰ Business Sweden (2017b)

kostnaderna. Uppdraget ska delredovisas den 1 november 2017 och slutredovisas den 1 november 2018.⁶¹

Skatter och andra regelverk

Den nationella ambitionen i Sverige är att erbjuda det bästa regelverket i Europa för sjöfart.⁶²

Tonnageskatt

Tonnagebeskattning innebär att det skattepliktiga resultatet av viss rederiverksamhet schablonmässigt bestäms utifrån fartygens nettodräktighet, istället för att betala konventionell bolagsskatt på vinsten som andra företag. Det beräknade resultatet beskattas med den gällande skattesatsen. Tonnageskatten är alltså oberoende av inkomster och utgifter. EU-kommissionen godkände tonnageskatt för rederier i sina riktlinjer för statligt stöd redan 1997. Sverige har sedan länge särskilt sig från andra EU länder i att inte erbjuda rederier ett beskattningalternativ som baseras på tonnaget, vilket tros ha bidragit till det svenska registrets negativa utveckling.⁶³

Detta har nu ändrats. Den som driver kvalificerad rederiverksamhet enligt 39 b kap. 3 § inkomstskattelagen (1999:122) har sedan den 20 oktober 2016 rätt till tonnagebeskattning enligt 13 a kap. 2 § skatteförfarandelag (2011:1244). Ansökan hanteras av Skatteverket. Syftet med tonnageskatten är att förbättra svensk sjöfarts konkurrensvillkor och att öka antalet svenskregistrerade fartyg. Utredningens förslag var därför att fartyg skulle kvalificera för tonnageskattesystemet enbart om de var registrerade i Sverige. Under notifieringsprocessen angav EU-kommissionen emellertid att kravet måste ändras till att gälla för registrering i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Detta krav är nu infört i inkomstskattelagen. Fartygen måste också vara över 100 brutto, ha sin strategiska och ekonomiska ledning i Sverige, och huvudsakligen användas i internationell sjöfart eller i inrikes sjöfart i ett annat land. Fartyg som används för kustsjöfart kvalificeras därför inte för tonnageskatt.

De rederier som i tonnageskatteutredningen ansågs vara kvalificerade att träda in i tonnageskattesystemet räknades vara 33 till antalet och ha totalt 125 kvalificerade fartyg med ett totalt nettotonnage på 1,1 miljoner.⁶⁴ Än så länge har enbart ett aktiebolag lämnat ansökan till Skatteverket att blir godkänt som ett företag som driver kvalificerad rederiverksamhet och att ingå i det nya tonnageskattesystemet.⁶⁵

Trafikanalys uppföljning av konsekvenser av SECA

Den första januari 2015 skärptes kravet⁶⁶ på svavelhalten i sjöfartens bränsle och utsläpp inom SECA dvs. ett svavelkontrollområde som omfattar Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön. Trafikanalys har som uppgift att utvärdera dess införande och konsekvenser i Sverige.⁶⁷ De analyser som Trafikanalys tagit del av visar tydliga förändringar efter införandet av de nya svavelkraven. Svaveldioxid och PM-halter har minskat mellan 10 och 40 procent i kustnära miljöer. Efterfrågan av lågsvavligt fartygsbränsle har bl.a. lett till ökat produktion av dieselbränslen. Befarade prisökningar och tillgänglighetsproblem har fortfarande uteblivit.

⁶¹ Regeringskansliet (2017)

⁶² Regeringskansliet (2015)

⁶³ Oxford Economics (2014)

⁶⁴ SOU 2015:4

⁶⁵ Skatteverket (2017)

⁶⁶ EU-direktiv 2012/33/EU

⁶⁷ Resultatet av årets utvärdering presenterades i *Effekter av SECA på sjöfartens bränsleanvändning, efterlevnad och kursnära luftkvalitet*, rapport 2017:14.

Regelefterlevnaden är oförändrad eller något förbättrat. En ökning av bränslepriset skulle emellertid kunna leda till bristande efterlevnad i framtiden. Trafikanalys slutsats är att svaveldirektivets mål uppfylls i dagsläget, det vill säga att sjöfartens negativa effekter på människors hälsa och miljö har minskat. Samtidigt innebär svavelkraven en konkurrensnackdel för redare som opererar i Östersjön och på Nordsjön jämfört med transportörer som är verksamma utanför SECA-området.

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.⁶⁸ Rederierna betalar varken 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. Syftet med utvidgningen av sjöfartsstödet var att åstadkomma bättre konkurrensvillkor för svensk sjöfartsnäring. Branschen menar på att delegationen inte haft tillräckligt branschperspektiv och gjort en för snäv tolkning av förordningen.⁶⁹ Diskrepans har funnits bland annat om i vilken utsträckning fartyg varit sysselsatta och om betydelsen av "internationell konkurrens". För att vidga perspektivet har delegationen för sjöfartsstöd fått en ny ledamot med näringslivsperspektiv.⁷⁰ Frågan är emellertid om detta kommer att påverka framtida besluten då delegationen fortfarande är bunden av gällande rätt, bl.a. EU:s statsstödsregler, i sina beslut. Efter förordningsändringen har också 23 beslut om sjöfartsstöd överklagats och i nästan samtliga fall har domstolen gått på delegationens linje.⁷¹

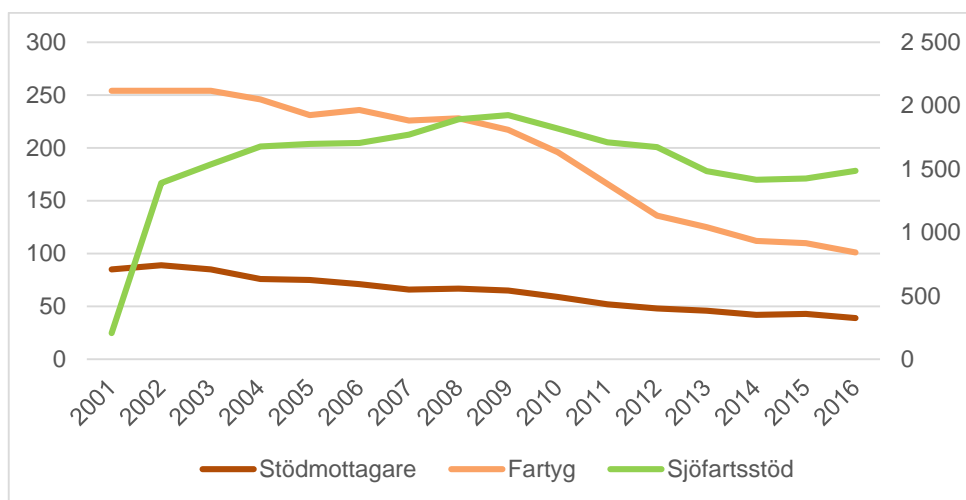
Det svenska sjöfartsstödet har de senaste fem åren uppgått till i genomsnitt 1,5 miljarder kronor per år. Trafikanalys följer sjöfartsstödet effekter i en årlig rapport. Denna uppföljning har visat att stödet är viktigt för rederiföretagens lönsamhet. Ett villkor för sjöfartsstöd är att fartyget är registrerat i enbart det svenska registret. Den statistiska uppföljningen i kapitel 1 visar att den negativa utvecklingen för både antalet svenskregistrerade fartyg och ombordanställda har fortsatt, trots en kontinuerlig höjning av det genomsnittliga stödet per rederi. Även antalet rederier som fått stöd har minskat.

⁶⁸ Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd

⁶⁹ <http://www.sjofartstidningen.se/misslyckad-utokning-av-sjofartsstodet/>

⁷⁰ <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/09/nya-ledamoter-i-delegationen-for-sjofartsstod/>

⁷¹ Delegationen för sjöfartsstöd (2016)



Figur 18 Antalet fartyg och rederier som mottagit sjöfartsstöd (vänster axel) och sjöfartsstöd i miljoner kronor (höger axel) mellan åren 2001 och 2016. Källa: Bearbetning av data från Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket (2017).

Figur 18 visar antalet fartyg och rederier som mottagit sjöfartsstöd mellan åren 2001 och 2016 (vänster axel) och sjöfartsstödet i miljoner kronor (höger axel). Antalet stödmottagande rederier har minskat med 54 procent och antalet fartyg med 60 procent. År 2016 mottog 39 rederier sjöfartsstöd för verksamhet som bedrevs med 101 fartyg. Det sammanlagda stödbeloppet uppgick till 1 486 miljoner kronor. Stödbeloppet var som störst 2009 då det uppgick till 1 926 miljoner kronor. Både stödet per fartyg och stödet per rederi var störst 2016. Stödet per rederi uppgick till 38 miljoner kronor, vilket är en ökning på 15 procent från året innan.

Aviserad minskning av sjöfartsstöd

Tonnageskatteutredningen beräknade att de 33 rederier som bedömdes vara kvalificerade för tonnageskattesystemet, under 2003-2012 hade gett staten skatteintäkter på cirka 48,8 miljoner kronor. Om samtliga 33 företag skulle välja att träda in i tonnageskattesystemet räknades skatteintäkterna från tonnageskattesystemet kunna inbringa knappt 5,9 miljoner kronor. Det innebär att det skulle saknas cirka 42,9 miljoner kronor för att systemet skulle vara offentligfinansierat neutralt. Därför föreslog utredningen en minskning av sjöfartsstödet som en källa till delfinansiering för tonnageskatten.⁷²

Regeringen har nu aviserat om en minskning av sjöfartsstödet med en procent.⁷³ Istället för att rederier får tillbaka 100 procent av kostnaderna för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift och beloppet på det skatteavdrag som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster, kommer 99 procent av dessa återbetalas som sjöfartsstöd. Minskningen gäller inte för anslaget utan för varje rederi och kommer därför att få direkt påverkan på alla rederier som är berättigade till sjöfartsstöd. Ändringen planeras genomföras genom en ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Näringsdepartementet har meddelat Europeiska kommissionen om förslaget. Reduktionen var tänkt att börja gälla den 1 januari 2017 men frågan är fortfarande i behandling hos EU-kommissionen. Syftet med tonnageskatten är att öka andelen svenskflaggade fartyg. Trafikanalys har vid en tidigare analys av sjöfartsstödet effekter konstaterat att en troligt följd av en indragning av sjöfartsstöd skulle vara att rederierna skulle anpassa verksamheten genom att flagga ut de svenskregistrerade fartygen.⁷⁴ Det är svårt att

⁷² SOU 2015:4

⁷³ <http://www.regeringen.se/artiklar/2016/11/forslag-pa-andring-av-sjofartsstod-lamnat-till-eu-kommissionen/>

⁷⁴ Trafikanalys (2016c)

förutse hur stor påverkan en procent minskning av stödbeloppet har på rederiernas beteende, men vissa rederier har redan uttryckt möjligheten att flagga ut fartyg t.ex. till Finland som har aviserat om en fortsatt orörd nivå för sjöfartsstödet. Redare känner också oro för att minskningen enbart är initial och att den kan leda till fortsatt minskning av stödet i framtiden.⁷⁵ Dessutom kommer minskningen att gälla även för fartyg som inte kan eller kommer att gå med på tonnageskattesystemet, såsom färjorna, för vilka bemanningskostnader är av stor betydelse.

