

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018 **Rapport 2018:12**

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018 **Rapport 2018:12**

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: 2018-06-20

Förord

Trafikanalys har i sin instruktion regeringens uppdrag att årligen följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och det svenska sjöfartsstödet effekter. I denna rapport redovisar vi sjöfartens konkurrenssituation, medan vi redovisar sjöfartsstödet effekter på hösten.

Projektledare i detta uppdrag har varit Björn Olsson. Medverkande i arbetet med rapporten har också varit Pia Bergdahl.

Stockholm i juni 2018

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	5
Summary	6
Inledning	8
1 Utvecklingen för svensk sjöfart	9
1.1 Handlingsplanen för sjöfart och den maritima strategin	9
2 Den svenskkontrollerade flottan	13
2.1 Andelen svenskregistrerade fartyg minskar	13
2.2 Det svenskkontrollerade tonnaget ökar.....	14
2.3 Användningen av den svenskkontrollerade flottan ökar	14
2.4 Lönsamheten bland svenska sjöfartsföretag	16
3 Den svenskregistrerade flottan	19
3.1 Fortsatt minskning av svenskregistrerade flottan.....	19
3.2 Svenskregistrerade flottan under 2017	20
3.3 Vari består nettominskningen?.....	21
4 Hamnarnas utveckling	23
4.1 Godstrafiken i europeiska hamnar	23
4.2 Godstrafiken i svenska hamnar.....	24
4.3 Passagerartrafiken.....	25
4.4 Ekonomisk utveckling för ett urval av Sveriges hamnregioner.....	25
5 Den svenskregistrerade sjöfartens konkurrensvillkor	33
5.1 Registrering, kontroll och tillsyn	33
5.2 Skatte- och investeringsvillkor (finansiellt stöd)	36
5.3 Bemanning och bemanningsstöd.....	38
5.4 Vad styr valet av register?.....	43
5.5 Forskning och utveckling.....	45
6 Sjöfart jämfört med andra trafikslag	47
6.1 Likvärdiga konkurrensvillkor.....	47
Slutsatser	53
Referenser	55

Sammanfattning

Utifrån tillgänglig statistik konstaterar Trafikanalys att det svenska fartygsregistret fortsätter att förlora i konkurrenskraft gentemot andra länder. Den svenskregistrerade handelsflottan har fortsatt att minska under 2017 till 304 fartyg på minst 100 brutto. Den största minskningen i såväl antal fartyg som tonnage var i storleksklassen 500 brutto till 1 499 brutto, där tonnaget minskade 25 procent. Bland de största fartygen på över 40 000 brutto minskade tonnaget med 7 procent. Utvecklingen under början av 2018 indikerar däremot ett ökat intresse för det svenska registret.

Bland närliggande länder har fartygsregistret i UK haft den största inregistreringen sedan år 2000. I Norden har Danmarks register haft en fortsatt inflagnings under de senaste åren, medan Norge och Finland, liksom Sverige, har minskat.

Samtidigt som den svenskregistrerade flottan minskat, fortsätter den svenskkontrollerade flottan att växa. Det sammanlagda tonnaget har ökat från drygt 12 miljoner brutto år 2010 till drygt 15 miljoner brutto år 2017, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig tillväxt på 3,2 procent. Användningen av det disponerade tonnaget ökade under 2017 med 15 procent främst beroende på en minskad uthyrning av fartyg.

Godsmängderna i de svenska hamnarna har ökat sedan 2013, men skillnaderna är stora mellan olika hamnområden och hamnområdena visar stora fluktuationer i sin godsutveckling.

Kärnan i rapporten är en genomgång av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. Det handlar om skatteregulering, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Transportstyrelsen har gjort vissa förändringar och ökat flexibiliteten för rederierna, men samtidigt anses avgifterna höga och administrationen krånglig jämfört med andra länders register. Tonnageskattesystemet omfattar nu fyra godkända ansökningar, men tonnageskattesystemet finansieras samtidigt med en minskning av sjöfartsstödet.

En viktig fråga för den svenska kompetensförsörjningen är utvecklingen för sjöfartsutbildningarna och utfärdandet av svenska behörigheter. Antalet examinerade sjökaptener har de senaste åren visat en hyfsat god utveckling med omkring 150 nya sjökaptener om året de senaste åren. Däremot konstaterar Trafikanalys att antalet nya befälsbehörigheter kraftigt minskat de senaste åren. År 2015 utfärdades endast 24 behörigheter för sjökaptener och år 2016 endast två stycken enligt Transportstyrelsens uppgifter.

Trafikanalys uppgifter visar att sjöfarten har minskat sina icke-internaliserade marginalkostnader och höjt sin internaliseringsgrad. Sjöfarten är det mest miljö- och klimateffektiva trafikslaget, men den höjda internaliseringsgraden beror på höjda farledsavgifter för sjöfarten, vilket minskar dess konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

Avseende det svenska fartygsregistrets konkurrenskraft har det skett små förbättringar, men inget som ännu givit några effekter. Eftersom andra länders register och regelverk samtidigt ökar i attraktivitet och konkurrenskraft, gäller det för Sverige att springa snabbare än andra för att komma ikapp och nå målet i den maritima strategin om att ha det bästa regelverket i Europa. Under 2018 ser vi dock en utveckling som kan visa sig vara ett trendbrott.

Summary

Based on the available statistics, Transport Analysis observes that the Swedish Register of Ships is continuing to wane in competitiveness compared with other countries' registers. In 2017, the Swedish-registered commercial fleet continued to shrink, numbering 304 vessels of at least 100 gross tonnes each. The biggest decline in terms of both number of vessels and tonnage occurred in the 500–1499 gross tonnage class, in which the tonnage decreased by 25%. Tonnage decreased 7% among the largest vessels, i.e., those over 40,000 gross tonnes. On the other hand, the trend in early 2018 points to increased interest among actors in flagging their ships to the Swedish Register.

Among neighbouring countries' registers, the UK Ship Register has seen the highest level of entries since 2000. In the Nordic Region, Denmark's register has continued to see more vessels flagged to that country, while, like Sweden, Norway and Finland have seen declines.

Even as the Swedish-registered fleet shrinks, the Swedish-controlled fleet continues to grow. The total tonnage has increased from just over 12 million gross tonnes in 2010 to just over 15 million in 2017, corresponding to average annual growth of 3.2%. The utilisation of the tonnage at Sweden's disposal increased by 15% in 2017, mainly due to decreased vessel leasing.

The cargo volume handled by Sweden's ports has increased since 2013, although the port areas differ greatly and exhibit major fluctuations in terms of cargo trends.

The core of the report consists of a review of the competitive conditions affecting Swedish maritime transport. These pertain to tax regulations, crewing regulations, Swedish marine transport aid, administrative costs, financing support, and research and development.

The Swedish Transport Agency has made certain changes and increased the flexibility available to shipping lines, but at the same time the fees are considered high and the administrative processes complicated compared with those of other countries. The tonnage tax system currently comprises four approved applications, but the system is being funded even as marine transport aid is being reduced.

One key issue in terms of the Swedish competence supply is the development of maritime education and training and the issuance of maritime licences. The number of newly graduated sea captains has developed acceptably, with some 150 new captains being graduated per year in recent years. On the other hand, Transport Analysis notes that the number of new master's licenses has decreased dramatically in recent years: according to information from the Swedish Transport Agency, only 24 master's licences were issued in 2015, and only two in 2016.

Transport Analysis data indicate that the Swedish maritime industry has decreased its non-internalised marginal costs and increased its level of internalisation. Maritime transport is the most environmentally and climate-efficient mode of transport, but its high degree of internalisation is attributable to increased fairway dues for maritime transport, making it less competitive than other types of transport.

Small improvements have been made in the competitiveness of the Swedish Register of Ships, but none has yet had any substantial impact. Because the registers and regulatory

frameworks of other countries are simultaneously becoming more attractive and competitive, Sweden will have to move faster than other countries to catch up and to reach its maritime strategy goal of having the best maritime regulatory framework in Europe.

Inledning

Trafikanalys har i årligt uppdrag att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation. Kärnan i rapporten handlar om konkurrensvillkoren för den svenskregistrerade flottan, som bland annat har stor betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen av svenska sjömän och marin kompetens både iland och ombord på fartyg. De svenska villkoren ska jämföras med motsvarande villkor i andra länder, men det har inte alltid varit möjligt. Ibland har vi fått konstatera att de svenska villkoren har förändrats i endera riktningen, utan att kunna jämföra med det aktuella läget utomlands. En del i problematiken är att i princip alla länder succesivt utvecklar sina regler. Att skapa goda konkurrensvillkor är därför ett arbete mot ett rörligt mål.

Trafikanalys redovisar i rapporten även ett transportpolitiskt perspektiv, med fokus på sjöfart som trafikslag. Trafikslagen samverkar med varandra, men regeringen har i den maritima strategin som presenterades 2015, aviserat att man vill se en överflyttning av gods från vägtransporter till bland annat sjötransporter, vilket bland annat kan bidra till en miljöeffektivisering av godstransporter. Av den maritima strategin (och/eller Handlingsplanen) framgår också att trafikslagen ska ha likvärdiga konkurrensvillkor, t.ex. att trafikslagen i lika utsträckning ska betala sina egna samhällsekonomiska kostnader, det vill säga ha likformig internalisering.

Ur ett näringspolitiskt perspektiv har Trafikanalys rapport dock ett snävare fokus på svensk sjöfart än den maritima strategin som även omfattar andra maritima näringar. Förutom att beskriva utvecklingen för den svenskregistrerade flottan, redovisar vi även utvecklingen för den svenskkontrollerade flottan och hamnarna i Sverige samt i några grannländer.

1 Utvecklingen för svensk sjöfart

1.1 Handlingsplanen för sjöfart och den maritima strategin

År 2013 tog den dåvarande regeringen fram en handlingsplan för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.¹ Handlingsplanen hade den svenskregistrerade flottan i fokus och aviserade bland annat utredningen om ett svenskt tonnageskattesystem. År 2015 tog den nuvarande regeringen fram en strategi² för utveckling av de maritima näringarna, där rederier och andra sjötransportföretag ingår som en del.³ Regeringens vision för det fortsatta arbetet är *konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö*. Strategin är ett inriktningsdokument för en såväl socialt och miljömässigt som ekonomiskt hållbar utveckling och innehåller, utöver vision och inriktning för arbetet, även en struktur för uppföljning.

Funktions- och resultatbaserade regler

Den maritima strategin beskriver regeringens ambitioner för att skapa funktions- och resultatbaserade regler. Den tar bland annat upp frågan om att många näringsidkare inom de maritima näringarna upplever dagens regelverk som krångliga, omoderna och riktade mot storskalig industri eller mot landbaserade verksamheter. Detta riskerar enligt strategin att hämma snarare än att skapa affärsmöjligheter och nya jobb inom maritima företag (strategin s. 28).

För att utveckla förutsättningarna för de maritima näringarna, i synnerhet inom transport och maritim teknik, är det särskilt angeläget att Sverige tar en mycket aktiv del i regelutvecklingen. Regler som möjliggör export av svensk teknik behöver utvecklas och de konkurrensfördelar som finns för svenska företag behöver stärkas (strategin s. 29). Enligt den maritima strategin ska Sverige sträva efter att erbjuda "det bästa regelverket i Europa för sjöfart". Utveckling av funktionella regler gör det möjligt att ta tillvara möjligheter för sjötransporter att möta ett ökat transportbehov av personer och gods. De förbättrar bland annat förutsättningarna att utveckla besöksnäringen (strategin s. 33, 36).

Stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft

Under rubriken Transport skriver regeringen att *"det finns en hård konkurrens mellan hamnar i Sveriges närområde. Rent generellt är det viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft"* (strategin s.35). Trafikanalys

¹ Regeringen (2013), *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*, <https://www.regeringen.se/rappporter/2013/01/n2013.03/>

² Regeringen (2015), *Strategi för utveckling av de maritima näringarna*, <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/maritim-strategi/>

³ SCB grupperar de maritima näringarna i Transport, Maritim teknik och produktion, Havet som naturresurs, Fritid och turism samt Service.

har i tidigare rapporter redovisat utvecklingen bland ett antal hamnar i Sveriges närområde, och ett exempel är Gdansk som har haft en mycket stor volymmässig ökning på senare år. I denna rapport fortsätter vi att följa utvecklingen för hamnar i Sverige och i några av Sveriges grannländer.

Trafikslagen ska konkurrera på lika villkor

Regeringens långsiktiga ambition är också enligt strategin att trafikslagen ska konkurrera på så lika villkor som möjligt både nationellt och internationellt. Avgiftsstrukturen behöver då stödja en effektiv användning av transportresurserna och bidra till att uppnå en högre grad av konkurrensneutralitet mellan trafikslagen än i dag (strategin s. 35). Trafikanalys har ett särskilt uppdrag av regeringen att följa transportsektorns samhällsekonomiska kostnader.⁴ I föreliggande rapport följer Trafikanalys upp och sammanfattar konkurrensvillkoren mellan de olika trafikslagen i termer av i vilken grad trafikslaget betalar för de samhällsekonomiska externa kostnader man orsakar, t.ex. för infrastrukturslitage, klimat- och miljöeffekter.