Utredning om förutsättningarna för ett Eco-bonussystem

Under våren 2017 fick Trafikanalys i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för ett tillfälligt så kallat Eco-bonussystem för sjöfarten. Italien, Storbritannien och Norge har infört Eco-bonussystem för att stimulera överflyttning av gods från vägtrafik till sjöfart. Trafikanalys presenterade i maj 2017 ett förslag till hur ett Eco-bonussystem skulle kunna se ut i Sverige. Trafikanalys föreslår där en enklare beräkningsmodell än i det norska systemet, men i övrigt kan det norska systemet i stora delar tjäna som förebild. En överflyttning från vägtransport till sjöfart skulle innebära en minskning av klimatutsläppen med hälften för varje tonkilometer som flyttas över.⁷⁶

Administration och tillsyn

Förenkling av fartygsregistrering

I december 2015 fick Transportstyrelsen, tillsammans med Skatteverket och Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket, i uppdrag från Regeringen att utreda förutsättningarna för att underlätta inflaggningsprocessen för att Sverige ska kunna erbjuda ett enklare förfaringsstätt för fartygsregistrering. Syftet med uppdraget var att utreda vad som krävs för att möjliggöra fartygsregistrering genom att endast vända sig till en myndighet, webbplats eller liknande samt att även lämna andra förslag på åtgärder som kan möjliggöra en enklare fartygsregistrering. Uppdraget är del av det regelförenklingsförslaget som på uppdrag av regeringen utarbetades 2015 av Stockholms Universitet.⁷⁷

Som resultat för uppdraget har myndigheterna föreslagit att det etableras en s.k. one-stop-shop, dvs. ett ställe för att få all information, alla processer och beslut som krävs för en viss verksamhet. Detta skulle ske genom att, med skattemedel, etablera en webbplats som redarna skulle kunna använda för kommunikation i en inflaggningsprocess. Dessutom föreslås att en kundkontaktfunktion införs som betyder att en myndighetsperson skulle vara redarens kontakt i varje enskilt ärende om fartygsregistrering, certifiering, bemanning- och behörighet. Ett enskilt intressant förslag är att införa en möjlighet för rederier att få förhandsbesked om deras fartyg kan få sjöfartsstöd om rederiet väljer att registrera fartyget i det svenska fartygsregistret. Delegationen för sjöfartsstöd har föreslagit en ändring i stödförordningen som skulle möjliggöra ett sådant förhandsbesked.

Transportstyrelsen har infört inflaggningslots

I den statliga utredningen *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* från 2010⁷⁸ föreslogs att Transportstyrelsen skulle utse en kontaktperson som bistår rederierna genom hela administrationsprocessen i samband med fartygsregistrering. Utredningen konstaterade att registrering av ett fartyg i det svenska fartygsregistret kräver ett antal kontakter med

⁷⁵ Business Sweden (2017a)

⁷⁶ Trafikanalys (2017), *Eco-bonus för sjöfart – slutredovisning*, Rapport 2017:11, <http://www.trafa.se/sjofart/eco-bonus-6584/>

⁷⁷ SU (2015)

⁷⁸ SOU 2010:73

Transportstyrelsen som sköter det svenska fartygsregistret. Förutom Transportstyrelsen är även andra myndigheter involverade vid frågor kring inflygning av fartyg, till exempel Skatteverket som beslutar om sjöinkomst och Trafikverket som ansvarar för sjöfartsstöd. Transportstyrelsen utsåg en s.k. inflygningslots 2015 med uppdrag att samordna och driva arbetet inom myndigheten kring inflygningsprocessen. Trafikanalys intervjustudier har visat att svenska redare ofta blir uppvaktade av olika flaggstater som önskar öka landets register. Inflygningen är i de flesta länder smidig och servicen mycket god. Många rederier har därför uttryckt att de redan idag uppskattar den förenklingen som en kontaktperson vid inflygning har medfört.⁷⁹

Avgifter

Handelssjöfarten finansierar till stor del både Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens sjöfartsrelaterade verksamheter genom avgifter. De viktigaste avgifterna för Sjöfartsverket är lots- och farledsavgifter. Isbrytning i farlederna finansieras av farledsavgifterna. Farleds- och lotsavgifter, till skillnad mot t.ex. de flesta av Transportstyrelsens avgifter, belastar hela sjöfartskollektivet, det vill säga även utländska fartyg som anlöper svenska hamn. Dessa är icke desto mindre intressanta att redovisa ur det transportpolitiska perspektivet. Transportstyrelsens avgifter belastar däremot till stor del enbart den inhemska flottan. Transportstyrelsen tar avgifter för tillståndsprövning, tillsyn och kontroll, registerhållning, skeppsmätning samt för ärendehandläggning. 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. För båda myndigheter gäller att avgifterna ska beräknas så att kostnadstäckning uppnås. För Transportstyrelsen gäller även att en avgift inte får täcka kostnader för en annan bransch.

Farledsavgifter

Den 1 januari 2016 höjdes farledsavgifterna med 8 procent genom SJÖFS 2016:7 som är en ändringsföreskrift till grundförfattningen SJÖFS 2016:2 *Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift*. Den ena delen som tas ut utifrån fartygets bruttodräktighet blev 2,43 kronor för varje enhet av fartygets bruttodräktighet för passagerarfartyg och 2,75 kronor per bruttoenhet för lastfartyg. För kryssningsfartyg är avgiften 1,62 kronor per enhet av fartygets bruttodräktighet och de betalar enbart för ett anlöp i svensk hamn under samma kryssning (11 §).

Den andra delen, som tas utifrån lastat och lossat gods, är efter avgiftshöjningen 2,97 kronor per ton gods. För s.k. lågvärdigt gods är avgiften 1,08 kronor per ton gods (13 §).

Regeringen anser att ekonomiska styrmedel, såsom farledsavgifter, bör användas på sådant sätt att incitament för miljöförbättrande åtgärder är tydliga och att föregångare premieras,⁸⁰ vilket bidrar till innovation och omställning till hållbara transporter. En ökad eller i alla fall fortsatt differentiering av farledsavgifterna kan alltså förväntas i framtiden. Farledsavgiften är idag miljödifferenterad såtillvida att fartyg som har utrustning för reduktion av utsläppen av kväveoxid erhåller en rabatt på den bruttodräktighetsbaserade farledsavgiften. Reduktionen startar vid en utsläppsnivå om 6 g/kWh. Fartyg som når ner till en utsläppsnivå under 0,5 g/kWh är helt befriade från bruttodräktighetsbaserad farledsavgift (16 §).

Sjöfartsverket har tagit fram förslag till en ny avgiftsmodell. Avgifter föreslås fortfarande att tas ut i relation till fartygs storlek och last men ska istället för bruttodräktigheten (totala volymen i

⁷⁹ Business Sweden (2017a)

⁸⁰ Regeringskansliet (2015), s 20

fartygsslutna rum) baseras på nettodräktigheten som är volymen på last- och passagerarutrymmen i ett fartyg. En större del av avgiften ska baseras på fartygets storlek jämfört med tidigare. Den nya modellen avses att även utgöra ett miljöstyrmedel i och med att det kommer att ta hänsyn till fartygens miljöpåverkan. Fartyg med låg miljöpåverkan kommer att få rabatter. Den nya avgiftsmodellen är avsedd att börja gälla den 1 januari 2018.⁸¹

I april 2017 gavs Trafikanalys i uppdrag att göra en miljökonsekvensanalys av de av Sjöfartsverket föreslagna förändringarna av farledsavgifterna, med beaktande av regeringens mål att flytta över långväga lastbilstransporter till sjöfart. Arbetet ska redovisas senast den 31a juli 2017.⁸²

Lotsavgifter

Lotsningsavgiften beräknas generellt utifrån fartygets bruttodräktighet och lotsad tid. Avgiften för öppensjölotsning och Öresundslotsning beräknas istället för distans och utifrån fartygets bruttodräktighet. Storleken på lotsavgifterna framgår av *Sjöfartsverkets föreskrifter SJÖFS (2016:3) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter och av den senaste ändringsföreskriften SJÖFS (2016:8)*. Med ändringsföreskriften höjdes lotsavgifterna med fem procent 2017.⁸³

Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell innebär också förändringar avseende lotsavgifter.

Transportstyrelsen avgifter

Transportstyrelsen har senast ändrat sina avgifter genom TSFS 2016:105 *Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter*. Istället för separerade avgiftsföreskrifter har Transportstyrelsen tagit fram en avgiftsföreskrift för alla trafikslag. Det är främst avgifter för tillsyn av fartyg som har justerats. Avgifterna för periodisk tillsyn av fartyg har höjts med 20 procent för att uppnå full kostnadsbetäckning, vilket trots att Transportstyrelsen verksamheten på detta område blivit 25 procent billigare sedan 2003, inte uppnåtts under tidigare år. Som andra intressanta ändringar kan nämnas att en lägsta debitering vid löpande taxa som förekommer bl.a. för rederikontroll är 2 800 kronor. Förutom för den löpande taxan, har en fast avgift om 2 800 kronor för nybyggnation, ombyggnation, inflaggning och ny certifiering införts. Fartyg vars tillsyn i sin helhet har delegerats till ett klassificeringssällskap har fått en fast avgift om 30 000 kronor istället för en reduktion av den ordinarie avgiften. De nya bestämmelserna har börjat gälla 1 januari 2017.

Stämpelskatt

Vid inflaggning och inskrivning av skeppsbygge i det svenska registret tas en stämpelskatt ut. Först när stämpelskatten är erlagd kan fartygsägaren få ett pantbrev. Stämpelskatten beräknas på in-teckningsbeloppet för fartyget och uppgår till 0,4 procent av det. Transportstyrelsen är beskattningsmyndighet. Stämpelskatten gör att det är dyrare att registrera ett fartyg i Sverige jämfört med i t.ex. Danmark och Finland. Stämpelskatten utgör därmed en konkurrensnackdel med de länder som har en billigare inflaggningsprocess. Fartygsägare själva ser stämpelskatten som en ytterligare barriär för inflaggning av fartyg i det svenska registret och anser att den antingen borde sänkas avsevärt eller skrotas.⁸⁴

⁸¹ Sjöfartsverket (2016)

⁸² Regeringsbeslut 2017-04-13 II 5, Ändring av regleringsbrev för budgetåret 2017 avseende Trafikanalys inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

⁸³ SJÖFS 2016:8

⁸⁴ Business Sweden (2017a)

Hamnavgifter

Hamnavgifter tas ut av hamnägaren och utgår för fartyg som anlöper svensk hamn. Även utländska fartyg bidrar alltså till hamnarnas kostnadstäckning och vinst. Det gör däremot inte direkt lastbilar och tåg som hämtar eller lämnar gods i hamnarnas depåer eftersom dessa inte betalar hamnavgifter. Avgifterna sätts av hamnägare och varierar mellan olika hamnar. Avgiften är vanligtvis uppdelad i en fartygsdel och en godsdel. Fartygsdelen beräknas utifrån fartygets storlek och kan differentieras utifrån hur miljöanpassat fartyget är. Den slutliga storleken av hamnavgiften för ett fartyg kan bestämmas genom en överenskommelse med redaren.⁸⁵ Vid en analys av de svenska rederiernas kostnadsstruktur, visar det sig att kostnaderna för hamnavgifter står för 9 till 11 procent av den totala kostnaden beroende på segment. Störst betydelse har dessa för torrlast- och tankersegment och minst för segmentet färjesjöfart.⁸⁶

Bemanningsregler, kostnader och kompetensförsörjning

Bemanningen och arbetsvillkoren ombord på svenska fartyg bestäms av svenska arbetsrättsliga regler. Bemanningskostnaderna varierar mellan sjöfartens olika delsegment men utgör särskilt stor andel (relativt sett) av de totala kostnaderna för segmenten management- och färjesjöfart. Cirka 94 procent av segmentets managements kostnader bestod av just bemanningskostnader vilket förstås beror på dessa företags verksamhet är helt fokuserade på personaluthyrning. Även för storrederier, tankar och torrlast är som tidigare nämnts bemanningskostnader av stor betydelse och fjärde största utgiftspost med andel från 6 till 9 procent beroende på segment.

Mellan 2005 och 2017 var den generella löneutvecklingen inom den svenska ekonomin mellan 2,4 och 2,5 procent per år.⁸⁷ Inom sjöfarten var löneutvecklingen något högre och lönerna ökade i snitt med 2,8 för befälsbefattningar och med 2,7 procent för övrigt manskap.⁸⁸ Eftersom svenska rederier, till skillnad från en del andra länders rederier, har begränsade möjligheter att anställa besättning från s.k. låglöneländer, är lönenivån inom svensk sjöfart troligen av större betydelse än i andra länder. Antalet utländsk personal som kan arbeta på svenskregistrerade fartyg har sedan 1998 bestämts genom en överenskommelse mellan arbetsmarknadens parter, s.k. TAP-avtal (avtalet för tillfälligt anställd personal). Avtalet ger möjlighet att anställa högst 50 procent utländsk personal per funktion ombord på svenskflaggade lastfartyg. Kvoterna gäller inte för varje enskilt fartyg utan rederiet. Andelen av besättningen som omfattas av bestämmelserna bestäms i lokala förhandlingar. Skillnaden mellan svensk och utländsk personal består inte minst av att svenska rederianställda har betald ledighet i land medan TAP-anställda enbart får betalt för den faktiska arbetstiden. Antalet anställda kan alltså minska 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.⁸⁹ Sedan 2 april 2017 gäller 75 procentskvoten generellt i Sverige för nyanställningar enligt en överenskommelse mellan Seko⁹⁰ och SARF⁹¹. En höjning av antalet TAP-anställda får störst genomslag i de segment där nationaliteten, t.ex. på grund av lägre språkkrav, inte har någon större betydelse. I de segment där konkurrensen till stor del

⁸⁵ Näringsdepartementet (2003)

⁸⁶ SENSEA (2016)

⁸⁷ Medlingsinstitutet (2016) och <http://www.mi.se/press/nyheter/2017/05/loneutveckling-till-och-med-mars-2017/>

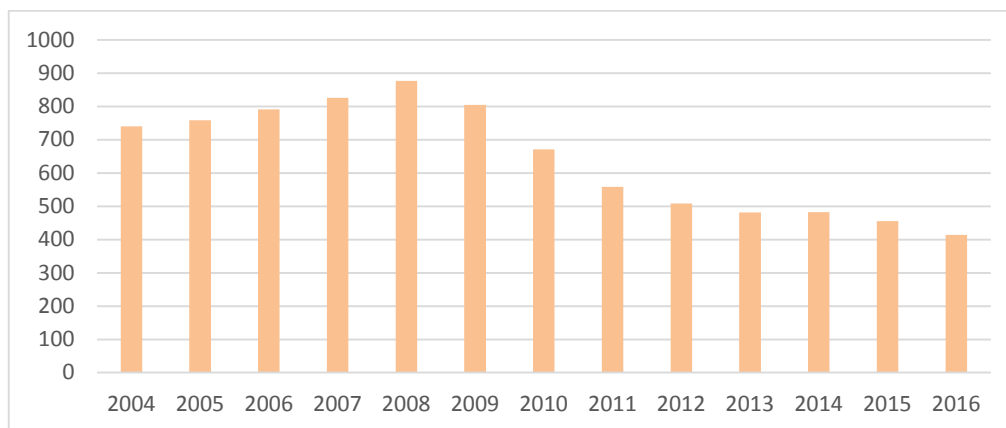
⁸⁸ Svensk sjöfart (2016)

⁸⁹ SOU 2010:73

⁹⁰ Ett fackförbund inom LO med medlemmar inom nio branscher: Civil, Energi, Försvar, Post, Sjöfolk, Tele, Trafik, Vård samt Väg och ban.

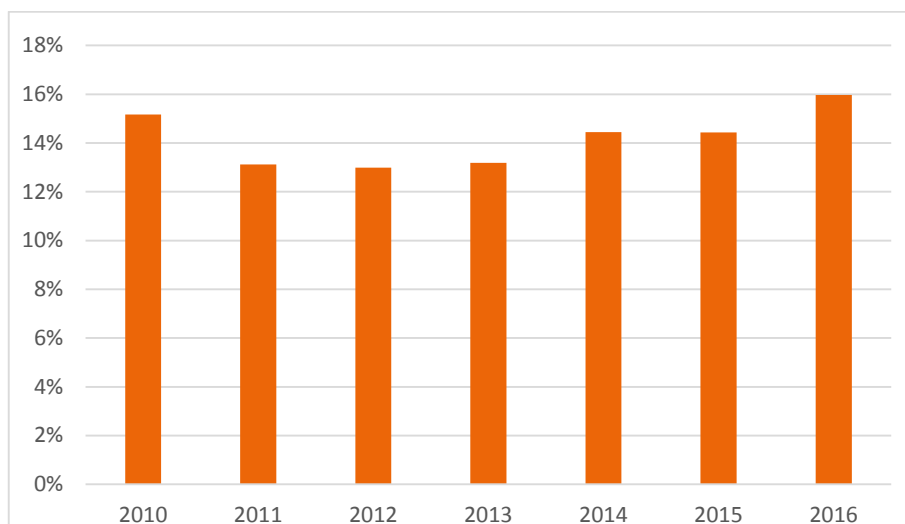
⁹¹ Sjöfartens arbetsgivareförbund

sker genom mervärde som skapas ombord, t.ex. språkkunskaper på färjor och kryssningsfartyg, är det svårare att dra nytta av TAP-överenskommelser än i de segment som framförallt konkurrerar med pris.



Figur 19 Utveckling av genomsnittligt antal TAP-anställda ombord på svenska fartyg mellan åren 2004 och 2016. Källa: bearbetning av information från Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket (2017).

Figur 19 visar utvecklingen av antal TAP-anställda ombord på svenska fartyg mellan åren 2004 och 2016. Siffrorna kommer från Delegationen för sjöfartsstöd hos Trafikverket och omfattar de fartyg som är berättigade till sjöfartsstöd. Antalet var störst år 2008 med 877 TAP-anställda. Sedan dess har antalet minskat kraftigt. Mellan åren 2009 och 2012 minskade antalet TAP-anställda på svenska fartyg med 42 procent och mellan 2012 och 2016 med 18 procent. Sammanlagt har det genomsnittliga antalet TAP-anställda minskat med 44 procent sedan 2004 och med 53 procent sedan 2008. Minskningen mellan 2015 och 2016 motsvarade nio procent. Under 2016 arbetade 366 TAP-anställda på svenska fartyg.



Figur 20. Andel TAP-anställda emellan 2010 och 2016. Källa: bearbetning av information från Delegationen för sjöfartsstöd, Trafikverket (2017) och Trafikanalys (2016a).

Figur 20 visar andelen TAP-anställda på svenska fartyg. Andelen TAP-anställda har legat på ungefär 14 procent mellan åren 2010 och 2016. Det totala antalet anställda på svenska fartyg har minskat med 41 procent under perioden och det totala antalet TAP-anställda med 38 procent. Mellan 2014 och 2016 minskade det totala antalet anställda på svenska fartyg från 3342 till 2592. År 2016 var TAP-anställdas andel 16 procent.

Bemanningskostnader är en viktig faktor vid val av fartygsregister. Så kallade internationella register tillåter att rederierna frångår nationella arbetsrättsregler och därigenom får möjlighet till reducerade arbetskraftskostnader. Skillnader i konkurrensförutsättningarna har föranlett många rederier att utnyttja andra länders fartygsregister för att på så sätt minska kostnaderna och få bättre konkurrenskraft. TAP-avtalet minskar konkurrensnackdelen jämfört med dessa register och förstärker svenska flaggans möjlighet att behålla registrerade fartyg. Regeringen har tidigare låtit utreda frågan om att eventuellt införa ett svenskt internationellt register. I betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73) förordades dock inte att ett sådant register skulle införas i Sverige, eftersom det bedömdes att införandet av ett internationellt fartygsregister kräver arbetsrättsliga förändringar som skulle strida mot Sveriges internationella åtaganden.

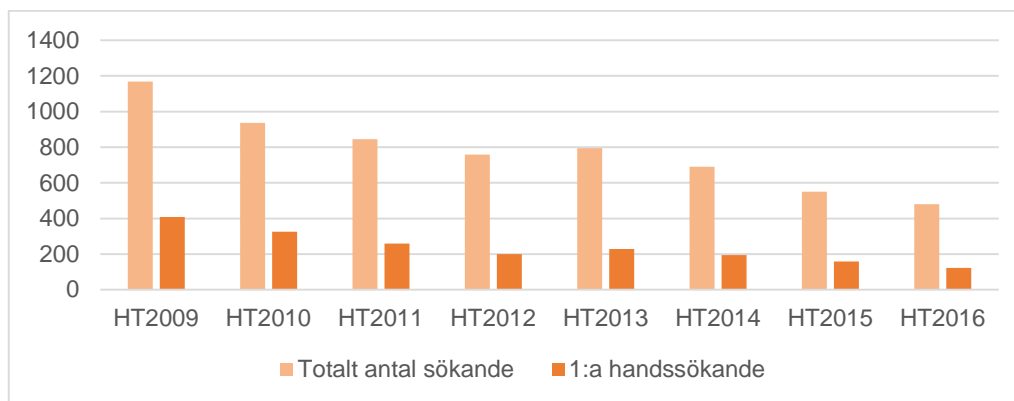
Kompetensförsörjning

Företag inom de maritima näringarna möter svårigheter att rekrytera kompetent personal.⁹² Digitalisering skapar nya utmaningar för sjömän som möter nya uppgifter ombord och därmed krav på ny kompetens. Kompetensförsörjning inom sjöfarten är en central fråga för svensk näringspolitik och anses fundamental 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. Den svenska utbildningen inom sjöfarten är främst begränsat till nautisk och teknisk kompetens. Vissa universitet erbjuder också specialisering inom juridik men efterfrågan av sådan utbildningen har minskat i takt med att arbetsmöjligheterna för sjöfartsjurister minskat. Chalmers erbjuder också en tvärvetenskaplig utbildning inom med ekonomi, juridik och logistik.⁹³ Nedan redovisas utvecklingen av kompetensförsörjning inom sjökaptens- och sjöingenjörsprogrammen. Båda programmen har nära samarbete med näringslivet, särskilt då sjökaptens som behöver praktisk erfarenhet för att uppnå nya behörigheter.

Figur 21 visar antalet sökande till Chalmers Sjökapstensprogram mellan höstterminen 2009 och höstterminen 2016. intresset för utbildningen har minskat med 70 procent, sett i antal förstahandssökande under mättiden. År 2009 sökte 1 168 personer till utbildningen, varav 408 hade sjökaptensprogrammet som förstahandsval. År 2016 var motsvarande siffrorna 480 och 122. Det totala antalet sökande till det 4-åriga sjökaptensprogrammet som erbjuds på Linnéuniversitetet var år 2016 sammanlagt 286, varav 99 hade utbildningen som förstahandsval. År 2009 hade samma program på Linnéuniversitet 465 förstahandssökande. Minskningen motsvarar 78 procent.

⁹² Regeringskansliet (2015)

⁹³ Kandidatexamen i sjöfartsteknik, <http://www.chalmers.se/sv/utbildning/program-pa-grundniva/Sidor/Sjofart-och-logistik.aspx>



Figur 21 Sökande till Chalmers sjökaptensprogram. Källa: UHR(2017).⁹⁴

Tabell 2.4 visar antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige mellan 2010 och 2016 vid Chalmers i Göteborg och Linnéuniversitetet i Kalmar. År 2016 utbildades sammanlagt 96 sjökaptener och 59 sjöingenjörer. På Linnéuniversitetet examinerades 6 fler sjökaptener och 3 fler sjöingenjörer än året innan. Chalmers däremot tappade 4 i antal examinerade sjökaptener och 15 examinerade sjöingenjörer jämfört med 2015. Det sammanlagda antalet examinerade sjökaptener ökade med två och sjöingenjörer minskade med 13.