Överflyttning av gods från land till sjö

Regeringens maritima strategi tar också upp ambitionen att flytta över gods från vägtransporter till sjöfart. En överföring av gods från land- till sjötransporter bidrar enligt strategin till att minska den samlade miljöbelastningen från transportsektorn såväl som trängselproblematiken på land. Faktorer som kan motverka en sådan överflyttning behöver därför identifieras och åtgärdas (strategin s. 35–36).

I den frågan kom Sjöfartsverket år 2016 med en omfattande rapport om potentialen för inlands- och kustsjöfart där man diskuterade möjligheterna till överflyttning.⁵ Trafikanalys har i tidigare rapporter analyserat potentialen till överflyttning och kommit fram till att den av olika skäl sannolikt är måttlig.⁶ Sjöfartsverket menar i sin rapport att en realisering av överflyttningspotentialen kan kräva ytterligare styrmedel. Detta kan till exempel ske i form av en så kallad Eko-bonus som är ett stöd för att etablera nya sjöförbindelser som medför att gods flyttas över från lastbil till sjöfart. Under 2017 kom Trafikanalys med en rapport om hur ett Eko-bonussystem skulle kunna se ut i Sverige.⁷ Nu har regeringen tagit fram ett förslag till förordning om Eko-bonus i Sverige.⁸

Växande näringar under svensk flagg

Strategin skriver under rubriken Transport att "Inom såväl passagerartrafiken som fartygstrafik med inriktning mot speciella operationer eller servicetjänster till sjöss, finns en starkt ökande marknad. För detta tonnage är det angeläget att svenska myndigheter säkerställer att regelverket kontinuerligt utvecklas i syfte att skapa möjligheter för nya och växande näringar under svensk flagg" (strategin s. 37).

I övrigt nämns inte frågan om sjöfart under svensk flagg (svenskt fartygsregister) i den maritima strategin. Den frågan tas dock upp i den dåvarande regeringens år 2013 framtagna handlingsplan för sjöfartsnäringen som Trafikanalys uppfattar som delvis en grund för framtagandet av den maritima strategin.⁹

⁴ Trafikanalys, Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, <https://www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/>

⁵ Sjöfartsverket (2016), *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige*.

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Farleder-och-underhall/Uppdrag-for-okad-kust-och-inlandssjofart/>

⁶ Trafikanalys (2016), *Kartläggning av godstransporter*, <https://www.trafa.se/sidor/kartlaggning-av-godstransporter/>

⁷ Trafikanalys (2017), *Eco-bonus för sjöfart – slutredovisning*, <https://www.trafa.se/sjofart/eco-bonus-6584/>

⁸ Förordning om Eko-bonussystem, <https://www.regeringen.se/remisser/2018/03/remiss-av-forordning-om-eko-bonussystem/>

⁹ Regeringen (2013), *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för ökad konkurrenskraft*, dnr N2013/342/TE, <https://www.regeringen.se/rappporter/2013/01/n2013.03/>

Havs- och vattenmyndigheten har i uppdrag att ansvara för uppföljningen av den maritima strategin och kom nyligen med den första uppföljningsrapporten.¹⁰ Inom ramen för uppföljningen ansvarar Transportstyrelsen för delområdet Sjötrafik, där myndigheten bland annat följer upp den svenska handelsflottan.¹¹ Då Transportstyrelsens redovisning av indikatorer delvis baseras på Trafikanalys statistik, sammanfaller en del av indikatorerna med Trafikanalys årliga redovisning i föreliggande rapport om sjöfartens internationella konkurrenssituation.

Trafikanalys uppdrag i förhållande till den maritima strategin

Trafikanalys uppdrag har dock ett delvis annat fokus än den maritima strategin och har sitt ursprung i den ovan nämnda handlingsplanen för sjöfartsnäringen. Handlingsplanen har som en av utgångspunkterna den omregistrering av fartyg som skedde efter år 2009. I handlingsplanen redovisar den dåvarande regeringen planerade åtgärder för att förbättra sjöfartens konkurrenskraft på den globala marknaden.

Regeringen pekar i handlingsplanen på den roll som det svenska fartygsregistret spelar för den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sjöfarten. En minskad fartygsflotta försämrar förutsättningarna för svenska sjöfartsstudenter att få viktig fartygspraktik och försämrar också i förlängningen möjligheterna att kunna rekrytera marin kompetens till olika tjänster såväl i land som ombord på fartyg. Trafikanalys uppdrag kan därför ses som en uppföljning av det svenska fartygsregistrets attraktivitet i förhållande till andra länders register.

Möjligheterna till inregistrering i Sverige beror också på den mer övergripande fartygs-situationen för den svenska rederinäringen. Om svenska rederier, som i första hand får ses som målgrupp för det svenska fartygsregistret, har få fartyg minskar utsikterna för ökad inregistrering. Därför är flottan av svenskägda, svenskkontrollerade fartyg viktig att följa upp. Antalet svenskregistrerade fartyg är mycket litet i förhållande till antalet svenskkontrollerade fartyg, och skillnaden är ännu större om man ser till tonnaget, det vill säga fartygens lastkapacitet.

Som nämnts inledningsvis har Trafikanalys valt att bredda sin redovisning till att inkludera viktiga transportpolitiska frågor för sjöfarten. Ur ett transportpolitiskt perspektiv blir naturligtvis hamnarnas situation och utveckling viktig att följa. Sjötrafiken i hamnarna har därför varit ett område i Trafikanalys redovisning. Hamnarna är en del av det maritima klustret och omfattas av den maritima strategin. Ur ett transportpolitiskt perspektiv blir också sjöfarten som trafikslag viktigt i jämförelse med andra trafikslag. En överflyttning av gods från väg till sjöfart innebär som nämnts bland annat en miljöeffektivisering av godstransporterna. Därmed blir närsjöfarten, särskilt kust- och inlandssjöfart, viktig liksom tillgängligheten till hamnar i Sverige och dess närområde.

¹⁰ <https://www.havochvatten.se/hav/uppdrag--kontakt/publikationer/publikationer/2018-03-09-uppfoljning-av-maritima-strategin.html>

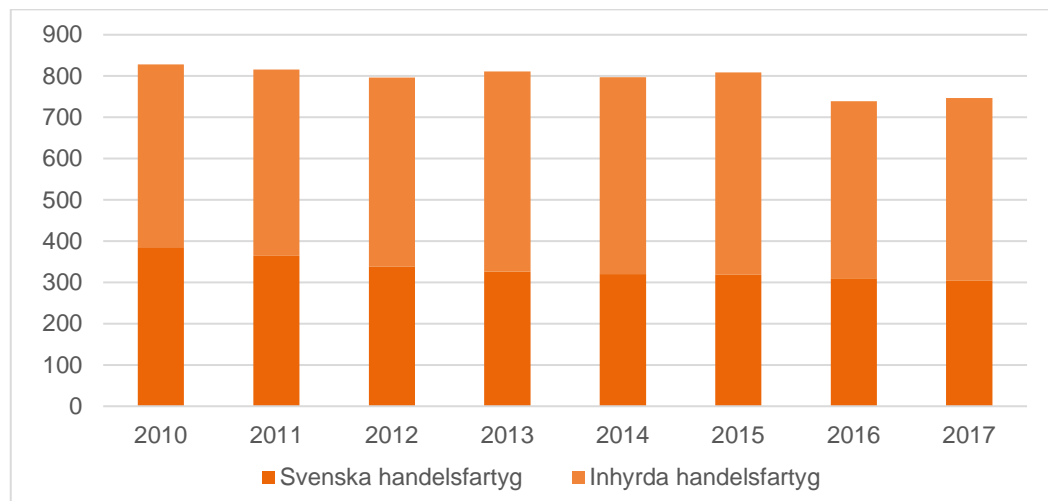
¹¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Sjofartspublikationer/Studier/sjotrafik-inom-maritima-strategin/>

2 Den svenskkontrollerade flottan

Detta avsnitt beskriver utvecklingen när det gäller den flotta av fartyg som kontrolleras (ägs) av svenska rederier. Den svenskkontrollerade handelsflottan omfattar både fartyg som är registrerade i Sverige och fartyg som är registrerade i ett annat land. Medan utvecklingen för den svenskregistrerade flottan beskrivs mer i detalj i nästa kapitel, beskriver således detta kapitel den övergripande utvecklingen för de svenska rederiernas sammanlagda flotta.

2.1 Andelen svenskregistrerade fartyg minskar

Det totala antalet svenskkontrollerade fartyg har trendmässigt minskat i en långsam takt. Det kan ses som en naturlig följd av att fartygen blir allt större, vilket i sin tur beror på stordriftsfördelar. Figur 2.1 visar summan av antalet svenskregistrerade och inhyrda utländska fartyg (≥ 100 brutto) den sista december respektive år. Den sista december år 2010 var det sammanlagda antalet svenskkontrollerade fartyg 828 stycken, varav 385 var svenskregistrerade. Det betyder att andelen svenskregistrerade fartyg var 46 procent av den svenskkontrollerade flottan. Den sista december år 2017 hade det sammanlagda antalet fartyg minskat till 747 stycken varav 304 svenskregistrerade, vilket är en andel på 41 procent.



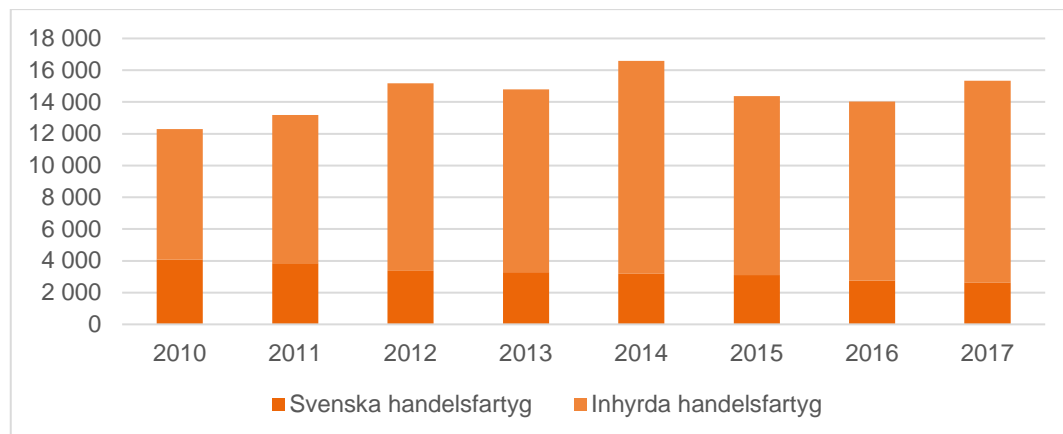
Figur 2.1. Svenskregistrerade och inhyrda utländska fartyg per den 31 dec respektive år. Antal fartyg.

Källa: Trafikanalys (2018), Fartyg 2017, tabell 5.

2.2 Det svenskkontrollerade tonnaget ökar

Eftersom fartygen blir allt större, är det viktigt att också ta hänsyn till fartygens lastförmåga i termer av tonnage. Figur 2.2 visar tonnaget för svenskregistrerade och inhyrda fartyg den sista december respektive år. Det sammanlagda tonnaget har ökat från drygt 12 miljoner brutto år 2010 till drygt 15 miljoner brutto år 2017. Under perioden ser vi både upp- och nedgångar mellan åren. Nivån var som högst år 2014. Den genomsnittliga ökningen var 3,2 procent per år, vilket alltså kan sägas vara den genomsnittliga årliga tillväxten av det svenskkontrollerade tonnaget sedan år 2010.

Samtidigt har andelen svenskregistrerat tonnage minskat från 33 procent år 2010 till 17 procent år 2017. Det betyder att åren 2010–2017 har andelen svenskregistrerat tonnage minskat snabbare än andelen svenskregistrerade fartyg.



Figur 2.2. Svenskregistrerade och inhyrda utländska fartyg per den 31 dec respektive år. Tusental brutto. Källa: Trafikanalys (2018), Fartyg 2017, tabell 5.

2.3 Användningen av den svenskkontrollerade flottan ökar

Tabell 2.1 och 2.2 visar hur mycket de svenska rederierna har använt sina fartyg, vilket omfattar fartyg som endast har använts under en del av året. Från år 2014 till år 2016 minskade antalet fartyg som använts från 729 till 598 stycken, men därefter skedde en ökning av mängden disponerade fartyg. Mängden inhyrda fartyg ökade år 2017 med 7 procent och mängden uthyrda fartyg minskade med 27 procent jämfört med år 2016. Det ledde till en sammanlagd ökning på 12 procent av antalet disponerade fartyg under år 2017. Ser vi till tonnaget är ökningen ungefär densamma som när det gäller antalet fartyg.

Tabellen visar också att när det gäller användningen av fartyg så har andelen svenskregistrerade fartyg ökat sedan 2014. Det kan jämföras med minskningen i tabell 2.1 ovan. En anledning till att andelarna skiljer sig åt kan vara att svenskregistrerade fartyg hyrs ut i mindre utsträckning än övriga fartyg.

Tabell 2.1. Användning av fartyg (≥100 bt) i svensk regi år 2014–2017. Antal fartyg.

	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	Förändring 2016–2017
Svenskregistrerade fartyg	325	328	319	316	-1 %
+ inhyrda fartyg	525	539	43 5	467	7 %
- uthyrda fartyg	121	149	156	114	-27 %
= Disponerade fartyg	729	718	598	669	12 %
varav svenskt register*	37 %	39 %	44 %	41 %	

Not: Tabellen inkluderar fartyg som endast en del av året varit svenskregistrerade eller inhyrda. *Uthyrda fartyg inkluderar svenskregistrerade.

Källa: Trafikanalys fartygsstatistik, texttabell 1.1.

Tabell 2.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi år 2014–2017. Miljoner bruttodagar.

	År 2014	År 2015	År 2016	År 2017	Förändring 2016–2017
Svenskregistrerat tonnage	1 164	1 139	1 075	1 007	-6 %
+ inhyrt tonnage	4 532	4 677	4 013	4 098	2 %
- uthyrt tonnage	942	1 528	1 533	1 014	-34 %
= Disponerat tonnage	4 754	4 288	3 554	4 091	15%
varav svenskt register	14 %	15 %	17 %	15 %	

Källa: Trafikanalys fartygsstatistik, texttabell 1.

Fördelning av flottor ägda av nordiska redare

Tabell 2.3 visar i vilka andra länder utöver det egna, som rederierna i Norden (utom Island) har valt att registrera sina fartyg i. Uppgifterna är hämtade från UNCTAD och avser fartyg över 1 000 dödviktston, det vill säga visar enbart de största fartygen.

För Sveriges del är andelen av den kontrollerade flottan som återfinns i det egna registret 18 procent. Finska fartygsägare hade i sin tur 50 procent av sina fartyg i eget register. Danska redare hade 44 procent av tonnaget registrerat i norskt register, medan norska redare tycks ha lämnat norskt register för Indonesien.

Av utländska register är Bermuda populärast bland svenska redare med en svensk andel på cirka 27 procent, Singapore är populärast bland danska ägare med 31 procent andel, bland finska redare har Bahamas hela 49 procent av den finskkontrollerade flottan i sitt register.

Bland utomnordiska register i Europa är Malta, Cypern, Isle of Man, UK, Grekland och Italien de register som nordiska redare väljer för sina fartyg.

Tabell 2.3. Nordiskt kontrollerade flottors fördelning på olika register 1 jan 2017.

Sverige		Danmark		Norge		Finland	
Bermuda	27 %	Norge	44 %	Indonesien	30 %	Finland	50 %
Sverige	18 %	Singapore	31 %	Marshallö.	13 %	Bahamas	49 %
Indonesien	12 %	Kina, HK	9 %	Kina, HK	11 %	Danmark	1 %
Danmark	9 %	Panama	3 %	Bahamas	10 %	Panama	0 %
Singapore	6 %	Marshallö.	3 %	Panama	5 %	Cypern	0 %
Bahamas	5 %	Malta	2 %	Bermuda	5 %	Liberia	0 %
Marshallö.	3 %	Bahamas	2 %	Singapore	4 %	Bermuda	0 %
Norge	3 %	Danmark	2 %	Liberia	3 %	Kina	0 %
Panama	3 %	Isle of Man	1 %	Malta	2 %	Kina, HK	0 %
Malta	1 %	Indonesien	0 %	Isle of Man	2 %	Grekland	0 %
Cypern	1 %	Liberia	0 %	Danmark	1 %	Indien	0 %
Italien	0 %	Cypern	0 %	Cypern	0 %	Indonesien	0 %
Grekland	0 %	Indien	0 %	UK	0 %	Italien	0 %
Kina	0 %	Bermuda	0 %	Norge	0 %	Japan	0 %
Kina, HK	0 %	Kina	0 %	Kina	0 %	Malta	0 %
Övriga reg.	13 %	Övriga reg.	3 %	Övriga reg.	0 %	Övriga reg.	14 %
Tonnage (tusen dvt)	6 052	36 356	51 824	2 359			

Källa: bearbetning av UNCTADstat.

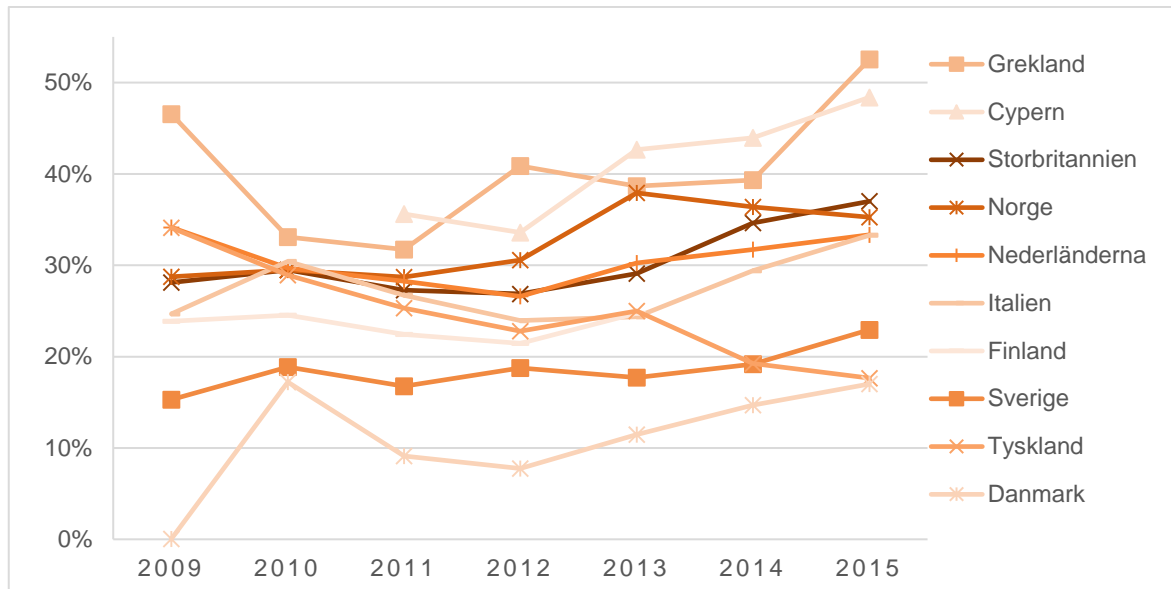
2.4 Lönsamheten bland svenska sjöfartsföretag

Svenska sjötransportföretag jämfört med företag i andra länder

Figur 2.3 visar förädlingsvärdet som andel av nettoomsättningen för sjötransportföretag i ett urval av länder i EU.¹² Måttet kan ses som ett mått på lönsamhet och förmågan att skapa mervärde i företaget. Det viktiga är inte det exakta värdet, utan utvecklingen och den inbördes rangordningen av länder. Figuren visar att sett till år 2015 har grekiska och cypriotiska sjöfartsföretag en likartad lönsamhet som ligger högre än övriga länder i jämförelsen. Storbritannien, Norge, Nederländerna och Italien har också en likartad lönsamhet, och ligger på en mellannivå. Sverige och Danmark har haft en likartad lönsamhet på en lägre nivå, och har de senaste två åren fått sällskap av Tyskland i gruppen av länder med lägst lönsamhet bland sjöfartsföretagen. Alla länder i figuren visar en positiv trend för lönsamheten, åtminstone från år 2010 och framåt. Ur ett konkurrensperspektiv är detta en indikator på att Sveriges

¹² Näringsgrenen Sjötransportföretag (SNI-kod 50) omfattar havs- och kustsjöfart för gods respektive passagerare, samt sjöfart på inre vattenvägar för gods respektive passagerare.

sjöfartsföretag har en sämre konkurrenskraft jämfört med de länder som ligger högre än Sverige i figuren. Men konkurrenskraft är svår att definiera och omfattar många aspekter.



Figur 2.3. Förädlingsvärde som andel av nettoomsättning för sjötransportföretag. Urval av EU-länder.

Källa: Egen bearbetning av Trafikanalys (2018), Sjöfartsföretag 2017, tabell EU_2b och EU_4b.

Sjötransportföretag jämfört med andra maritima näringar

Tabell 2.4 visar lönsamheten bland de olika maritima näringarna, åren 2013–2015. Siffrorna är hämtade från SCB:s uppföljning av den maritima strategin. Tabellen visar att transportsektorn som omfattar rederierna har en lönsamhet som ligger på en mellannivå i förhållande till övriga maritima näringar. Siffrorna visar också en ökande trend i lönsamheten bland alla näringarna.

Tabell 2.4 Vinstmarginal bland grupper av maritima näringar år 2013–2015.

	År 2013		År 2014		År 2015	
	Antal företag	Vinstmarginal	Antal företag	Vinstmarginal	Antal företag	Vinstmarginal
Havet som naturresurs	2 473	12 %	2 449	12 %	2 416	15 %
Fritid och turism	1 965	6 %	1 962	8 %	1 937	10 %
Transport	833	6 %	854	7 %	880	10 %
Maritim teknik och produktion	1 767	6 %	1 784	6 %	1 777	10 %
Service	103	3 %	105	5 %	111	4 %

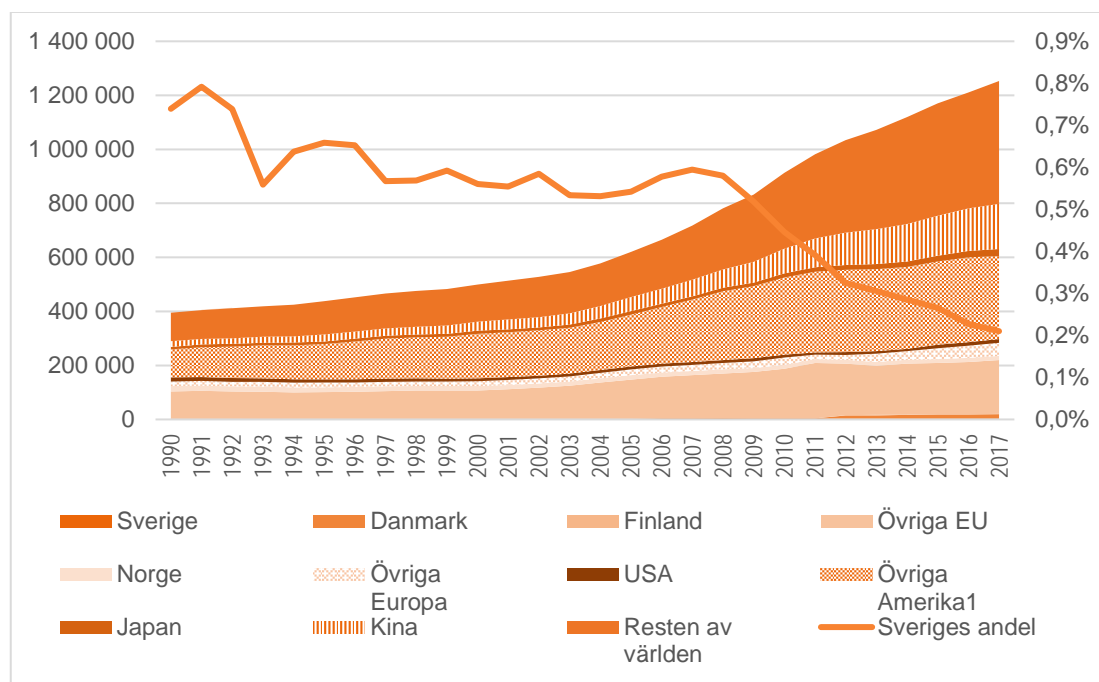
Källa: SCB; Maritima näringar. Egen bearbetning.

3 Den svenskregistrerade flottan

3.1 Fortsatt minskning av svenskregistrerade flottan

Andelen av världshandelsflottan fortsätter att minska

Figur 3.1 visar utvecklingen av världshandelsflottan och den svenskregistrerade flottans andel därav. År 2016 var andelen 0,23 procent. År 2017 hade andelen minskat ytterligare något till 0,21 procent.¹³

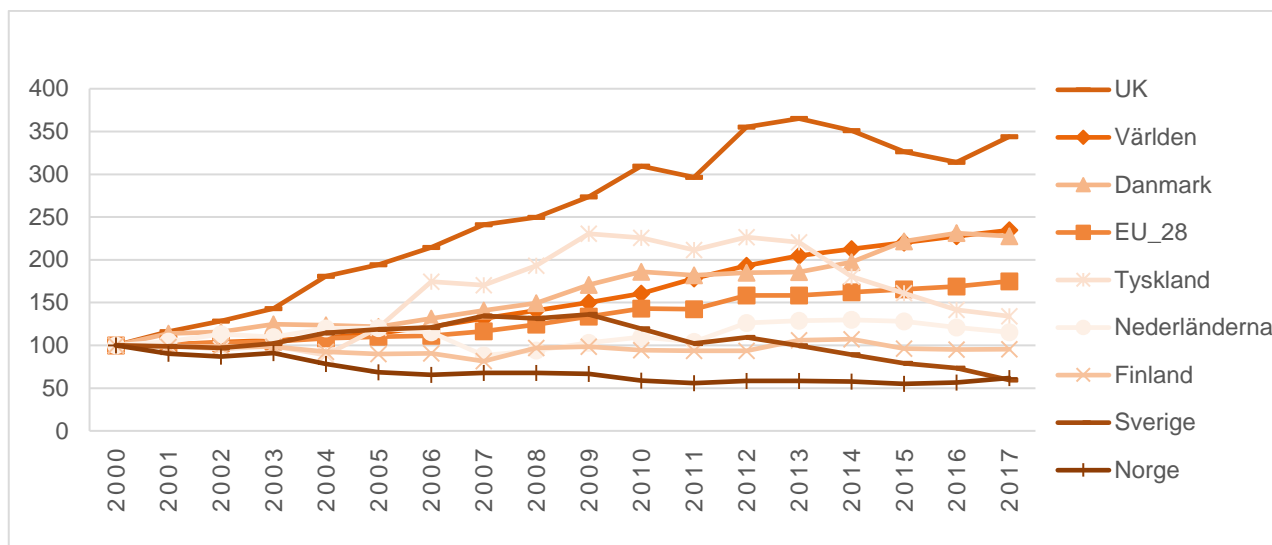


Figur 3.1. Världshandelsflottans utveckling 31 december 1990–2017 fördelat på olika register. Fartyg \geq 100 bt, Brd i 1000.