Tabell 9 Antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige 2010-2015.

| | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Sjökaptener Linné | 52 | 46 | 41 | 50 | 68 | 52 | 27 |
| Sjökaptener Chalmers | 44 | 48 | 53 | 54 | 70 | 62 | 37 |
| Sjökaptener Totalt | 96 | 94 | 94 | 104 | 138 | 114 | 64 |
| Sjöingenjörer Linné | 31 | 28 | 43 | 33 | 29 | 24 | 38 |
| Sjöingenjörer Chalmers | 29 | 44 | 45 | 41 | 45 | 43 | 44 |
| Sjöingenjörer Totalt | 59 | 72 | 88 | 74 | 74 | 67 | 82 |

Källa: LnU (2013) , LnU (2015), LnU (2016), LnU (2017), Chalmers (2013), Chalmers (2015), Chalmers (2016), Chalmers (2017)

Sjökaptensexamen behövs inte för att bli certifierad för arbete som befäl. Utöver examen ovan, utmynnade båda Chalmers och Linnéuniversitetet ett antal fartygsbefäl med klass V-behörigheter. För fartygsbefäl klass V, som är den första behörigheten även för de som tagit examen, krävs 151,5 högskolepoäng (examen kräver 180 hp). Det är Transportstyrelsen som utfärdar behörigheter efter ansökan. För utökade behörigheter (fartygsbefäl klass IV, III, II samt Sjökaptener) krävs erfarenhet dvs. att man har seglad tid. Utan sjökaptensexamen kan fartygsbefäl klass III nås, vilket fortfarande är en juniorbefälsposition. Många tidigare studenter fortsätter sina studier efter de nått klass III-behörighet för att kunna fortsätta till en seniorposition (FB Klass II och Sjökaptener). Dessa studenter omfattas av statistiken ovan. Av

⁹⁴ Anmälningsskod CTH-75000

examen från Linneuniversitet år 2016, har 1 sjökaptan och 2 sjöingenjörer tagit examen enligt 1993 års ordning. I andra länder finns utbildningssystem som är tvådelad på detta sätt. En sådan utbildningskonstruktion kan härröras till STCW, som är den internationella konventionen som bestämmer kraven för fartygsbefälsbehörigheter internationellt.

Figur 22 Antal befälsbehörigheter utfärdade av Transportstyrelsen 2011-2016.

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | Totalt |
|-------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|
| Fartygsbefäl klass V | 153 | 177 | 138 | 147 | 145 | 243 | 1003 |
| Fartygsbefäl klass IV | 32 | 19 | 22 | 26 | 26 | 53 | 178 |
| Fartygsbefäl klass III | 51 | 39 | 37 | 38 | 53 | 104 | 322 |
| Fartygsbefäl klass II | 117 | 132 | 141 | 181 | 167 | 323 | 1061 |
| Sjökaptan | 398 | 321 | 339 | 423 | 512 | 870 | 2863 |
| Totalt | 751 | 688 | 677 | 815 | 903 | 1593 | |

Källa: Transportstyrelsen (2016b)

Figur 22 visar antal utfärdade behörigheter som Transportstyrelsen har utfärdat mellan 2011 och 2016. Antalet har ökat kraftigt 2016 vilket beror på att den så kallade "utbytesfasen" som har pågått sedan den 1 januari 2012 avslutades den 31 december 2016. Utbytesfasen har inneburit ett tidsutrymme för sjömän att byta sina behörigheter till nya som överensstämmer med s.k. STCW-Manila.⁹⁵ En närmare granskning av Transportstyrelsens statistik över utfärdade behörigheter visar att även 2016 utfärdades totalt sex behörigheter (2 sjökaptan, 2 fartygsbefäl klass II och 2 fartygsbefäl klass V) enligt den gamla STCW-konventionen. Efter 31 december 2016 är dessa inte giltiga för tjänstgöring ombord på fartyg.

Forskning

På uppdrag av Sjöfartsverket, Trafikverket, och Transportstyrelsen har Lighthouse gjort en rapport om situationen för sjöfartsforskning i de nordiska länderna. Rapporten publicerades 2017 och visar att Sverige har stor kompetens inom forskningsområden som berör energieffektivitet, alternativa bränslen, e-navigation och uppkopplade fartyg, human factors,

⁹⁵ Som följd av fartygens tekniska utveckling ansåg IMO att ytterligare utbildning i säkerhet och sjöfartsskydd var nödvändig för yrkesverksamma sjömän. Det ledde till en fullständig revision av *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* (STCW). Den reviderade STCW-konventionen beslutades i juni 2010 vid en diplomatkonferens i Manila, Filippinerna, varav namnet STCW-Manila. Utbytesfasen innebär att Transportstyrelsens statistik om befälsbehörigheter är något missvisande eftersom den inte enbart visar nya behörigheter utan inkluderar från 2012 och framåt även alla gamla behörigheter som bytts till behörigheter enligt STCW-Manila.

sjösäkerhet och fartygsdesign. Även dansk sjöfartssektor har stort fokus på miljö- och klimatförbättrande åtgärder och den Fol (forskning, innovation, utveckling, demonstration) som bedrivs har stort fokus på energieffektivitet och alternativa bränslen. Nyckelområden i Finland är exempelvis digitalisering och teknologi för arktiska miljöer. För Norge är alternativa bränslen, Integrerade transportsystem och affärsmodeller samt Avancerade maritima operationer prioriterade områden där utförarna har stor kompetens.

Rapporten visar också att det skiljer sig kraftigt mellan Sverige och övriga nordiska länder vad gäller statliga medel som är öronmärkta för sjöfarts-Fol. Medan Sveriges medel till sjöfarts-Fol år 2016 uppgick till mellan 48,5 miljoner och 53,4 miljoner kronor per år, hade Danmark samma år cirka 77,6 miljoner kronor, Finland cirka 116,4 miljoner kronor och Norge omkring 155,2 miljoner euro öronmärkta per år till sjöfarts-Fol.

Lighthouse slutsatserna är bland annat att samverkan mellan nordiska länder förhindras av bristande finansiering för nordiska projekt, samt att nordiska samarbetsplattformar eller mötesplatser. Ett formaliserat samarbete eller en plattform för nordisk sjöfarts-Fol skulle kunna öka möjligheterna till samarbete och är något som aktörerna nämner som en möjlighet. Satsningar på exempelvis konferenser/seminarier och nyttiggörande av Fol sker inom samtliga länder och där kan det också finnas potential för ytterligare samverkan.⁹⁶

2.3 Konkurrens med andra trafikslag

Svensk sjöfart konkurrerar inte bara med internationell sjöfart utan även med andra trafikslag. Det är en grundläggande transportpolitisk princip att konkurrens mellan transportlösningar och trafikslag ska främjas.⁹⁷ Samtidigt finns det både på nationell och EU-nivå ambition att flytta över gods från väg till sjöfart.

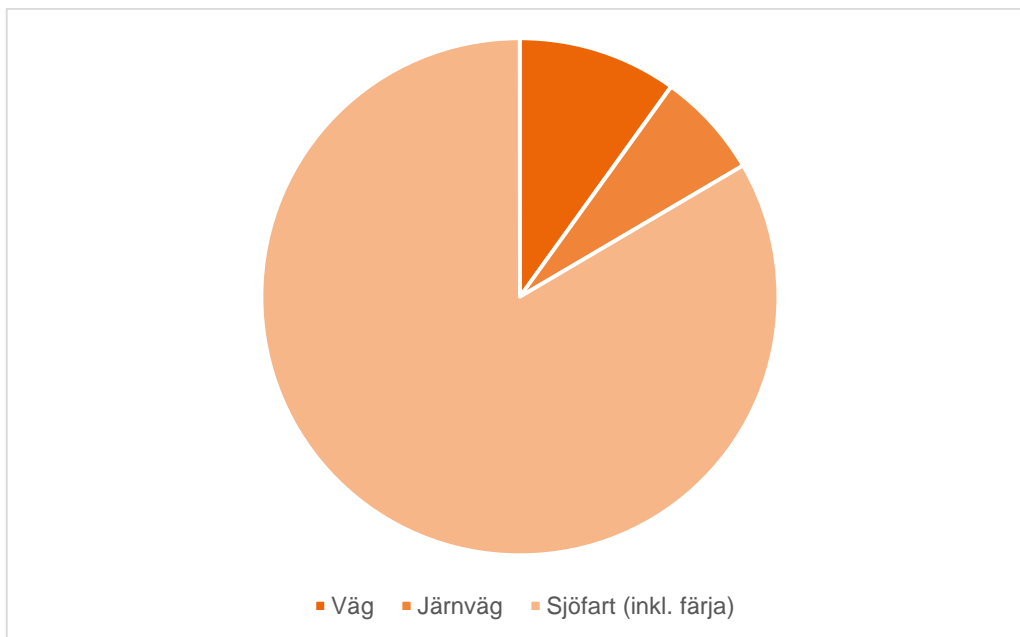
Transportarbetets fördelning mellan trafikslag

Sjöfarten har en viktig roll i transportsystemet. Figur 23 visar fördelningen av tonkilometer mellan trafikslag av transporterat inrikes och utrikes (importerat och exporterat) gods. Fördelningen är beräknad med Samgodsmodellen. Sjöfarten står för 83 procent. Dess dominans är självklar på grund av de långa transportsträckorna till havs. Vägtransporterna står för tio procent av tonkilometer transporterat gods och järnvägens andel är sju procent. Sjöfartens andel blir hög även för inrikes transporter⁹⁸ och uppgår till 36 procent av inrikes tonkilometer.

⁹⁶ Lighthouse (2017)

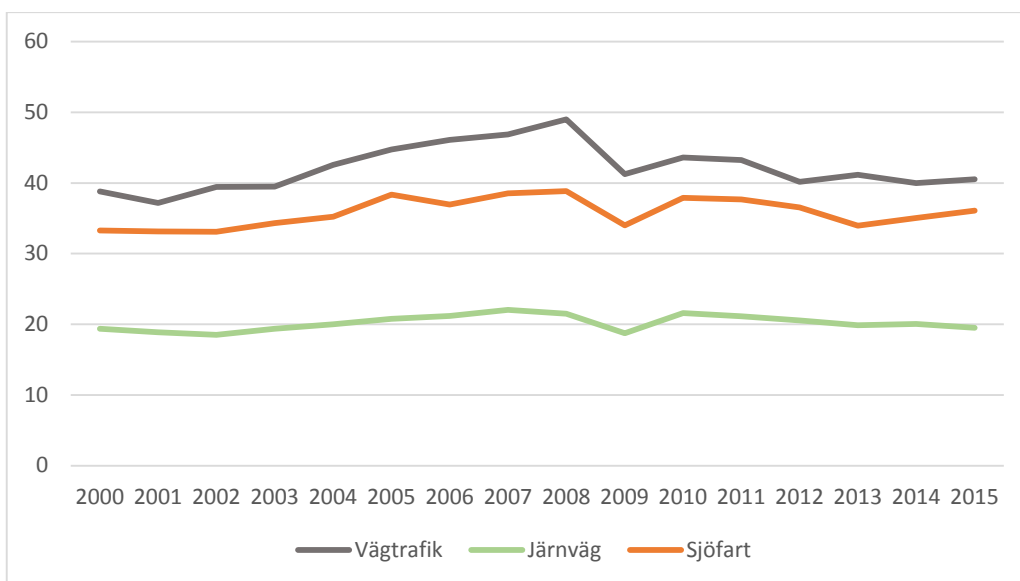
⁹⁷ Prop 2008/09:93

⁹⁸ Enligt beräkningar med Samgodsmodellen är sjöfartens andel av utrikestransporter ca 90 procent, se vidare figur 1



Figur 23 Beräknad fördelning av tonkilometer mellan trafikslag av transporterat gods. Inkluderar både inrikes och utrikes transporter. Inkluderar ej flyg. Beräknat med Samgods version 1.1.1 (år 2014).