Fortsatt nettominusning i registret

Figur 3.2 visar den procentuella utvecklingen för den nationella handelsflottan i några närliggande länder, samt för EU som helhet och för världen som helhet, mellan 2000 och 2017. För Sveriges del ökade den svenskregistrerade handelsflottans tonnage fram till år 2009, men har därefter minskat från år till år.

¹³ Trafikanalys (2018), Fartyg 2017, tabell 23



Figur 3.2. Indexerad utveckling för handelsflottan mätt i dödvikt i olika länder, år 2000–2017
Källa: UNCTADstat.

Även Norges flotta har minskat i tonnage i samma utsträckning som Sverige, men Norge har haft en mer kontinuerlig minskning. En anledning till utvecklingen i Norge kan vara successiva förändringar i det norska internationella registret (NIS) och i det norska tonnageskatte-systemet.

Finlands flotta har haft en relativt stabil utveckling och ligger på ungefär samma tonnage som år 2000.

Danmarks flotta har mer än fördubblats mätt i brutto och har följt ungefär samma utvecklingsbana som världens totala flotta.

EU-ländernas sammanlagda flotta har ökat ungefär hälften så mycket som världens.

Tyskland och Nederländerna ökade under periodens första del, men har minskat på senare år, och ligger omkring 25 procent högre än år 2000.

Den största procentuella ökningen uppvisar Storbritannien (UK). Anledningen till den stora ökningen kan vara att UK inkluderar många kolonier t.ex. Gibraltar, som har bidragit till ökningen.

Nästa avsnitt beskriver mer detaljerat utvecklingen för det svenska registret under det senaste året.

3.2 Svenskregistrerade flottan under 2017

Tabell 3.1 visar att minskningen av fartyg har varit relativt jämn över de olika storleksklasserna. Minskningen med två fartyg i den största storleksklassen har lett till en minskning av tonnaget med 116 000 brutto. I de mellersta storleksklasserna har det skett små öknings med 3 000 brutto respektive 4 000 brutto. Tabell 3.2 visar att den största minskningen har skett bland torrlastfartyg och bulkfartyg.

Tabell 3.1. Det svenska registrets utveckling mellan 31 dec 2016 och 31 dec 2017 per storleksklass.

Brutto- dräktighet	31 dec 2016		31 dec 2017		Förändring under 2017	
	Antal fartyg	Brutto 1 000 bt	Antal fartyg	Brutto 1 000 bt	Förändring antal fartyg	Förändring 1000 Brutto
100–499	188	38	186	38	-1%	0%
500–1 499	18	16	15	12	-17%	-25%
1 500–4 999	20	59	21	62	5%	5%
5 000–39 999	58	1 091	58	1 095	0%	0,4%
40 000–	26	1 540	24	1 425	-8%	-7%
Totalt	310	2 744	304	2 632	-2%	-4%

Källa: Bearbetning av Trafikanalys fartygsstatistik för 2016 och 2017, tabell 8.

Tabell 3.2. Det svenska registrets utveckling mellan 31 dec 2016 och 31 dec 2017 per fartygstyp (≥100 bt).

	31 dec 2016			31 dec 2017			Förändring under 2017		
	Antal fartyg	Brd 1 000	Dödvikt 1 000 ton	Antal fartyg	Brd 1 000	Dödvikt 1 000 ton	Antal fartyg (%)	Brd 1 000 (%)	Dödvikt 1 000 ton (%)
Tankfartyg	31	223	328	31	221	319	0%	-1%	-3%
Bulkfartyg	6	16	20	5	15	19	-17%	-6%	-5%
Torrlastfartyg	81	1 606	929	78	1 488	827	-4%	-7%	-11%
Pass färjor*	40	828	150	40	828	150	0%	0%	0%
Övriga passagerar- fartyg	152	81	15	150	80	14	-1%	-1%	-7%
Totalt	310	2 754	1 442	304	2 632	1 330	-2%	-4%	-8%

*Passagerarfärjor transporterar både passagerare och fordon. Källa: Trafikanalys fartygsstatistik, tab 2a, b.

3.3 Vari består nettominskningen?

Olika faktorer ligger bakom nettominskningen i den svenskregistrerade flottan de senaste tio åren. Åren 2005–2008 ledde nybyggande och inregistreringar av fartyg till en positiv nettoeffekt på den svenskregistrerade flottan. Åren 2009–2012 gjordes några inregistreringar, men det komprimerade inte för utregistreringarna, vilket ledde till nettominskningar av flottan. Åren 2013–2015 var nettoförändringarna relativt små.

Faktorerna bakom nettoförändringarna i handelsflottan de senaste två åren illustreras av tabell 3.3. År 2016 ledde försäljningar och avregistreringar till en nettominskning med sammanlagt

237 000 dödviktston, fördelat på 9 fartyg. År 2017 var nybyggen och inköp av fartyg större än året innan, men också försäljningarna och avregistreringarna var större än året innan, vilket ledde till en nettominskning av flottan år 2017. Nettominskningen var dock något mindre år 2017 jämfört med år 2016.

Tabell 3.3. Faktorer bakom nettoförändringarna i handelsflottan. Fartyg med brutto om minst 100.

	År 2016			År 2017		
	Antal fartyg	Brutto 1 000	Dödvikt 1 000 ton	Antal fartyg	Brutto 1 000	Dödvikt 1 000 ton
Nybyggd i utlandet	–	–	–	4	14	14
Nybyggd i Sverige	–	–	–	–	–	–
Inköpt begagnad från utlandet	1	0	1	2	6	8
Inregistrerad	–	–	–	–	–	–
Total ökning	1	0	1	6	19	22
Såld till utlandet	5	145	77	5	23	29
Utregistrerad	–	–	–	–	–	–
Avregistrerad	5	219	160	7	119	105
Total minskning	10	363	237	12	141	134
Nettoförändring	-9	-363	-237	-6	-122	-112
Nettoförändring %	-3 %	-12 %	-14 %	-2%	-4%	-8%

Källa: Trafikanalys (2018), Fartyg 2017, tabell 12.

Svenskregistrerade flottans utveckling hittills under 2018

Transportstyrelsens uppgifter visar att det från nyåret fram till och med den 4 juni 2018 har gjorts sex nyregistreringar i fartygsregistret av fartyg i yrkesmässig trafik, varav tre nybyggen och tre inregistreringar. Därutöver pågår diskussioner mellan Transportstyrelsen och redare som planerar att bygga nya fartyg eller inregistrera fartyg.¹⁴ Enligt uppgifter från föreningen Blå tillväxt kan det komma att bli åtminstone åtta fartyg som inregistreras till det svenska registret.¹⁵ Detta innebär att vi under inledningen av 2018 ser en positiv utveckling som kan visa sig vara ett trendbrott för flottans utveckling.

¹⁴ E-postkorrespondens med Transportstyrelsen 2018-06-07

¹⁵ Blå tillväxt, pressmeddelande 2017-12-04, <https://www.blattillvaxt.se/kategori/nyheter/>

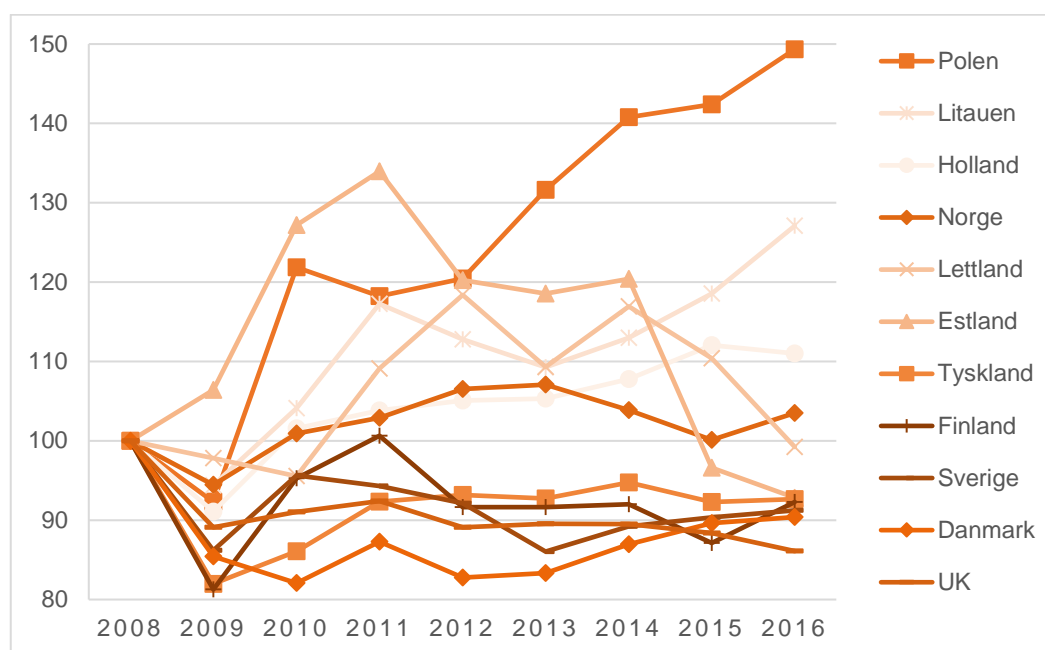
4 Hamnarnas utveckling

I regeringens maritima strategi lyfter regeringen fram hamnarna och menar att det är viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft, i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft (Strategin sid 35). Detta avsnitt beskriver hamnarnas utveckling när det gäller godshantering. Vi ger också här en analys av den ekonomiska utvecklingen för ett urval av Sveriges större hamnregioner.

4.1 Godstrafiken i europeiska hamnar

Hur de samlade transportvolymerna över kaj utvecklas är till stor del beroende av hur industri och handel utvecklas, medan hamnarnas utveckling i det perspektivet spelar mindre roll. Konkurrensytorna mot andra trafikslag är trots allt begränsade.

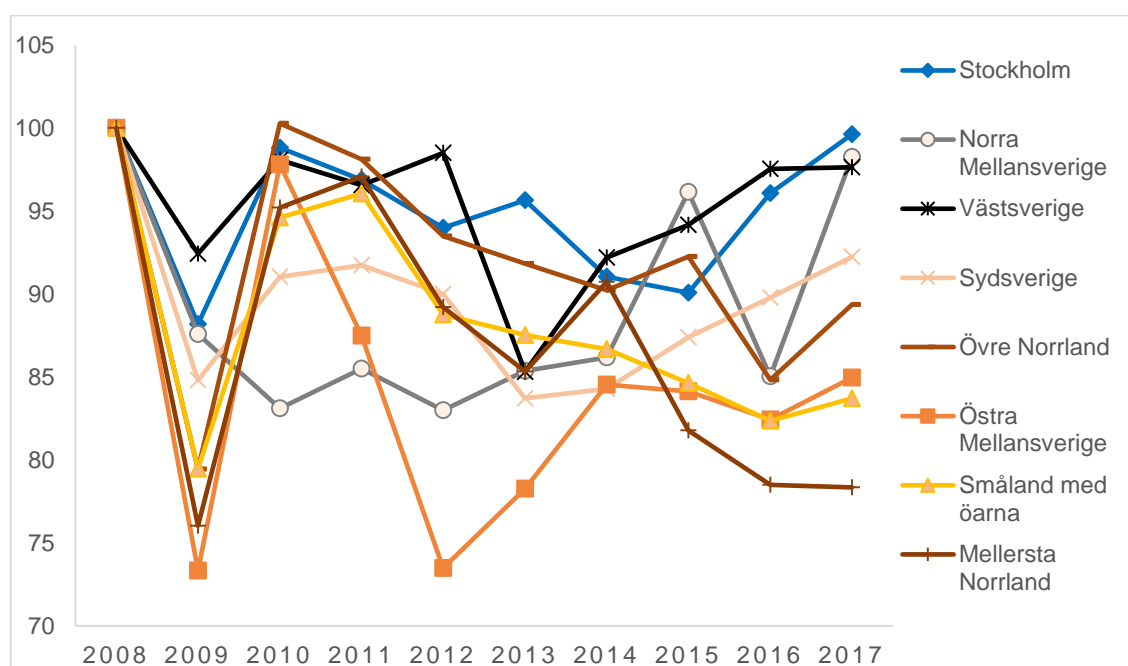
Figur 4.1 visar utvecklingen för den samlade godshantering i alla hamnar från år 2008 till år 2016, för ett urval europeiska länder i norra Europa. Bland dessa länder har Polens hamnar haft den kraftigaste utvecklingen. Bland annat har Gdansk ökat sin godshantering kraftigt och ökat sin konkurrenskraft som direkthamn i Östersjöområdet. Även Litauen har haft en stark utveckling. Estland och Lettland har däremot sedan 2011 respektive 2012 haft en negativ utveckling i sin samlade godshantering. Hollands med sina dominerande hamnar som Rotterdam och Antwerpen har haft en svag men positiv utveckling. Sverige, Danmark och Finland har sedan 2008 haft en minskad godshantering med omkring 10 procent sedan 2008.