Figur 24 visar att transportarbetets fördelning i inrikes transporter, räknat i tonkilometer, mellan de olika trafikslagen har varit relativt konstant sedan 1990. År 2015 skedde cirka 42 procent av transportarbetet på väg, 38 procent med sjöfart och 20 procent på järnväg. Sjöfartens godstransportarbete ökade med 1 miljard tonkilometer eller tre procent mellan 2014 och 2015. Järnvägens andel av det totala godstransportarbetet minskade men en procentenhet. Vägens andel var oförändrad. Godstransportarbetet med flyg är jämförelsevis mycket marginellt.



Figur 24 Utveckling av godstransportarbetet i Sverige, miljarder tonkilometer. Källa: Bearbetningar av Trafikanalys (2016f)

Överflyttning från väg till sjöfart

Både Sverige och EU har uttryckt ambitionen att öka sjöfartens andel av transporter för att avlasta de trängseldrabbade vägtransporterna. Den svenska regeringen menar att en överflyttning av godstransporter från väg till sjö kan bidra till att uppnå klimatmålsättningarna. Samtidigt är det enligt regeringen viktigt att sjöfarten fortsätter att miljöanpassas för att bidra till att miljö kvalitetsmålen kan nås.⁹⁹ Överflyttningsmålet på EU-nivån anger att 30 procent av vägtransporterna som är längre än 300 kilometer bör flyttas över till andra transportmedel såsom järnvägs- och sjötransporter fram till 2030. Fram till 2050 ska hela 50 procent flyttas över.

Sjöfarten har kapacitetsmässig möjlighet att avlasta de landbaserade trafikslagen. De olika trafikslagen har egenskaper som påverkar i vilken utsträckning de används av transportköpare. Bland annat gör sjöfartens storskalighet den mindre flexibel, vilket kan påverka överflyttningen.

Trafikanalys slutsatser om överflyttningspotentialen

Trafikanalys har studerat överflyttningspotential bland annat som del i redovisning av regeringsuppdrag om godstransporter.¹⁰⁰ I den studeras närmare EUs överflyttningsmål för långväga transporter över 300 km på nationell nivå. Trafikanalys lastbilsundersökning visar att cirka åtta procent (28 miljoner ton) av inrikestransporterna transporteras över 300 km. Om gränsen istället skulle sättas till 150 kilometer, skulle andelen gods som transporteras så långa sträckor nationellt istället bli 20 procent. En närmare analys av varugrupperna visar emellertid att andelen som både uppfyller dessa distanskriterier och tillhör sådana varugrupper som redan nu normalt transporteras med järnväg och sjöfart är betydligt lägre. Konkurrensytorna för långväga transporter är med andra ord små. Konkurrensytorna är dock inte statiska utan kan förändras med behoven, tjänsterna och förutsättningarna. Det finns även tröghet hos transportköpare att byta sina befintliga transportupplägg. Trafikanalys slutsats var att överflyttningspotentialen sannolikt är begränsad.

Sjöfartsverkets analys av överflyttningspotential

Trafikanalys slutsatser stöds även av Sjöfartsverkets rapport *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige*. Sjöfartsverket fick i början av 2016 i uppdrag av regeringen att med Trafikverket se över förutsättningarna för inlands- och kustsjöfart. Utredningen visar att grundförutsättningarna för överflyttning av godstransporter från land till sjö är goda. Det finns ledig kapacitet i hamnar och farleder, lämpligt tonnage och tänkbara godsflöden.

Den typ av sjöfart som kan åstadkomma önskad överflyttning har emellertid svårt att konkurrera med transporter på väg och järnväg. Under nuvarande marknadsförutsättningar saknas incitament för branschen att utveckla nya transportupplägg. Transportköparen ser inte behovet och redaren ser inte affärsmöjligheterna.

Trafikens marginalkostnader och internaliseringsgrad

För att konkurrens mellan transportlösningar och trafikslag ska främjas på ett effektivt sätt, är det viktigt att trafiken bär sina samhällsekonomiska marginalkostnader oavsett trafikslag. 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. För att inte påverka

⁹⁹ Regeringskansliet (2016d)

¹⁰⁰ Trafikanalys (2016d)

konkurrensen mellan trafikslagen på ett ineffektivt sätt bör de transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter som tas ut motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader. De olika trafikslagen betalar idag i olika utsträckning för de externa kostnader trafiken medför.¹⁰¹

En viktig faktor för att bedöma konkurrensvillkoren mellan de olika trafikslagen är i vilken utsträckning trafiken betalar för sina egna externa marginalkostnader – miljökostnader som uppstår på grund av utsläpp av luftföroreningar och koldioxid, men även buller, trängsel och infrastrukturrelaterade kostnader. Det finns olika kalkylvärden och kalkylprinciper som används för värdering av externa effekter i transportsektorns samhällsekonomiska analyser. De viktigaste i detta sammanhang är VTIs arbete inom ramen för det s.k. Samkostprojektet¹⁰², Trafikanalys årliga sammanställning av externa kostnader, Trafikverkets ASEK-rekommendationer¹⁰³ och EU-kommissionens Ricardo-rapport¹⁰⁴. Figur 10 visar trafikslagens externa kostnader. För lastbil dominerar kostnader för infrastruktur och koldioxidutsläpp. För godståg utgör infrastruktur nästan hela kostnaden och för sjöfart dominerar utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar. Det intervall som redovisas i tabellen anger för det lägre beloppen kostnaden på landsbygd och för det högre beloppen kostnad i tätort. Ett streck i tabellen anger att det inte finns någon framtagen kostnad. Det gäller för eventuell trängsel på väg respektive knapphet på järnväg samt för utsläpp och buller i vatten och eventuella effekter på strandmiljö och botten.¹⁰⁵ Att det saknas kalkylvärden för dem behöver dock inte betyda att kostnaden är hög.

Tabell 10 Externa kostnader för respektive trafikslag 2016, öre/tonkm. Det lägre värdet visar kostnad på landsbygd och det högre värdet visar kostnad i tätort.

| | <i>Lastbil med släp</i> | <i>Godståg</i> | <i>Sjöfart (gods)</i> |
|---|-------------------------|-------------------|-----------------------|
| Infrastruktur | 6 öre/tonkm | 7 öre/tonkm | 0,6 öre/tonkm |
| Olyckor | 1,4 öre/tonkm | 0,2 öre/tonkm | 0,2 öre/tonkm |
| Trängsel/knapphet | - | - | 0 |
| Buller | 0,3-9 öre/tonkm | 0,4-1,1 öre/tonkm | 0 |
| Koldioxidemissioner | 6-7 öre/tonkm | 0,2 öre/tonkm | 2,8 öre/tonkm |
| Övriga luftföroreningar | 1-2 öre/tonkm | 0,1 öre/tonkm | 1,2 öre/tonkm |
| Utsläpp och buller i vatten samt effekter på strandmiljö och botten | 0 | 0 | - |
| <i>Totalt</i> | 14-25 öre/tonkm | 7,8-8,5 öre/tonkm | 4,6-4,9 öre/tonkm |

Källa: Trafikanalys (2017c)

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

¹⁰¹ Trafikanalys (2017c)

¹⁰² VTI (2016)

¹⁰³ <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/>

¹⁰⁴ <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

¹⁰⁵ VTI (2016)

upphov till. Företagen kan också frivilligt vidta åtgärder för att minska de externa effekterna. Det sker då ofta som ett led i att bygga företags varumärke exempelvis genom hållbarhetsarbete eller ansvarsfullt företagande (CSR, Coporate Social Responsibility).

Tabell 11 visar dels trafikens icke-internaliserade marginalkostnader per tonkilometer, dels internaliseringsgraden (exklusive effekter av trängsel). Siffrorna är uttryckta i respektive års prisnivå. År 2015 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 4-6 öre för tung lastbil med släp. Samma år var internaliseringsgraden för sjöfart 54-61 procent, 35-42 procent för godståg och 65-74 procent för lastbil med släp.¹⁰⁶ Observera att det finns 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 2016 redovisar Trafikanalys att den icke-internaliserade marginalkostnaden per tonkilometer minskar till 1,5 öre för sjöfart och ökar till 6 öre för godståg och lastbil. Detta beror framförallt på att VTI har tagit fram ny kunskap inom ramen för ett regeringsuppdrag som har pågått flera år. På tågsidan är det framförallt kostnaden för infrastruktur som har visat sig vara betydligt högre än tidigare. På sjöfartssidan har VTI låtit ta fram ny kunskap baserat på säkrare källor än tidigare och det är både kostnad för emissioner och kostnad för koldioxidutsläpp som ger ett lägre resultat. För varje tonkilometer som flyttas från tung lastbil med släp respektive från järnväg till sjöfart, minskar därmed de icke-internaliserade marginalkostnaderna med 4,5 öre per tonkilometer.

Tabell 11 Trafikens icke-internaliserade marginalkostnad uttryckt i öre/tonkm, samt internaliseringsgrad inom parentes. Exkl. trängsel. Respektive års skatter, avgifter och prisnivå.

| | År 2014 | År 2015 | År 2016 |
|----------------------------|------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| Sjöfart | 2-3 öre/tonkm (52 - 58 %) | 2-3 öre/tonkm (54-61 %) | 1,5 öre/tonkm (69 %) |
| Godståg, viktat tågläge | 3-4 öre/tonkm (31 - 36 %) | 3-4 öre/tonkm (35-42 %) | 6 öre/tonkm (28 %) |
| Tung lastbil med släp | 7-9 öre/tonkm (54 - 61 %) | 4-6 öre/tonkm (65-74 %) | 6 öre/tonkm (62 %) |

Källa: bearbetning av Trafikanalys (2015), Trafikanalys (2016e) och Trafikanalys (2017c)

2.4 Hamnarnas konkurrenssituation

Kapaciteten för sjöfarten påverkas av farlederna och landinfrastrukturen. Hamnarna möjliggör lossning och lastning av sjötransporterna och fungerar som internationella, nationella eller regionala logistiknoder som används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. Enligt regeringens maritima strategi är det 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.¹⁰⁷

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

¹⁰⁶ Trafikanalys (2016e).

¹⁰⁷ Regeringskansliet (2015)

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. Tabell 11 visar faktorer som är viktiga vid val av hamn. Kostnader är mycket viktiga för alla användare, men för speditörer är effektivitet, kvalitet och renommé viktigare faktorer (se Tabell 11). Terminaloperatörer värdesätter faciliteter 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 11 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)

I och med att hamnarna konkurrerar som viktiga noder i globala logistiksystem, blir valet av hamn ofta istället snarast ett val av ruttsystem dvs. 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.

Den nationella konkurrensen mellan hamnar återfinns främst mellan containerhamnarna, 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 Trelleborg 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.¹⁰⁸ Samtidigt som dessa hamnar konkurrerar, är sammanarbete mellan dessa viktig för att möjliggöra överflyttning till sjöfart. För att sjöfarten ska kunna konkurrera med landtransporter, krävs omlastningsmöjligheter bl.a. i de större hamnarna eftersom val av vidare transport är beroende av den befintliga hamninfrastrukturen.

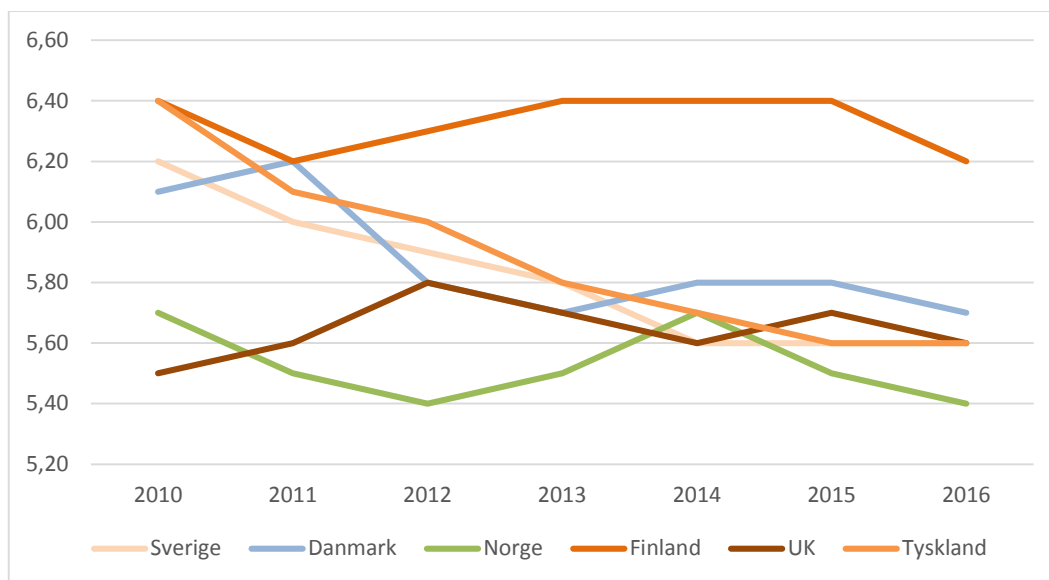
¹⁰⁸ Hamnutredningen

Hamnarnas prestationsförmåga

Effektiviteten, som speditörerna värderar högst, har störst betydelse för hamnar på lokal nivå, där godsflödet kan flytta till en mer effektiv konkurrent. Samtidigt har hamnarnas prestationsförmåga även stor påverkan på ett lands handelskonkurrens.¹⁰⁹ De koncentrerade volymökningarna anses internationellt vara hamnarnas största problem och bristande hamnkapacitet har till och med ansetts utgöra ett handelshinder då de kan leda till flera månaders förseningar.¹¹⁰ Trängsel i hamnarna är inget egentligt problem i Sverige men det finns icke desto mindre åtgärdsbehov i anslutande infrastruktur till och från storhamnar. Ansträngd anslutande infrastruktur är i Sverige mest påtaglig för Göteborgs hamn.

Det har funnits olika sätt att mäta hamnarnas effektivitet. Transportörerna mäter oftast genomflödet genom att dividera avlastningstiden med hanterad volym, exempelvis antalet containers. Detta ger ett genomsnittligt mått på hamneffektiviteten. Problemet med att studera effektiviteten har varit att varken transportörerna¹¹¹ eller hamnarna¹¹² är transparenta med informationen. Därför finns det inte mycket internationella siffror på området.

Ett annat sätt att mäta hamnarnas prestation är via enkäter där företrädare för företag får svara på frågor bl.a. om upplevt kvalitet på ett lands transportsystem. Det internationella nätverket *World Economic Forum* (WEF) använder ett sådant system för att mäta näringslivets konkurrenskraft i olika länder. Enkäterna resulterar i ett så kallat GCI (*Global Competitiveness Index*) som är ett mått som beskriver ett lands förutsättningar för konkurrenskraft. Eftersom infrastrukturen är en viktig faktor för konkurrenskraften, utgör hamninfrastrukturen en av faktorerna i GCI. Nederländerna toppar listan med en GCI på 6.8. Sverige behåller plats 13 även 2016 på en lista där 140 länder jämförs.¹¹³



Figur 2.9 GCI för kvaliteten på hamninfrastruktur i ett urval länder. Källa WEF (2015) och WEF (2016)

¹⁰⁹ UNCTAD (2015)

¹¹⁰ Van Marle G (2015)

¹¹¹ Van Marle G (2015)

¹¹² ESPO (2013)

¹¹³ WEF (2015)

Figur 2.9 visar utvecklingen av GCI för upplevd kvalitet på hamninfrastrukturen i Sverige och fem närliggande länder mellan åren 2010 och 2016. Några ändringar har skett mellan 2015 och 2016. Finlands index har gått ner från 6.4 till 6.2 men är fortfarande högst bland detta urval av länder. Även Norges index har gått ner, i deras fall från 5,5 till 5.4. Detsamma gäller för Storbritannien vars index har fallit från 5.7 till 5.6. Danmarks index föll från 5.8 till 5.7. Sveriges och Tysklands index är oförändrade och båda på 5.6. Inget av länderna har förbättrat sin prestation jämfört med året innan.

Pågående sjöinfrastrukturprojekt

Större fartyg och ökade godsvolymer kräver att hamnarna och infrastrukturen runtomkring hamnarna behöver anpassas. I Sverige ligger ansvaret för infrastruktur inom ett hamnområde på hamnägaren. De flesta internationella hamnar karaktäriseras idag av delat ägande mellan privata terminaloperatörer och hamnmyndigheter. I Sverige ägs hamnarna ofta av kommunalägda aktieföretag medan själva godshandlingen sköts av specialiserade terminaloperatörer. Genom sin ägandeblandning är alltså även kommunerna indirekt ansvariga för hamninfrastrukturen. Staten har ansvaret för infrastrukturen som ligger i anslutningarna till hamnarna, både på landsidan, med anslutning till väg och järnväg, och på sjösidan.¹¹⁴ Enligt den nya infrastrukturpropositionen ansvarar staten för finansiering av investeringsåtgärder fram till hamnområdesgränsen.¹¹⁵ Trafikverket är ansvarigt för den övergripande infrastrukturplaneringen och finansierar även farledsinvesteringar enligt inriktningen i nationella planen för transportinfrastruktur (NP). Den statliga finansieringen som fastslås i NP fördelas till Sjöfartsverket som i sin roll som infrastrukturhållare för sjöfartsinfrastrukturen är ansvarig för drift och underhåll av statliga farleder och slussar. Sjöfartsverket kan även hel- eller delfinansiera projekt med farledsavgifter. Det har tidigare funnits krav på att kommunerna ska delfinansiera farledsprojekt men detta har tagits bort i den nya finansieringsprincipen. Även andra aktörer kan emellertid finansiera farledsprojekt. Till exempel fördelar EU medel för nationella infrastrukturprojekt som omfattas av TEN-T-regelverket. Även om det numera inte finns krav på lokal finansiering, är detta önskvärt. Det räcker inte att kapaciteten till sjöss ökas om hamnen inte skulle klara av att hantera de större fartygen med mer last. Därför är samarbetet mellan statliga myndigheter och lokala aktörer fortfarande av väsentlig betydelse för ett lyckat sjöfartsinfrastrukturprojekt.

Alla infrastrukturprojekt föregås av en åtgärdsvalsstudie som omfattar bl.a. kalkyler för samhällsekonomisk nytta och finansieringsplan. Utöver de kapacitetshöjande åtgärderna, arbetar Sjöfartsverket med att förhindra olyckor och miljöolyckor. Målet är att antalet incidenter och olyckor som beror på farledshållningen ska vara noll. Detta arbete drivs genom förbättring av farlederna men kan också leda till åtgärdsvalsstudier som säkerhetshöjande insats. Input för nya projekt kommer också bl.a. via ansökningar från hamnar och Sjöfartsverkets lotsar som i sitt dagliga arbete följer trafikutvecklingen i farlederna. De flesta farledsprojekt behöver tillstånd från mark- och miljödomstolen. För mindre muddringsåtgärder kan det räcka med en anmälan till Länsstyrelsen.

Under de senaste åren farledsprojekt varit aktuella i Göteborg, Stockholm, Norrköping, Malmö, Trelleborg och Gävle. Sjöfartsverket utreder vid ett antal projekt som de kommer föreslå till fortsatt utredning i nationell plan: Nya slussar i Trollhätte kanal, Stockholmsfarlederna (förbättrade farleder för sjöfarten till Stockholm), Karlskrona och

¹¹⁴ Prop. 2008/09:35

¹¹⁵ Prop. 2016/17:21

Göteborgs hamn som önskar en ny fördjupning. De pågående projekten finns i Mälaren Landsort och Luleå.

Mälarpjektet

Sjöfartsverket har fått ett regeringsuppdrag att förbättra sjösäkerheten och tillgängligheten i farlederna genom Södertälje kanal och Mälaren. 2016 påbörjades arbetet med Södertälje kanal som ska breddas och muddras. Slussen ska förlängas och byggas om. I projektet ingår även att muddra farlederna i Mälaren. Detta arbete planeras genomföras under senare halvan av 2019. Projektets kapacitetsökning exemplifieras genom en trafikslagsövergripande jämförelse på Sjöfartsverkets hemsida: Dagens Mälarmax betyder för tankfartyg att den kan transportera 5 800 ton bränsle, vilket motsvarar cirka 200 tankbilar. Det framtida Mälarmax, efter Mälarpjektets genomförande, kommer att kunna transportera 9 100 ton bränsle, vilket i sin tur motsvarar cirka 300 tankbilar.¹¹⁶

Mälarpjektet är ett samverkansprojekt mellan Sjöfartsverket och Trafikverket, men leds av Sjöfartsverket. Projektet beräknas kosta cirka 1,45 miljarder kronor (i 2009 års prisnivå). Finansieringen kommer från Trafikverket (1 067 miljoner), EU-anslag (22 miljoner), Sjöfartsverket (200 miljoner), Västmanlands län (100 miljoner), Västerås stad (70 miljoner), Köpings kommun (20 miljoner) och Mälarenergi (2 miljoner).

Projekt Landsortsfarleden

Trafiken i Landsortsfarleden förväntas öka i och med att godshantering i Södertälje och Mälarhusarna, som följd av Mälarpjektet, ökar. Samtidigt förväntas oljehantering i Stockholm och Bergs oljehamn i Nacka förflyttas till Södertälje hamn. Farleden är idag smal och beskrivs av Sjöfartsverket till någon del som olyckdrabbad. Trafiken begränsas idag av vind- och mörkerrestriktioner. Enligt en åtgärdsstudie som utförts av Trafikverket,¹¹⁷ finns behov av säkerhetshöjande åtgärder i farleden. Därutöver finns även en efterfrågan på kapacitetshöjande åtgärder för att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg än idag. Idag begränsas trafiken till en bred på 32 meter, maximal längd på 160 meter utan restriktioner och ett maximalt djupgående på 9 meter. Trafikverket har gett Sjöfartsverket i uppdrag att genomföra en farledsutredning med syfte att öka säkerhet, kapacitet och tillgänglighet i farleden mellan Södertälje och Landsort. Utredningen utgår från att en ny farled ska tillåta fartyg med ett maximalt djupgående på 11,5 meter och en längd på 220 utan mörkerrestriktioner. Bredden avses fortsatt bli 32 meter. Farledsutredningen Landsortsfarleden kommer pågå till 2018 eller 2019.¹¹⁸

Projekt Malmporten Luleå

Bakgrunden till projektet är att malmbanan i Narvik redan idag är hårt belastad. Malmproduktionen i Sverige och Finland ökar och för att kunna transportera den nya malmen från gruvorna till stålverk runt om i världen behöver Luleå hamn kunna ta emot större fartyg. Malmen skeppas ut idag från Narvik och Luleå och bättre kapacitet för utskeppning via Luleå är ett realistiskt alternativ för den ökade produktionen i malmfälten. Farledsprojektet i Luleå kommer att höja kapaciteten, vilket innebär att fartyg som löper Luleå hamn kommer att kunna transportera 160 000 ton malm istället för dagens 55 000 ton. Projektet kommer att leda till fartygen som anlöper Luleå hamn kan ha ett djupgående på 15 meter. Själva hamnen förväntas få effektivare hantering av gods i och med en ökad lastningskapacitet som projektet medför. Ansökan om projektet lämnades till Mark- och miljödomstolen i oktober 2015.