Figur 4.1. Indexerad utveckling för godshantering i urval av europeiska länder. År 2008=100.
Källa: Eurostat.

4.2 Godstrafiken i svenska hamnar

Figur 4.2 visar godshandlingens utveckling i Sverige fördelat på de åtta riksområdena.¹⁶ En övergripande observation är att förändringarna från år till år ofta är relativt stora och att det är svårt att se tydliga trender på den här nivån. Som framgick av figur 4.1 har godshandling över svenska hamnar minskat med omkring 10 procent sedan år 2008. I vissa riksområden har minskningen under perioden varit större, t.ex. Mellersta Norrland, som haft en minskning sedan 2008 på cirka 20 procent. Stockholm, Västsverige och Norra Mellansverige har däremot återhämtat sig de senaste åren och är på ungefär samma nivå som år 2008.

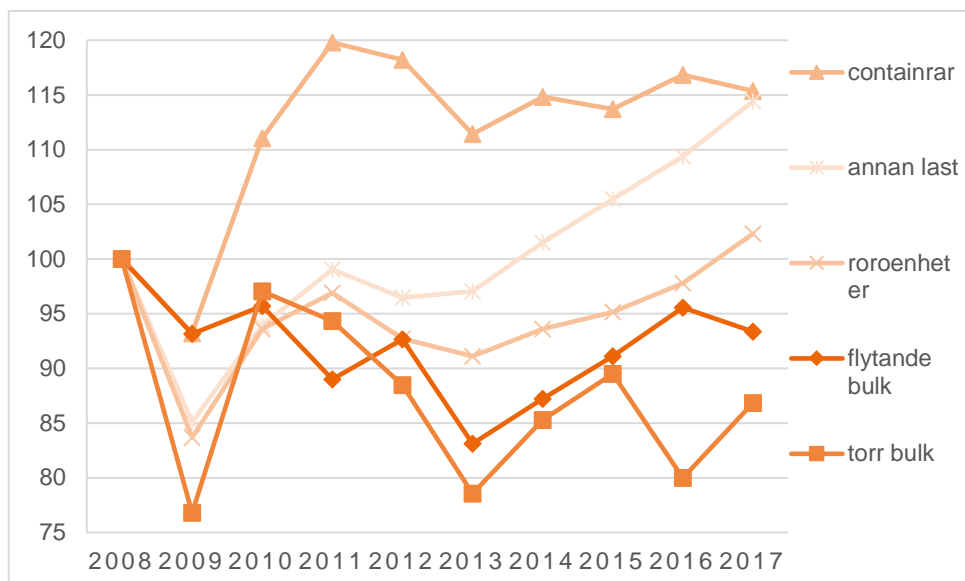


Figur 4.2. Indexerad utveckling för godshandling i svenska hamnar fördelat på riksområden (NUTS II).
Källa: Bearbetning av Trafikanalys statistik Sjötrafik (tabell 12).

Figur 4.3 visar den relativa utvecklingen av godsmängden inom olika typer av gods för åren 2008–2017. De största godsmängderna inom sjöfart utgörs av flytande bulk och torr bulk, vilket i hög grad är oljeprodukter respektive malm och spannmål. Dessa godstyper visar i figur 4.3 en minskning fram till 2013 och därefter i huvudsak en ökning. Roroenheter utgör också en stor del av godset, och visar en uppgång med drygt 10 procent. Den kraftigaste relativa ökningen visar godstypen "annan last"¹⁷, med en ökning sedan 2013 på knappt 20 procent. Figur 4.3 visar också att containergods hade en stark tillväxt under den första delen av perioden men har haft en svag utveckling sedan 2011.

¹⁶ Trafikanalys har av sekretessskäl inte möjlighet att redovisa individuella uppgifter per hamn. För en karta över riksområdena, se https://www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Internationell_statistik/_Dokument/NUTS_1_2_3_20080101.pdf

¹⁷ Annan last är gods som ej kunnat kategoriseras, t.ex. på grund av ofullständiga uppgifter.



Figur 4.3. Indexerad utveckling av godsmängden inom olika godstyper år 2008–2017.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys statistik Sjötrafik.

4.3 Passagerartrafiken

Under 2017 uppgick antalet passagerare i utrikes färjetrafik till 26 miljoner, vilket är i samma nivå som året innan. Av passagerarna hade 38 procent rest till eller från danska hamnar, 33 procent till eller från finska hamnar och 8 procent till eller från tyska hamnar. När det gäller inrikes passagerartrafik under 2017 reste 1,9 miljoner passagerare till och från Gotland, vilket var en ökning med 5 procent jämfört med året innan. Omkring 75 procent av Gotlandsresenärerna reste på linjen var Nynäshamn–Visby som var den största inrikes fartygslinjen med 1,4 miljoner passagerare. De svenska hamnar som hade flest fartygspassagerare var Stockholm¹⁸ och Helsingborg med 8,6 respektive 7,3 miljoner passagerare.¹⁹

4.4 Ekonomisk utveckling för ett urval av Sveriges hamnregioner

Trenden mot allt större fartyg medför ett omvandlingstryck på hamnarna att specialisera sig och anpassa sig till de större fartygen bl.a. genom muddring av farleder, utbyggnad av kajer med mera, vilket pressar hamnbolagens ekonomi och finanser.

Trafikanalys har studerat den ekonomiska och finansiella utvecklingen för 20 hamnbolag i några av Sveriges större hamnregioner.²⁰ Analysen baseras på uppgifter i hamnbolagens årsredovisningar. Finansiella nyckeltal som mäter lönsamhet och kapitalstruktur har beräknats utifrån bolagens räkenskaper, så som de redovisas i respektive årsredovisning. Nivåerna på

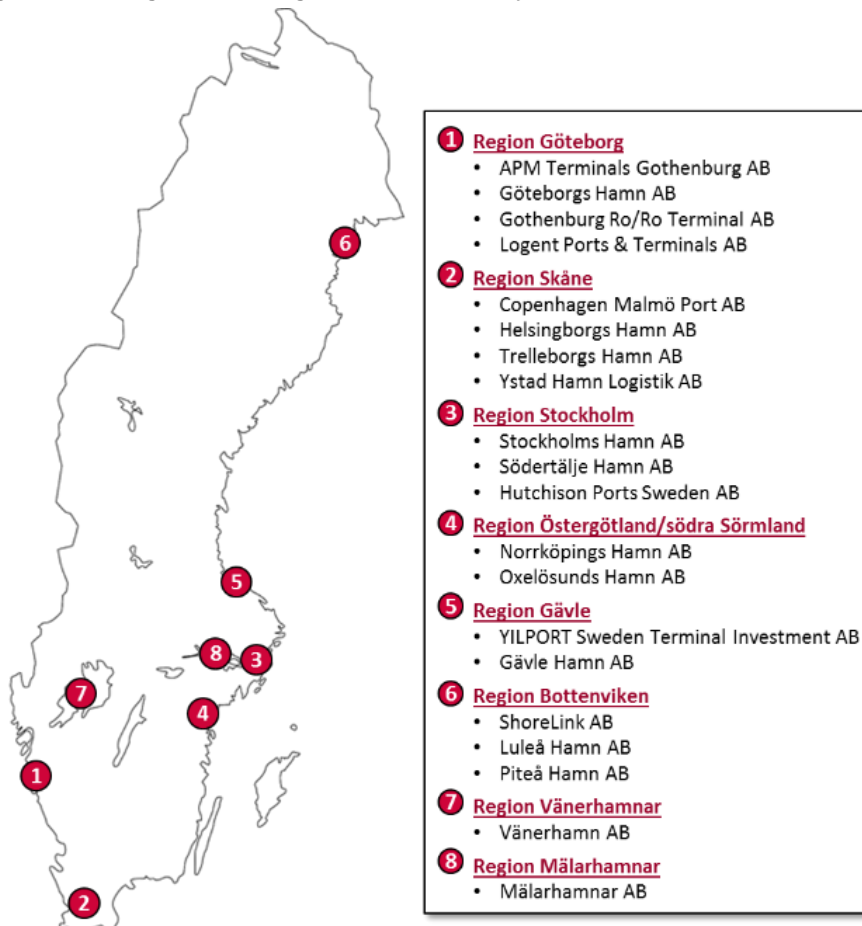
¹⁸ Stockholms centrala hamnar såsom Frihamnen, Stadsgården, Vikingterminalen och Värtahamnen.

¹⁹ Trafikanalys (2018), *Sjötrafik 2017*, <https://www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/>

²⁰ Sensa (2017), *Analys av finansiell utveckling för ett urval av Sveriges större hamnregioner 2016*, rapport till Trafikanalys, Göteborg december 2017

dessa nyckeltal har därefter bedömts utifrån uppställda kriterier för vad som anses vara hög-låg respektive stark-svag nivå. Bolagen har också segmenterats efter geografisk region-tillhörighet i följande regioner; Göteborg, Skåne, Stockholm, Östergötland/Södra Sörmland, Gävle, Bottenviken, Vänerhamnar respektive Mälardalen. Figur 4.4 visar en karta över vilka hamnbolag och regioner analysen omfattar.

Figur 4.4. Hamnregioner och bolag som omfattas av analysen.



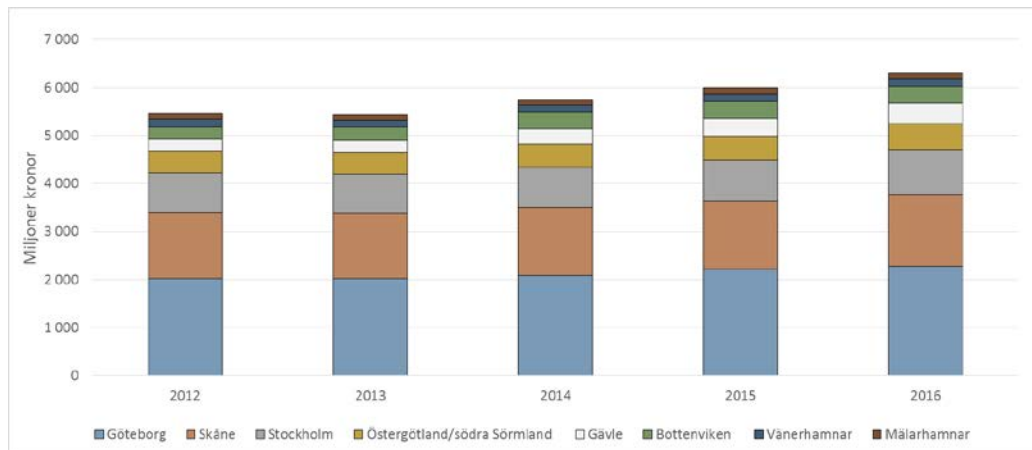
Källa: Sensa (2017), rapport till Trafikanalys.

De omsättningsmässigt största regionerna utgörs av Göteborg, Stockholm och Skåne. Dessa regioner är också störst avseende bokfört värde på bolagens tillgångar och genererad vinst.

Sammanfattningsvis kan den finansiella utvecklingen de senaste fem åren beskrivas som i huvudsak god för de 20 bolag som analysen omfattar. Flertalet bolag har ur ett finansiellt perspektiv utvecklats i en positiv riktning och endast några enstaka bolag dras med årligen återkommande lönsamhetsproblem. En allt större andel av bolagen har kunnat uppvisa en stark vinstmarginal och räntabilitet på både eget och totalt kapital. Detta samtidigt som andelen bolag med negativa värden på samma nyckeltal successivt minskat under samma tidsperiod.

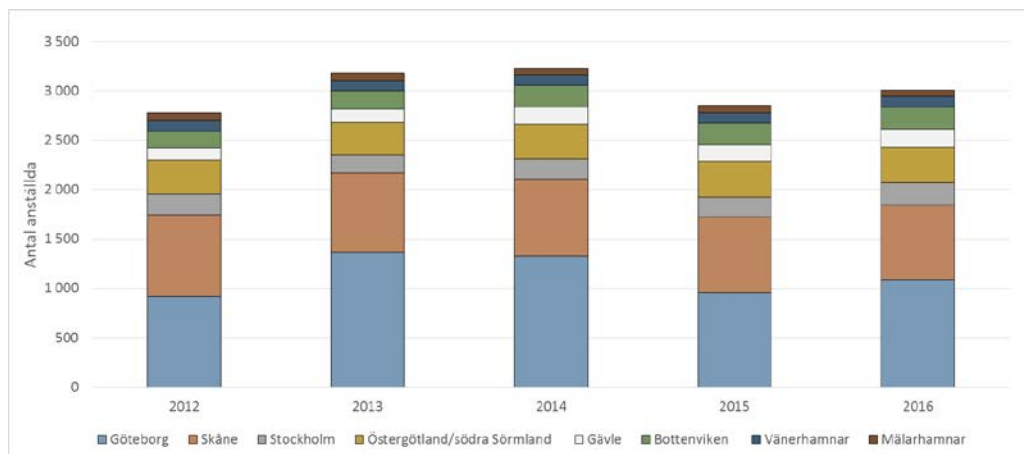
Figur 4.5 visar omsättningsutvecklingen totalt samt uppdelat per region. Ser man till hamnbolagens omsättning så har den totala omsättningen för de undersökta bolagen ökat med 15 procent från 5 458 miljoner kronor år 2012 till 6 299 miljoner kronor år 2016. Ökningen

motsvarar en genomsnittlig årlig tillväxttakt på 3,6 procent.²¹ Den totala omsättningen har ökat under samtliga år vid sidan om år 2013, då omsättningen sjönk med 0,5 procent jämfört med närmast föregående år.