¹¹⁶ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Malaren/>

¹¹⁷ Trafikverket (2015)

¹¹⁸ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Landsortsfarleden/>

Med större fartyg som innebär effektivare transporter kan transportkostnaderna sänkas. Luleå är en strategiskt prioriterad hamn (core-hamn) inom TEN-T och projektet får 25 miljoner kronor EU-anslag. Helhetsfinansieringen är ännu inte klar. Farledsprojektet förväntas kunna påbörjas som tidigast under 2019, förutsatt att det beviljas finansiering via nationell plan 2018-2029.¹¹⁹

¹¹⁹ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Projekt-Malmporten/>

3 Sammanfattning

År 2016 bestod världsfloTTan av cirka 91 000 fartyg vilket är 1 500 flera fartyg än året innan och motsvarade 1,8 miljarder dödviktston. Bulkfartygen stod för 43 procent av tonnaget. Även om efterfrågan av sjötransporter växte med 2 procent globalt mellan 2015 och 2016 fortsatte överkapaciteten att öka på grund av nybyggen. Den genomsnittliga storleken av nybeställda containerfartyg är 8500 TEU, vilket är mer än dubbelt så stort som den befintliga genomsnittliga storleken. Rederierna försöker hantera överkapaciteten genom att använda fartygen som lager samtidigt som de åker långsammare för att sänka operationskostnader. År 2016 stod för historiskt låga transportpriser som ligger på nivå med eller under operationskostnaderna och låg lönsamhet. Även i Sverige har flera segment haft en sjunkande lönsamhet de senaste åren. Enbart tankersegmentet har ökat sin lönsamhet de senaste åren.

Nästan hela världsfloTTan kontrolleras av utvecklade länder tillsammans med utvecklingsländer i Asien. Grekerna är de största fartygsägare i världen. Av europeiska länder finns även Tyskland bland de 5 största. Bland de 35 största fartygsägarländer finns 13 europeiska. Samtidigt är 76 procent av världsfloTTan registrerad i utvecklingsländer. Många redare väljer att flagga sina fartyg i främmande register med förmånliga skatte- och bemanningsvillkor. Panama, Liberia och Marshallöarna är fortfarande de största registren. Intressant i sammanhanget är att EU-registren tillsammans är nästintill lika stora som det Panamanska registret, med 18 procent av världsfloTTan. Maltas fartygsregister är det största i Europa med 5,3 procents andel av världsfloTTan. Även det grekiska registret är stort, med 4,1 procents andel av världstonnaget.

Den svenskkontrollerade floTTan växte 2015 men minskade 2016 till 754 fartyg, vilket är en minskning med mer än 100 fartyg från året innan. Det svenska fartygsregistret minskade från 325 fartyg år 2014 till 319 fartyg år 2016. Mätt i tonnage minskade registret med 25 procent under denna tid. Sammanlagt disponerade svenska rederier 598 fartyg år 2016, varav 44 procent fanns i det svenska registret. Mätt i tonnage stod andelen för 17 procent, vilket betyder att stora fartyg registreras i större utsträckning utomlands. Sammanlagt minskade det svenskregistrerade transportkapaciteten med 12 procent mellan 2015 och 2016. Det svenskflaggade tonnaget står för 0,2 procent av världstonnaget och 1,4 procent av EU-tonnaget.

Hantering av gods över kaj har ökat med 22 procent mellan 2008 och 2015 då över 10 miljarder ton gods transporterades med fartyg. Europas andel av detta var 17 procent. Den ökade godshanteringen visar sig inte i nordiska hamnarna där viss nedgång kan observeras under perioden. I Sverige ökade godshanteringen över kaj med en procent både 2015 och 2016. År 2016 uppgick den svenska varuhanteringen till 171 miljoner ton. Importen svarade för större andel än exporten.

Sjöfarten är en viktig del av transportkedjorna. Enligt Trafikanalys trafikspecifika undersökningar och beräkningar med hjälp av Samgodsmodellen, transporteras mellan 80 och 90 procent av transportvolymen av gods till och från Sverige i kedjor som innehåller fartygstransporter. När inrikestransporter inkluderas, går cirka 40 procent av gods ombord på fartyg. Sjöfarten är viktigast för malm- och mineralutvinningen, livsmedelsindustrin och transport av råolja där sjöfartens andel av utrikestransporter är mellan 94 och 96 procent.

Sjöfartens andel blir naturligt hög på grund av de långa transportsträckorna som fartygen färdas. Det bör påpekas i sammanhanget att även lastbilarnas andel av transporterat ton är mycket hög.

Det är mycket på gång på den maritima fronten i Sverige. Regeringen har gett ett flertal uppdrag åt statliga aktörer att utreda förhållanden som är kopplade till maritima strategin som regeringen antog 2015. Bl.a. har SCB uppdragits att ta fram statistik på det maritima området. SCB har identifierat 7 000 svenska företag som maritima. Transportområdet står för 51 procent av den totala omsättningen av dessa företag. Samtidigt stod maritima näringar för drygt en procent av den totala omsättningen inom näringslivet.

Sjöfartsverket har höjt farledsavgifterna med 8 procent och lotsavgiften med 5 procent och Transportstyrelsen har höjt fartygens periodiska inspektion med 20 procent. Fartygen utnyttjar möjligheten till s.k. delegerade inspektioner har fått en fast avgift. Sjöfartsstödet per rederi och fartyg har i sin tur vuxit.

Av de 33 rederier som ansågs vara kvalificerade att träda in i tonnageskattesystemen har enbart ett rederi lämnat ansökan till Skatteverket. Det kan förmodas att flera kommer att gå med inom närtid. För finansiering av tonnageskattesystemet har regeringen aviserat om en minskning av sjöfartsstödet med en procent. Det är svårt att förutse hur stor påverkan minskningen ger, men Trafikanalys intervjuer har visat att vissa rederier har uttryckt möjligheten att flagga ut fartyg. Minskningen kommer att gälla även för fartyg som inte kommer eller ingå i tonnageskattesystemet.

4 Slutsatser

Den globala handeln har vuxit under de senaste åren och därmed skapat en i grunden positiv efterfrågeutveckling för sjöfarten. Samtidigt har dock den globala fartygsflottan vuxit snabbare. Det innebär att rederier i Sverige och utomlands arbetar på mycket konkurrensutsatta marknader där det ofta råder utbudsöverskott.

Vi kan konstatera att den svenskflaggade flottan fortsatte att krympa även 2016. Samtidigt minskade också den flotta som drivs i svensk regi förhållandevis kraftigt. Under den senaste 10-årsperioden har antalet fartyg i svensk regi både ökat och minskat. I det material vi har tagit fram ser vi ingen anledning till att den minskning vi såg 2016 skulle vara uttryck för en bestående utveckling. Framtiden får utvisa hur utvecklingen blir.

På den globala planet märks inga radikala förändringar av flaggningsmönster. Register såsom Panama, Liberia och Marshallöarna är mycket stora. Det största av dem, Panama, är i samma storleksordning som alla EU-länders samlade flotta.

Vi kan konstatera att godsvolymer över svensk hamn ligger hyfsat stabila. Vi kan också konstatera att kvaliteten på den svenska hamninfrastrukturen, åtminstone fram till och med 2015, bedöms stå sig relativt väl i den internationella konkurrensen. Den sedan länge pågående konflikten i Göteborgs containerhamn mellan APM Terminals och Svenska hamnarbetarförbundet har inte kunnat ge avtryck i det konkurrenskraftsindex som redovisas. Konflikten är emellertid av en sådan art att den kan påverka bilden av svenska hamnar utomlands.

Den sjöfart som är aktiv i svenska vatten möts av nya utmaningar inom miljöområdet. I Östersjön, Öresund och Nordsjön har det inte minst handlat om svavelutsläpp och för framtiden handlar det bl.a. om kväveoxidutsläpp. I Östersjön handlar det också om nya regler gällande barlastvatten och toalettavfall. Det finns anledning att tro att svensk sjöfart, generellt sett, snarast kan gynnas av striktare miljökrav i konkurrensen med andra aktörer. Toalettavfall har av svenska kryssningsfartyg t.ex. genomgående hanterats på ett tillfredställande sätt. Till skillnad från vissa konkurrenter innebär dessa krav därför inga tillkommande kostnader. Sammantaget innebär miljökraven emellertid att sjöfart blir något dyrare i relation till andra trafikslag och kan förlora något i den intermodala konkurrensen. I våra särskilda analyser av svavel- respektive kväveoxidregler kan vi emellertid inte identifiera några marknadsförskjutningar.

I den maritima strategin har regeringen slagit fast ambitionen att Sverige ska ha ett konkurrenskraftigt regelverk för sjöfarten. Det är ett uttryck för den globala regelverkskonkurrens som pågår. Det räcker inte med att förbättra de nationella regelverken, de måste också förbättras i en takt som överträffar omvärlden. Mot bakgrund av intervjuer med svenska och utländska redare kan vi dra slutsatsen att det svenska registret inte fullt ut upplevs konkurrenskraftigt. Det noteras att steg i rätt riktning tagits, men det räcker inte hela vägen. Det starkaste motivet för redare att välja svensk flagg förefaller fortsatt vara att vissa redare arbetar på marknader där den svenska flaggan upplevs ha ett mervärde av kunderna.

Tonnageskatt har införts, men har ännu inte gett något genomslag. Förhoppningsvis kan det visa sig vara en viktig komponent på lite längre sikt. Flera sjöfartspolitiska initiativ har tagits

under året. Av dem förtjänar det förslag till stödsystem för innovativa sjöfartslösningar som tagits fram, Eco-bonus, att nämnas.

Under 2016 har såväl Sjöfartsverket som Transportstyrelsen höjt avgifterna för sjöfarten. Sjöfartsverkets avgiftshöjning drabbar all sjöfart som trafikerar svenska hamnar lika, medan Transportstyrelsens avgifter i synnerhet drabbar svensk sjöfart. Det har också beslutats att sjöfartsstödet ska sänkas något för att finansiera tonnageskatten. Utvecklingen inom dessa områden har under året således inte varit till (den svenska) sjöfartens fördel.

Genom ett nytt s.k. TAP-avtal mellan arbetsmarknadernas parter ges arbetsgivarna ökade möjligheter att använda utländsk personal, något som med stor säkerhet gagnar näringen. I många fall har det varit svårt att rekrytera svensk kompetens och det problemet kan befaras växa då intresset för kvalificera sjöfartsutbildningar tycks fortsätta minska. Trots minskat söktryck har inte antalet utexaminerade sjökaptener sjunkit.

Inom ramen för denna genomgång visas också att flera viktiga farledsprojekt pågår eller planeras – projekt som har potential att gynna sjöfarten.