Figur 4.5. Omsättningsutvecklingen totalt och per region år 2012–2016.
Källa: Sensa (2017), rapport till Trafikanalys.

Trots en stabilt positiv utveckling för hamnarna har det sammanlagda antalet anställda varierat något mellan åren. Figur 4.6 visar att antalet anställda har ökat under samtliga år med undantag för år 2015, då totalt antal anställda sjönk med 12 procent jämfört med närmast föregående år.



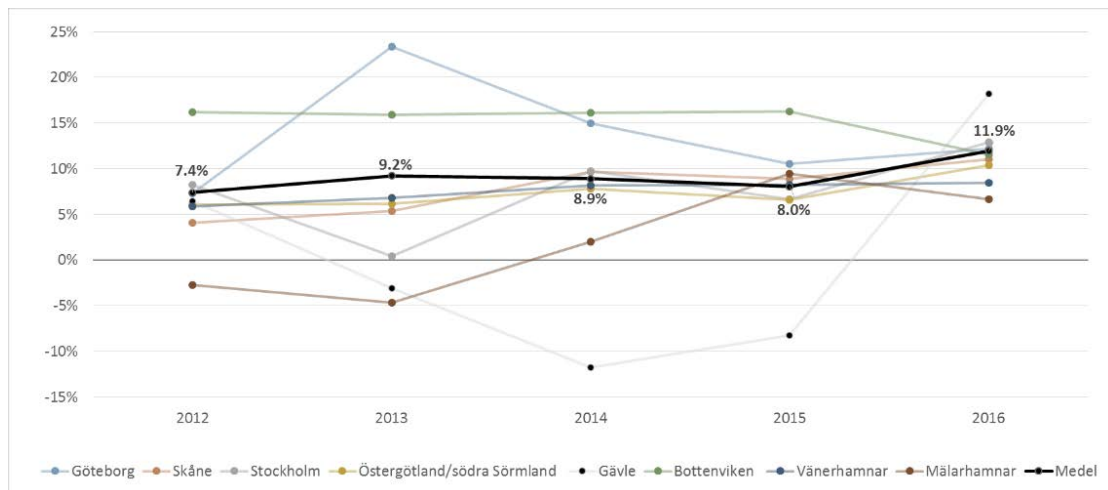
Figur 4.6. Antal anställda per region, 2012–2016.
Källa: Sensa (2017), rapport till Trafikanalys.

Antalet anställda i aktuella hamnbolag visar en annan utveckling. En uppgång under periodens första tre år bröts av en nedgång året efter. Antal anställda i dessa är år 2016 fler än 2012 men fortfarande färre än år 2013. Det minskade antalet anställda år 2015 kan framförallt noteras för region Göteborg där antalet anställda sjönk med 371 personer eller -28 procent jämfört med närmast föregående år. Orsakerna bakom denna minskning är dock inte

²¹ En anmärkning är att den totala omsättningen år 2016 omfattar ett bolag, verksamt i region Gävle, som inte finns med i motsvarande omsättning 2012. Bolaget återfinns i diagrammen först från år 2014, vad gäller omsättning, antal anställda samt resultat efter finansiella poster.

kända. Trots minskningen år 2015 har antalet anställda i regionen ökat med 18 procent sett över hela perioden 2012–2016.

Hamnbolagens resultatutveckling har också varierat något mellan åren, vilket har lett till att också vinstmarginalerna har varierat något mellan åren. Figur 4.7 visar att vinstmarginalen för dessa hamnbolag ligger i ett intervall mellan omkring 5 och 15 procent med ett undantag för ett fåtal hamnbolag under ett begränsat antal år.



Figur 4.7. Hamnbolagens respektive vinstmarginal och medelvärdet.
Källa: Sensa (2017), rapport till Trafikanalys.

Den genomsnittliga vinstmarginalen för de 20 undersökta bolagen har under den senaste femårsperioden uppvisat en antydning till stigande trend. Vinstmarginalen har stigit till 11,9 procent år 2016 jämfört med 7,4 procent år 2012.

Samtliga regioner med undantag för region Gävle och Mälardalen har redovisat en positiv vinstmarginal för samtliga av åren 2012–2016.

Region Bottenviken är den region som under flest år uppvisat den högsta vinstmarginalen bland undersökta regioner. Vinstmarginalen i denna region har varit på en stadig nivå strax över 15 procent mellan åren 2012 till 2015 för att år 2016 sjunka till 11,5 procent.

Region Gävle är den region som har haft mest volatil vinstmarginal och som också haft flest år med negativ marginal. Mellan åren 2012 till 2014 sjönk vinstmarginalen från 6,5 procent till -1,8 procent, vilket också är den lägsta noterade vinstmarginalen för samtliga regioner under samtliga studerade år. Gävle hamn gjorde dessa år stora investeringar, vilket påverkar resultatet.²² År 2016 uppvisade dock region Gävle den högsta vinstmarginalen bland samtliga undersökta regioner (18,2 procent). Värt att notera är att regionen sedan år 2014 utgörs av två bolag, där det ena bolaget år 2016 hade en mycket hög vinstmarginal (över 50 procent) medan det andra bolaget hade en kraftigt negativ vinstmarginal (nära -20 procent).

När det gäller avkastning på *eget kapital* så har den genomsnittliga räntabiliteten på eget kapital ökat under den senaste femårsperioden och uppgick år 2016 till 17,9 procent jämfört med 9,5 procent år 2012. Diagrammet nedan visar utvecklingen av räntabiliteten på eget kapital i medeltal, både totalt och per geografisk region 2012–2016. Överlag har region Göteborg haft en jämförelsevis hög räntabilitet på eget kapital och vid sidan av år 2012 har räntabiliteten i medeltal legat stabilt över 20 procent. För region Stockholm har räntabiliteten

²² Gävle hamn (2015), Årsredovisning 2014

på eget kapital fluktuerat betydligt – från att vara den högsta under vissa år (2012 och 2016) till att vara den lägsta under andra år (2013). Dessa fluktuationer beror sannolikt på investeringar i hamnen. Region Gävle har under samtliga år vid sidan av 2012 uppvisat en negativ räntabilitet på eget kapital.

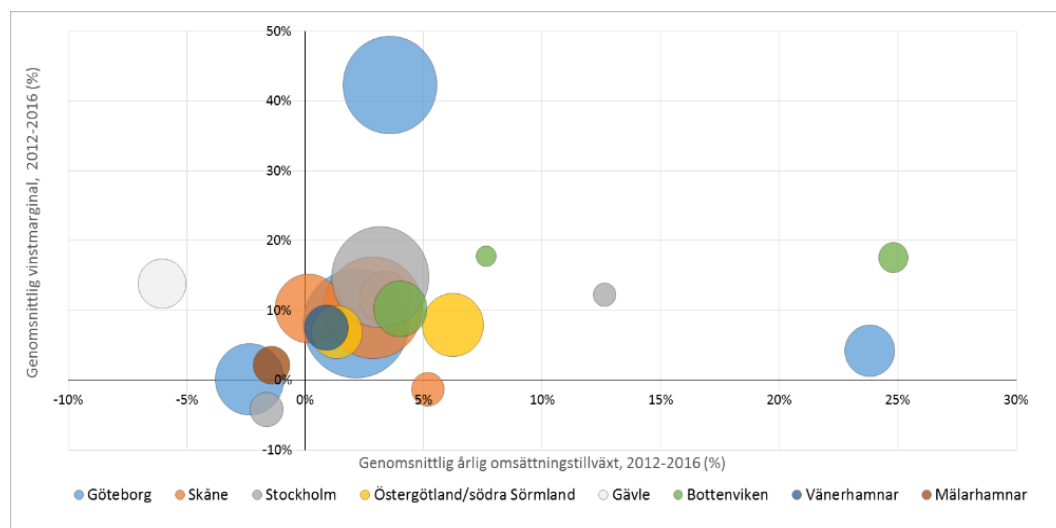
När det gäller avkastning på *totalt kapital* så tillhör regionerna Göteborg och Bottenviken de regioner som flertalet år uppvisat värden som överstiger medelvärdet för samtliga 20 bolag. På motsvarande sätt tillhör regionerna Gävle och Mälardalen de regioner som för flera år uppvisat en räntabilitet på totalt kapital som understiger medelvärdet för samtliga bolag.

Spridningen avseende räntabilitet på totalt kapital mellan de olika regionerna har varit relativt hög, men både för år 2015 och 2016 har regionerna uppvisat värden som varit relativt nära medelvärdet för samtliga 20 bolag. Ett undantag i detta sammanhang är dock region Gävle som uppvisat en lägre räntabilitet på eget kapital.

Ser vi till utvecklingen när det gäller omsättning och vinstmarginal kan man skapa ett diagram som i figur 4.8. I figuren återfinns en observation för respektive hamnbolags genomsnittliga årliga omsättningstillväxt (x-axeln) och motsvarande vinstmarginal (y-axeln) för tidsperioden 2012 till 2016. Hamnbolagens regiontillhörighet illustreras med skilda färger och cirkelarnas yta illustrerar storleken på hamnbolagens omsättning.

En slutsats från figuren är att utvecklingen kan sägas vara stabil eller likartad i Skåne och Stockholm, men att variationen är stor för hamnbolagen i regionerna Göteborg (blåa cirklar) respektive Bottenviken (gröna cirklar), som skiljer sig åt relativt mycket när det gäller omsättningstillväxt respektive vinstmarginal. De orange och gråa cirkelarna är mer samlade, för Skåne respektive Stockholm.

Det kan noteras att de flesta hamnbolag ligger i den "nordöstra" kvadranten, d.v.s. att de har haft positiv utveckling av omsättning såväl som av vinstmarginal. Figuren visar också att det är två hamnbolag som har haft en mycket hög omsättningstillväxt de senaste åren.



Figur 4.8. Hamnbolagens genomsnittliga vinstmarginal och omsättningstillväxt 2012–2016.

Källa: Sensa (2017), rapport till Trafikanalys.

Jämförelse med svenska hamnbolag och sjötransportföretag

I tabell 4.1 jämför vi detta urval av 20 hamnbolag med resten av svenska hamnföretag, samt med svenska sjötransportföretag.²³ Skillnaden mellan rörelsemarginal och vinstmarginal (nettomarginal) är det så kallade finansnettot och skatten, och det är inte alltid det ena är större än det andra. Med den reservationen ser vi att i stort sett är lönsamheten för vårt urval av hamnbolag i paritet med genomsnittet för alla svenska hamnföretag.

När det gäller avkastningen på såväl eget kapital som på totalt kapital är den högre i de hamnregioner vi redovisat ovan, jämfört med den stora populationen. Den högre avkastningen kan vara ett tecken på att det finns skalfördelar i hamnverksamhet, men för att kunna säga det med säkerhet behöver vi dock titta på hamnarna mer individuellt, för att kunna jämföra hamnbolag av samma typ. Trafikanalys kommer under hösten 2018 med en fördjupad studie om hamnar i Sverige, där vi förhoppningsvis kommer att kunna berätta mer om skillnaderna i de olika nyckeltalen.

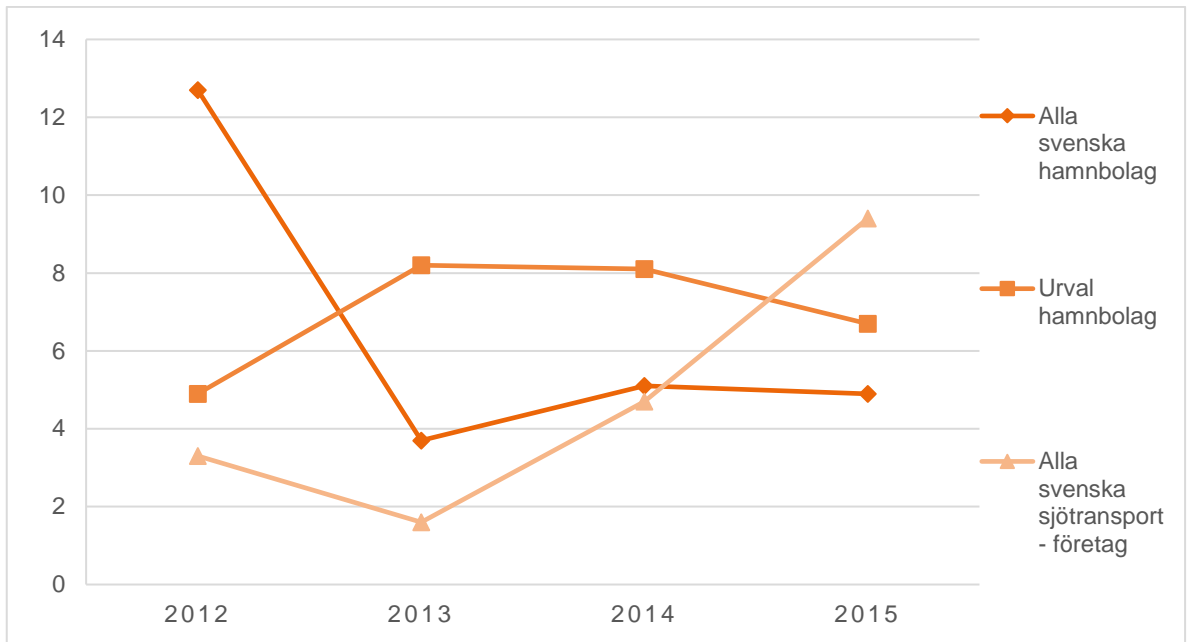
Tabell 4.1. Nyckeltal svenska hamnföretag jämfört med ett urval av hamnar.

	2012	2013	2014	2015
<i>Alla svenska hamnbolag:</i>				
Antal företag	300	288	288	298
Antal anställda	5 349	5 385	5 291	5 018
Rörelsemarginal %	6,5	7,7	13,1	11,1
Avkastning eget kapital %	25,3	3,8	8,4	11,6
Avkastning totalt kapital %	12,7	3,7	5,1	4,9
<i>Urval av 20 hamnbolag:</i>				
Vinstmarginal %	7,4	9,2	8,9	8,0
Avkastning eget kapital %	9,5	7,3	15,3	11,4
Avkastning totalt kapital %	4,9	8,2	8,1	6,7
<i>Sjötransportföretag</i>				
Antal företag	1 293	1 245	1 247	1 243
Antal anställda	12 040	10 974	10 345	10 473
Rörelsemarginal %	-1,2	-2,9	-2,6	3,2
Avkastning eget kapital %	2,2	-2,6	-0,7	14,4
Avkastning totalt kapital %	3,3	1,6	4,7	9,4

Källa: Sensa (2017), Trafikanalys (2018) Sjöfartsföretag 2017.

För att öka åskådligheten kan vi välja ett av nyckeltalen och illustrera i ett diagram. Eftersom nyckeltalet *avkastning på totalt kapital* finns tillgängligt för alla tre grupper, visar Figur 4.9 avkastningen på totalt kapital för alla svenska hamnbolag och sjötransportbolag, samt vårt urval av hamnbolag som diskuterats ovan, för perioden 2012–2015. Sjöfartsföretagen visar upp en ökning i avkastning de senaste åren som gjort att avkastningen är högre år 2015 för sjötransportföretagen jämfört med hamnföretagen. Det är dock inte helt rättvist att jämföra lönsamheten mellan olika branscher på grund av de skilda villkor som kan gälla. Sjötransportföretag är mycket kapitalintensiva bolag vilket påverkar lönsamheten beroende på vilket mått man väljer att studera.

²³ Enligt SCB:s indelning SNI 52.22 och SNI 52.241 för hamnföretagen, och SNI 50 för sjötransportföretagen.



Figur 4.9. Avkastning på totalt kapital (%) 2012–2015 för svenska hamnbolag och sjötransportföretag.
Källa: Sensa (2017), Trafikanalys (2018) Sjöfartsföretag 2017

5 Den svenskregistrerade sjöfartens konkurrensvillkor

Sjöfart bedrivs på en internationell marknad som huvudsakligen styrs av internationella regler och villkor. I huvudsak är det internationella, ofta konventionsstyrda, regelverket harmoniserat globalt men stater kan i vissa fall välja att ställa högre krav än vad konventionerna föreskriver när regler implementeras i nationell lagstiftning.

Sjöfartspolitikerna i olika länder går i huvudsak ut på att förbättra konkurrensförutsättningarna för den inhemska flottan genom att minska kostnadsskillnader och jämna ut villkoren i förhållande till andra konkurrerande flaggstater. Många stater i Europa har svårt att möta konkurrensen från sjöfartsnationer utanför EU vilka har en betydligt lägre kostnadsnivå. Till detta kommer en icke obetydlig skattekonkurrens mellan såväl stater inom EU som i förhållande till tredje land.

Även om olika länder kan ha nationella regler för till exempel bolagsbeskattning och specifika regler och avgifter för registrering i landets fartygsregister finns det i stort sett inga hinder för rederier och ägare av fartyg att bedriva verksamheten registrerat i annat land eller i annat fartygsregister. När det gäller miljöregler och miljöstyrning finns dock exempel på geografiska skillnader som sjöfarten måste anpassa sig till. Till exempel gäller strängare gränser för utsläpp av svavel och kväveoxider i Östersjön, Nordsjön och utmed den nordamerikanska kusten formulerade i form av internationellt bestämda särskilda kontrollområden (SECA resp. NECA).

Detta avsnitt beskriver den svenskregistrerade sjöfartens konkurrensvillkor. Avsnittet beskriver utvecklingen inom ett antal områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga för svenskregistrerade fartygs konkurrenssituation.²⁴

5.1 Registrering, kontroll och tillsyn

Registrering och kontrollverksamhet

Sjöfartsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) i respektive flaggstat ansvarar för tillsynen över gällande lagstiftning och internationella krav. Likaså är kontroller av att fartygen uppfyller krav på säkerhet, miljö, arbetsmiljö och sociala förhållanden då de anlöper hamn en del av de löpande kostnaderna.

Det är vanligt att den ansvariga myndigheten har delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till privata klassningssällskap. I många länder finns ett antal sådana av myndigheten certifierade klassningssällskap. Med kontorsnät och personal på plats över stora delar av världen kan de ofta ge bättre och snabbare tillgång till inspektörer i utländsk hamn än vad myndigheterna kan. Detta bidrar till att hålla kostnaderna för inspektioner nere. I Sverige

²⁴ Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, <https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf>

har Transportstyrelsen på senare år i allt högre grad delegerat uppgifter till klassningssällskap. Detta har ökat flexibiliteten för rederierna och minskat deras kostnader.

Kostnader för registrering och certifiering är märkbara kostnader för rederierna och varierar mellan olika flaggstater.

Att flagga in i det svenska fartygsregistret

Registrering av fartyg regleras i sjölagen (1994:1009). År 1997, efter det att Sverige blivit medlem i EU, specificerades i lagen vilka fartyg som definierades som svenska med rätt att föra svensk flagg samt vilken typ av sjöfart som får eller ska registreras i det svenska fartygsregistret. Enligt 1997 års sjölag får sjöfart bedrivas antingen av en fysisk person eller en juridisk person. I Sverige finns två olika register; Registret över fartyg och Registret över fartyg under konstruktion, fortsättningsvis benämnt fartygsregistret.²⁵ Förutom Transportstyrelsen är även andra myndigheter involverade vid frågor om inflaggning av fartyg, till exempel Skatteverket som beslutar om sjöinkomst och Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd) som ansvarar för sjöfartsstöd.

Regelförändringar och anpassad administration

Registrering av ett fartyg i det svenska fartygsregistret kräver ett antal kontakter med Transportstyrelsen som ansvarar för det svenska fartygsregistret. År 2015 utsåg Transportstyrelsen en så kallad inflaggningslots, dvs. en person med uppdrag att inom myndigheten samordna och driva arbetet kring inflaggningsprocessen. Många redare har också uttryckt att de uppskattar denna förenkling, och inflaggningslotsen ses som ett steg på vägen för att möta den goda service och smidighet som vissa andra länders register erbjuder.²⁶

Sjöfartsnäringen har också efterfrågat en bättre samordning mellan de olika ansvariga myndigheter som utöver Transportstyrelsen är inblandade vid registreringen av fartyg, till exempel Skatteverket och Trafikverket. Transportstyrelsen har en ambition att etablera en så kallad one-stop-shop för inregistrering, som medför att redarna endast behöver vända sig till en myndighet för att få igång processen. Denna förenkling av processen har dock ännu inte genomförts. Inte heller den av Transportstyrelsen, Skatteverket och Trafikverket föreslagna förändringen att införa en möjlighet för rederier att få förhandsbesked om deras fartyg kan få sjöfartsstöd, har ännu kommit till stånd.

Avgifter och kostnader för kontroll och tillsyn

Hamnarnas avgifter liksom Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter är lika för alla fartyg som trafikerar svenska vatten och utgår därmed oberoende av fartygets hemvist och flagg. Dessa berörs inte vidare här. Däremot tar Transportstyrelsen ut avgifter för registrering och registerhållning, tillståndsprovning, tillsyn och kontroll, skeppsmätning samt för ärendehandläggning.

Registreringsavgifter och andra administrativa avgifter som tas ut av den nationella sjöfartsmyndigheten kan skilja sig avsevärt mellan olika flaggstater och kan i vissa länder till och med vara noll.

I Sverige finansierar handelssjöfarten helt eller till stor del berörda sjöfartsmyndigheters verksamhet genom avgifter. Transportstyrelsen ser över sina avgifter varje år och under en rad år har avgifterna successivt höjts i syfte att uppnå kostnadstäckning. Nya högre nivåer

²⁵ Lloyds, sid 18

²⁶ Business Sweden (2017a)

gäller från den 1 januari 2017. Bland annat höjdes avgifterna för periodisk tillsyn av fartyg med 20 procent och den lägsta debiteringen vid löpande taxa för rederikontroll är nu 2 800 kronor. Därutöver har införts en fast avgift om 2 800 kronor för nybyggnation, ombyggnation, inflaggning och ny certifiering. 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 gäller från 1 januari 2017.²⁷

I jämförelse med flera andra flaggstater har de svenska avgifterna för tillsyn och kontroll ofta framhållits som höga. Det gäller till exempel den timkostnad som tas ut i samband med inspektioner. Transportstyrelsen har en generell timkostnad på 1 400 kronor per timme som gäller alla verksamheter inom myndigheten, inklusive fartygsinspektioner. Transportstyrelsen förklarar nivån på sin generella timkostnad med att avgifterna, förutom att täcka kostnader som kan knytas till det direkta ärendet, även avser att täcka en del av myndighetens gemensamma kostnader.²⁸ En studie som Trafikanalys låtit göra visar att även med hänsyn till gemensamma verksamhetskostnader (overheadkostnader) så ligger genomsnittet för cirka 200 svenska myndigheters timkostnad på 1 085 kronor per timme.²⁹ Transportstyrelsen kan i det perspektivet förefalla ligga högt. Trafikanalys har emellertid inte inom ramen för detta projekt analyserat om det finns förhållanden som bör motivera en sådan skillnad.³⁰ Frågan förtjänar vidare uppmärksamhet.

Trafikanalys har låtit göra en jämförande studie av bland annat administrativa avgifter i samband med registrering och pantsättning av fartyg i ett antal större flaggstater, såväl inom som utanför Europa. Studien visar på en stor spridning av administrativa avgifter för registrering mellan de olika länderna. Vissa har differentierade avgifter medan andra tillämpar fasta avgifter. En del register erbjuder avsevärd mängdrabatt vid registrering av flera fartyg. Av studien framgår också att administrativa rutiner och åtföljande kostnader i samband med pantsättning och belåning varierar stort mellan länderna. Det är dock svårt att dra några generella slutsatser med ledning av dessa skillnader. Sverige ses av redare som ett av de länder med den mest komplicerade administrationen medan processen i till exempel Danmark framhålls som både enkel och snabb.³¹

Studien har också jämfört hur redare upplever service och bemötande från olika fartygsregister. Det handlar inte bara om direkta kostnader utan omfattar även tjänstemännens kompetens och attityd och hur myndigheterna hanterar den administrativa processen. Fartygsregistren i Danmark, Bahamas och Liberia nämns här som goda exempel och där också samverkan med andra berörda myndigheter synes fungera bra. Att registrera eller avregistrera ett fartyg i det svenska fartygsregistret beskrivs däremot som en utmaning med en omfattande och byråkratisk process.

²⁷ TSFS 2016:105

²⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Avgifter/fragor-och-svar-om-timkostnad-fakturering-och-betalning/>

²⁹ *Merkostnader av skatter och avgifter inom transportområdet (kommande)*, underlag till Trafikanalys uppdrag om skatter och avgifter.

³⁰ Fartygsinspektioner och andra specifika delar inom Transportstyrelsens verksamhet skulle kunna vara kostnadshöjande. Det är dock inget som Transportstyrelsen pekar på i sin förklaring till timkostnad.

³¹ Lloyd's rapport

5.2 Skatte- och investeringsvillkor (finansiellt stöd)

Regler till grund för finansiering av inköp och belåning och andra åtgärder såsom olika former av finansiellt stöd för investeringar och drift är sådant som stater tillgriper för att försöka utjämna konkurrensvillkoren. Med utgångspunkt i statsstödsreglerna har EU utformat ett särskilt regelverk som ger utökat utrymme för stöd till sjöfart (se ruta).

Riktlinjer för EU-stöd³²

För att samordna och försöka få bort skillnader i medlemsstaternas sjöfartsåtgärder har EU utarbetat riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter inom gemenskapen. De första kom år 1998. Nu gällande riktlinjer från år 2004 anger de ramar som kommissionen tillåter, men anger inte i detalj hur stödet ska utformas. Staterna får själva utforma sitt stöd så länge det inte överskrider vad som anges i riktlinjerna. Även om riktlinjerna utgår från de generella statsstödsreglerna ger riktlinjerna för sjöfartsstöd betydligt vidare ramar för medlemsstaternas stödgivning. EU-stödet syftar främst till att hävda sjöfarten inom EU i konkurrensen från tredje land. Stödanordningarna får dock inte negativt påverka övriga medlemsstater eller i onödan riskera att snedvrیدا konkurrensen mellan medlemsstaterna. Stödet ska anmälas till och godkännas av kommissionen innan det får införas. Eftersom riktlinjerna inte är utformade som detaljregler och prövning sker individuellt för varje medlemsstat kan godkända stödsystem i de olika länderna skilja sig åt.