Kunskaperna om i vilken utsträckning skilda trafikslag betalar för sina samhällsekonomiska kostnader har utvecklats sedan vår föregående redovisning av sjöfartens konkurrenskraft. Den bild som nu framträder är att godstransporter med sjöfart är mer missgynnade i förhållande till andra trafikslag än tidigare analyser har gett vid handen.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att det genomförts och pågår många insatser för att gynna svensk sjöfart, men att dessa insatser – åtminstone inte ännu – resulterat i trendbrott avseende den svenskflaggade flottans utveckling. Kanske kan tonnageskatt och andra insatser på lite sikt bidra till en sådan utveckling. Samtidigt är det viktigt att beakta att konkurrensen är hård. Det gäller både konkurrensen mellan olika register och konkurrensen på sjöfartsmarknaden.

Referenser

- Business Sweden (2017a) Trafikanalys intervjustudie med rederier, Trafikanalys 2017
- Business Sweden (2017b) *Den svenska maritima näringsens internationella möjligheter – uppdrag att kartlägga varor och tjänster och identifiera internationella marknader för företag inom den maritima näringen*, Business Sweden, 2017
- Chalmers (2014b), *Årsredovisning 2013*, Göteborg
- Chalmers (2015), kommunikation, Chalmers kansli
- Chalmers (2016), *Årsberättelse, Årsredovisning, hållbarhetsredovisning 2015*, Göteborg
- Chalmers (2017) kommunikation, Chalmers kansli, 2017-01-30
- Clarkson (2016), *World Fleet Monitor*, Volume 7, No. 1, Clarksons Research, 2016
- Copenhagen Economics, *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, Copenhagen Economics, 2012
- Danish Shipping Finance (2016) *Shipping Market Review*, Danish Shipping Finance maj 2016,
- Delegationen för sjöfartsstöd (2016) 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>
- Eurostat <http://ec.europa.eu/eurostat>
- Lighthouse (2017), *Nordisk sjöfartsforskning*, innovation, utveckling och demonstration 2015-2016, <http://www.lighthouse.nu/>
- Lnu (2013), *Årsredovisning 2012*, Linnéuniversitetet, Kalmar Växjö
- Lnu (2015), *Årsredovisning 2014*, Linnéuniversitetet, Kalmar Växjö
- Lnu (2016), kommunikation med Linnéuniversitet via epost 2016-03-07
- Lnu (2017), Kommunikation med Linnéuniversitet via epost 2017-02-03
- Medlingsinstitutet (2016) *Lönestatistik*, Medlingsinstitutet 2016-10-12. <http://www.mi.se/lonestatistik/>
- Näringsdepartementet (2016), Branschträff på Näringsdepartementet med infrastrukturminister Anna Johansson, den 29 november 2016.
- 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>
- Regeringskansliet (2013), *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*, Regeringskansliet, 2013.

Regeringskansliet (2015), *En Svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö*, dnr N2015/06135/MRT), Regeringskansliet, 2015

Regeringskansliet (2016a) Uppdrag att utreda konsekvenserna av införandet av ett kvävekontrollområde (NECA) i Östersjön och Nordsjön,

Regeringskansliet (2016b), Uppdrag att utveckla statistiken kring maritima näringar, N2016/04097/MRT, Regeringskansliet, 2016

Regeringskansliet (2016c) Uppdrag att kartlägga varor och tjänster samt identifiera marknader för svenska produkter inom det maritima området, N2016/04886/TS, Regeringskansliet, 2016

Regeringskansliet (2016d) Uppdrag att utreda förutsättningar för ett ECO-bonussystem för sjöfarten, N2017/01674/MRT, Regeringskansliet, 2016

Regeringskansliet (2016e) Uppdrag att utveckla en modell och ta fram indikatorer för uppföljning av den maritima strategin samt genomföra en fördjupad uppföljning av strategin, N2016/06049/MRT Regeringskansliet 2016

SCB (2012) *Kust och stränder i Sverige*, Pressmeddelande från SCB, Nr 2002:125 2002-05-22 10:00

SCB (2016), *Kort och lång ränta*. Tillgänglig 2016-10-12. Via: <http://www.scb.se/sv/Hitta-statistik/Statistik-efter-amne/22678/Allmant/Sveriges-ekonomi/Aktuell-Pong/31243/EK0204/32296/>

SCB (2017) *Redovisning av regeringsuppdraget att utveckla statistiken kring de maritima näringarna*

SENSA (2016) *Makrofaktorer som påverkat marknads-förutsättningarna för svenska rederier*, 2015, Stockholm 2016

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

Sjörättsbiblioteket (2016), *Brexit och sjöfarten*, Sjörättsbiblioteket Nr 4/2016

Skatteverket (2017), Kommunikation via e-post 2017-03-07

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

SU (2015) *Regelförenkling för sjöfarten*, promemoria, Axel Ax:son Johnsons institut för sjö rätt och annan transporträtt Juridiska institutionen Stockholms universitet juli 2015

Svensk sjöfart (2016). *Svensk sjöfarts Nyckeltal 2016*. Tillgänglig: 2016-10-06. Via: <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Svensk-sj%C3%B6farts-nyckeltal-2016.pdf>

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

Trafikanalys (2016a) *Fartyg 2015 - svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2016:14, Trafikanalys, Stockholm
<http://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi-2015.pdf>

Trafikanalys (2016b) *Sjötrafik 2015*, Statistik 2016:17, Trafikanalys, Stockholm
http://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/rapport-2016_17-sjotrafik-2015.pdf

- Trafikanalys (2016c) Sjöfartsstödets effekter 2015, Rapport 2016:17, Trafikanalys, Stockholm <http://www.trafa.se/sjofart/sjofartsstodets-effekter-2015-5187/>
- Trafikanalys (2016d) *Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys*, Rapport 2016:7, Trafikanalys
- Trafikanalys (2016d) *Transportbranschens ekonomi 1997-2015*, Trafikanalys, Stockholm <http://www.trafa.se/transportforetag/transportbranschens-ekonomi/>
- Trafikanalys (2016e) Trafikanalys bearbetning av den officiella statistiken: Sjötrafik 2015, Statistik 2016:17, Utländska lastbilstransporter i Sverige 2011–2012, Statistik 2014:27, Utländska lastbilstransporter i Sverige 2013-2014, Statistik 2016:35, Lastbilstrafik 2015, Statistik 2016:27, Bantrafik 2015, Statistik 2016:18, Luftfart 2015, Statistik 2016:7
- Trafikanalys (2016e)ö *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2016*, Rapport 2016:6, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2016f) *Konsekvenser av NECA – Delredovisning*, Rapport 2016:20, Trafikanalys 2016
- Trafikanalys (2016f) *Transportarbete 2000-2015*, Trafikanalys statistikprodukt 2016, Trafikanalys, Stockholm <http://www.trafa.se/vagtrafik/transportarbete-4164/>
- Trafikanalys (2016g) *Nya tjänster för delad mobilitet*, Rapport 2016:15, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2016g) *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2016*, Rapport 2016:6, Trafikanalys, Stockholm
- Trafikanalys (2017a) *Fartyg 2016 - svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2017:16, Trafikanalys, Stockholm <http://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/fartyg-2016--svenska-och-utlandskafartyg-i-svensk-regi.pdf>
- Trafikanalys (2017b) *Sjötrafik 2016*, Statistik 2017:19, Trafikanalys 2017 <http://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/sjotrafik-2016.pdf>
- Trafikanalys (2017c) *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, Trafikanalys Rapport 2017:2.
- Trafikanalys (2017d) Distanshandelns transporter. Trafikanalys rapport 2017:9
- Trafikanalys (2017e) Konsekvenser av NECA, slutredovisning, rapport 2017:3, Trafikanalys 2017
- Trafikanalys (2017f) *Effekter av SECA på sjöfartens bränsleanvändning, efterlevnad och kursnära luftkvalitet*, rapport 2017:14.
- Trafikanalys (2017g) *Eco-bonus för sjöfart – slutredovisning*, Rapport 2017:11, <http://www.trafa.se/sjofart/eco-bonus-6584/>
- Trafikverket (2015) Åtgärdsvalsstudie Södertälje hamn – Landsort Södertälje, Botkyrka, Nynäshamns och Trosa kommuner, Stockholms län och Södermanlands län, Rapport 2015-02-20, Trafikverket 2015
- Trafikverket (2017). Kommunikation via epost med Delegationen för sjöfartsstöd den 30 januari 2017
- Transportstyrelsen (2012), Utdrag ur fartygsregistret, epost 2012-10-15
- Transportstyrelsen (2014), Utdrag ur fartygsregistret, epost 2014-01-24

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

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

Transportstyrelsen (2016b), kommunikation via epost, 2017-02-13

Transportstyrelsen (2017a), Utdrag ur fartygsregistret, epost 2017-02-24

UHR(2017), Universitets- och högskolerådets ansökningsstatistik <http://statistik.uhr.se/>

UNCTAD (2016) Review of Maritime Transport 2016, UNCTAD, United Nations, New York and Geneva 2016

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>

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

WEF (2016), *The Global Competitiveness Report 2016-2017*, World Economic Forum, 2016 <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2016-2017-1>

VTI (2016) *Samkost 2 - Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhälls-ekonomiska kostnader*. Nilsson, J.-E. och Haraldsson, M. (2016), VTI rapport 914.

WTO (2016) Trade growth to remain subdued in 2016 as uncertainties weigh on global demand, WTO, 2016 press releases, PRESS/768, 7 April 2016 https://www.wto.org/english/news_e/pres16_e/pr768_e.htm

Författningar:

Barlastvattenkonventionen, Den internationella konventionen för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment IMO 2004

Barlastvattenlag (2009:1165)

Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd

Inkomstskattelagen (1999:122)

SJÖFS 2016:8 Föreskrifter om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2016:3) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Skatteförfarandelag (2011:1244).

TSFS 2010:96 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg

TSFS 2016:105 *Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter*.

UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea

Propositioner och statens offentliga utredningar:

Prop. 2008/09:229 Anslutning till och genomförande av barlastvattenkonventionen, Regeringskansliet, 2008

Prop. 2008/09:35, Regeringens proposition 2008/09:35, Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt, Regeringskansliet, 2008

Prop. 2016/17:1, Förslag till statens budget för 2017, proposition 2016/17:1 utgiftsområde 22, Regeringskansliet 2016

Prop. 2016/17:21 Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling, Regeringskansliet 2016

SOU 2010:73 Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar, Näringsdepartementet, 2009

SOU 2015:4 *Ett svenskt tonnageskattesystem*, betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen Stockholm 2015

Www:

<http://ec.europa.eu/eurostat>

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

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

<http://transportnet.se/nyheter/2016-blev-ett-rekordar-for-containrar-i-stockholms-hamnar/>

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

<http://www.chalmers.se/sv/utbildning/program-pa-grundniva/Sidor/Sjofart-och-logistik.aspx>

<http://www.mi.se/press/nyheter/2017/05/loneutveckling-till-och-med-mars-2017/>

<http://www.regeringen.se/artiklar/2016/11/forslag-pa-andring-av-sjofartsstod-lamnat-till-eu-kommissionen/>

<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/04/forbud-mot-utslapp-av-toalettavfall-fran-passagerarfartyg-i-ostersjon/>

<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/09/nya-ledamoter-i-delegationen-for-sjofartsstod/>

<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/02/fortsatt-uppdrag-att-kartlagga-sjo--och-luffartens-kostnader/>

<http://www.sjofartstidningen.se/misslyckad-utokning-av-sjofartsstodet/>

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Landsortsfarleden/>

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sakra-farleder/Malaren/>

<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/>

<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/>

<https://www.goteborgshamn.se/press/pressmeddelanden/okade-godsvolymer-i-goteborgshamn2/>

https://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_e.htm



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.