Flaggkrav

Stöd och skattelättnader får som huvudregel endast ges om fartygen går under flagga i en medlemsstat inom EU. Undantag kan tillåtas i särskilda fall eller om den ekonomiska och strategiska förvaltningen av de berörda fartygen är förlagd inom EU. Stödmottagande företag bör åta sig att öka eller upprätthålla den andel av tonnaget som förs under en medlemsstats flagga. Kravet gäller inte om andelen tonnage flaggat i en EU-stat överstiger 60 procent.

Verksamhet och verksamhetsområde

Stöd får ges till sjötransporter, dvs. transporter av passagerare och gods till sjöss. Även annan verksamhet i direkt anknytning till sjötransporter omfattas, t.ex. bogsering, muddring och oljeplattformar liksom s.k. ship management. Fartyg som får del av stöd måste uppfylla internationella krav och krav i gemenskapsnormer, inbegripet sådana som gäller säkerhet, tillförlitlighet, miljöprestanda och arbetsförhållanden ombord. Huvudsakligen gäller riktlinjerna internationella sjötransporter. Även närsjöfart (short sea shipping), dvs. fart på hamnar i Europa eller mellan dessa och hamnar i icke-europeiska länder vars kust angränsar till Europa, kan under vissa villkor få stöd.

Företagsbeskattning och investeringsstöd

Företagsskatt kan ersättas av s.k. *tonnageskatt*, dvs. beskattning av en schabloninkomst som räknats fram baserad på fartygens nettotonnage. Bolagsskatten får därigenom i princip reduceras till noll. Investeringsstöd till t.ex. fartygsanskaffning är också tillåtet i viss utsträckning. Det kan t.ex. gälla investeringar i miljö- eller säkerhet som går utöver obligatoriska internationella krav.

Bemanningsstöd och utbildningsstöd

Bemanningsstöd får ges genom antingen befrielse från inkomstskatt och sociala avgifter (*nettolöner*) eller nedsättning eller återbetalning av inkomstskatt och sociala avgifter (*nettomodellen*). Vidare får visst annat stöd ges i anslutning till bemanningskostnader, t.ex. stöd för hemresor. Stödberättigade är EU/EES-medborgare eller bosatta i EU/EES. Stöd gäller även sjöfolk som är skattskyldiga eller vars arbetsgivare är skyldiga att betala socialförsäkringsavgifter i en medlemsstat. Stöd får också ges i viss utsträckning till utbildning och till forskning. Dock gäller utbildningsstöd ombord endast övertalig besättning.

³² Meddelande C (2004)43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/c 13/03) (EUT 17.1.2004)

Tonnageskatt

År 2016 beslöt riksdagen om ett svenskt tonnageskattesystem med första ikraftträdande från den 1 januari 2017. Tonnagebeskattningen innebär att det skattepliktiga resultatet av viss rederiverksamhet schablonmässigt bestäms utifrån fartygens nettodräktighet. Det beräknade resultatet beskattas med den gällande skattesatsen.

Den svenska tonnageskatten är frivillig. Alla företag som bedriver så kallad kvalificerad sjöfartsverksamhet kan kvalificera sig för svensk tonnageskatt. Förutom aktiebolag inkluderar begreppet företag även verksamhet i samverkan med andra juridiska eller fysiska personer. Med kvalificerad sjöfart avses bland annat transport av gods och passagerare till sjöss med kvalificerade fartyg. Med kvalificerade fartyg menas ett fartyg som uppfyller följande tre kriterier:

- Fartyget uppgår till minst 100 brutto.
- Fartygets strategiska och finansiella verksamhet bedrivs i Sverige.
- Fartyget används främst i internationell sjöfart eller i inrikes sjöfart i ett annat land än Sverige.

För att verksamheten ska vara kvalificerad, gäller även andra krav för företagets flotta. Till exempel måste minst 20 procent av de kvalificerade fartygen vara registrerade inom EES och fartygen ägas eller vara inhyrda på bareboat-basis (skeppslega). Om mindre än 60 procent av företagets eller sammanslutningens kvalificerade fartyg är registrerade inom EES, krävs att denna andel ska öka, eller åtminstone inte minska under skatteåret.³³

Den svenska tonnageskatten baseras på netto utifrån en storleksdifferentierad skala. Avgifter för ett urval av fartyg varierar mellan 2 800 till 15 800 SEK.

Till och med 28 maj 2018 har det till Skatteverket kommit 4 ansökningar som lett till beslut om godkännande för tonnageskattning.³⁴ Det kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.³⁵

Av den jämförande studie som Trafikanalys har låtit göra av bland annat tonnageskatte regler i ett antal större flaggstater framgår att en viktig skillnad mellan systemen i olika länder främst består i om, när och hur försäljningsvinster beskattas. System som gör det möjligt att sälja ett fartyg ett år för att först ett antal år senare använda försäljningsvinsten för att köpa ett nytt fartyg är klart mer attraktiva för redaren.³⁶

Fartygsinteckningar och stämpelskatt

Fartyg och fartyg under konstruktion (skeppsbygge) registrerade i det svenska fartygsregistret kan intecknas och belånas. Ett pantbrev utfärdas som bevis på inteckningen och en stämpelskatt på 0,4 procent av inteckningsbeloppet tas ut.

Fartygsinteckningar registreras vid Stockholms tingsrätt. Ägare av fartyg och fartygsbyggnader har rätt att lösa in fartygsinteckningar men de kan endast lösas in i sin helhet och inte i delar. Inteckningarna kan registreras i svensk eller utländsk valuta eller som särskilda dragningsrätter (SDR). Flera på varandra följande inteckningar är tillåtet men får i sådana fall

³³ Lloyd's sid 18

³⁴ E-postkommunikation med Skatteverket 2018-05-28

³⁵ *Ett svenskt tonnageskattesystem* (SOU 2015:4), Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen, s. 476.

³⁶ Lloyd's Register

prioritet i den ordning som inteckningarna görs. Inteckningar gjorda samma dag får samma prioritet under förutsättning att ägaren inte begär en särskild ordning.³⁷

Administrationen kring registrering och inteckning av fartyg varierar stort mellan olika länder. Sverige anses av redare som vi har låtit intervjua som ett av de länder med mest komplicerad administration, medan till exempel processen i Danmark framhålls som snabb och enkel. Stämpelskatten gör vidare att det är dyrare att registrera ett fartyg i Sverige jämfört med i t.ex. Danmark och Finland. Från Trafikanalys intervjustudie med fartygsägare framgår även att de ser stämpelskatten som en ytterligare barriär för inflaggning av fartyg i det svenska registret och anser att den antingen borde sänkas avsevärt eller skrotas.³⁸

Finansiellt stöd – Förordning för Eko-bonussystem

Regeringen har våren 2018 presenterat ett förslag till förordning om Eko-bonussystem. Syftet med ett Eko-bonussystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minskade luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Eko-bonusen kompenserar för de merkostnader som kan uppstå när nya lösningar för sjötransport skapas. Stöd ska kunna gå till sökande som uppvisar projekt som leder till överflyttningar av gods och som efter maximalt tre års stödperiod är ekonomiskt bärkraftiga.

Enligt den föreslagna förordningen kan stödet antingen täcka upp till 30 procent av driftskostnaderna för sjöfartsrutten, eller upp till 10 procent av kostnaderna för investering i omlastningsutrustning för projektet. I höstbudgeten 2017 föreslog regeringen 50 miljoner kronor per år under perioden 2018–2020 till Eko-bonussystemet.³⁹ Förslaget till förordning om ett Eko-bonussystem är nu föremål för regeringens beredning.

5.3 Bemanning och bemanningsstöd

Regler och konventioner

För de anställda ombord i ett fartyg gäller det landets lagar där fartyget är registrerat. Den svenska fartygssäkerhetslagen (2003:364) innehåller regler för bemanning av fartyg och kompetenskrav för besättningen. För varje passagerarfartyg och för varje annat fartyg med en bruttodräktighet av minst 20, ska fastställas en minimibemanning (säkerhetsbesättning) anpassad efter fartygets trafik. Beslut om säkerhetsbesättning fattas för varje enskilt fartyg av Transportstyrelsen som också ska fastställa licensierings- och kompetenskrav för varje medlem i besättningen.

I stor utsträckning styrs i övrigt regler om bemanning och arbetsförhållanden av krav i internationella konventioner som Sverige, liksom i stort sett samtliga stater inom västvärlden, har anslutit till. Huvudsakligen finns dessa i IMO:s STCW konvention (Standards for Training, Certification and Watchkeeping) och ILO:s konvention MLC (Maritime Labour Convention). Den senare innehåller anställnings- och arbetsvillkor om t.ex. minimilön, arbetstider, semester och villkor för vistelsen ombord och slår ihop samtliga hittills gällande ILO-konventioner. Övriga villkor för anställningen, huvudsakligen löner och lönenivåer, regleras normalt i kollektivavtal. Kollektivavtalen, som förhandlas mellan arbetsgivareorganisation och arbetstagarorganisation ger samma lön och villkor för alla inom en viss kategori. De utgår

³⁷ Lloyd's Register, sid 19

³⁸ Business Sweden (2017a) samt Lloyd's Register (2017)

³⁹ Budgetpropositionen prop 2017/18:1, utgiftsområde 22, sid 53

normalt, och om inget annat avtalas, från de kostnader och övriga förhållanden som gäller i det land där fartyget är registrerat. Arbetsvillkoren ombord på svenska fartyg bestäms i övrigt av svenska arbetsrättsliga regler.

ITF:s kollektivavtal

Det internationella transportarbetarförbundet (International Transport Federation, ITF) försöker få till stånd så många kollektivavtal som möjligt. De avtal som ITF tecknar är av två slag, ITF:s standardavtal och TCC-avtal (total crew cost). *Standardavtalet* utgår från lönenivåerna för sjömän i det land där det egentliga ägandet av fartygen ligger. *TCC-avtalen* kan vara av många slag. De utgår från den kostnads- och lönenivå som gäller i de länder varifrån arbetskraften hämtas samt fartygets trafikområde.

Blandbesättning

Genom antingen det berörda landets lag eller avtal mellan arbetsgivare och fackliga organisationer i landet finns i vissa flaggstater möjlighet att till lokala avtal och villkor ombordanställa sjömän som är medborgare och bor i ett annat land. Med lokala avtal kan bemanningskostnaderna minska för rederierna genom att löner och andra anställningsvillkor anpassas eller mer närmar sig till den löne- och kostnadsnivå som gäller i det land där sjömannen bor. Lokala avtal om sådan s.k. blandbesättning närmar sig normalt ITF:s TCC-avtal. I Sverige och i de nordiska länderna tillämpas normalt avtal motsvarande ITF:s standardavtal.

TAP-avtal

Till skillnad från i till exempel Norge och Danmark finns i Sverige inget så kallat internationellt register som medger bemanning med utländsk personal till avtalsvillkor utanför det nationella kollektivavtalet. Istället avser avtalet om tillfälligt anställd personal (TAP) att ge en möjlighet att anställa en viss andel utländsk personal till lägre lönekostnader (se nedan).

Det så kallade TAP-avtalet är ett alternativt kollektivavtal som möjliggör för svenska rederier att anställa besättningsmedlemmar från ett land utanför EES. Avtalet tecknades första gången 1997 av SEKO-sjöfolk och Sjöfartens arbetsgivareförbund (SARF). Tillsammans med det svenska sjöfartsstödet syftar avtalet till att förstärka svenskregistrerade fartygs konkurrenskraft gentemot fartyg i andra register. Från april 2017 finns ett nytt TAP-avtal mellan SEKO och SARF som medger att andelen TAP-personal i ett rederis fartygsflotta ökar från tidigare 50 procent till 75 procent. Avtalet medger också lägre lönenivåer för TAP-anställda än i tidigare avtal. TAP-avtalet gäller för svenskregistrerade fartyg i utrikes trafik och där rederiet eller bemanningsbolaget är medlemmar i SARF. Avtalet gäller inte för passagerarfartyg, bogserbåtar eller på fartyg som huvudsakligen går i inrikes trafik.⁴⁰

Utvecklingen visar att från 2010 till idag har antalet sjömän i svenskregistrerade fartyg minskat. Det har sammanfallit med att antalet fartyg i den svenskregistrerade flottan har minskat. Antalet TAP-anställda har dock minskat i en något långsammare takt och andelen TAP-anställda är därmed högre idag än före 2010.⁴¹ Förändringen är dock liten och det går inte att sluta sig till i vilken mån möjligheten att TAP-anställa ombordpersonal och det nya

⁴⁰ Lloyd's sid 18–19

⁴¹ Se Trafikanalys (2017), Svensk sjöfartsinternationella konkurrenssituation 2017, Rapport 2017:15, https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf

TAP-avtalet kan ha påverkat det svenska fartygsregistrets attraktivitet. Trafikanalys kommer att fortsätta att följa denna fråga.

Bemanningsstöd

I Sverige finns bemanningsstöd, så kallat sjöfartsstöd, som regleras i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd, senast ändrad genom förordning 2014:232. Sjöfartsstöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att:

- fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden,
- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska,
- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilt fall, och
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Sjöfartsstödet motsvarar sjömannens skatt på sjöinkomst, samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. När det gäller sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som bedriver regelbunden persontransport mellan hamnar i EU lämnas sjöfartsstöd endast i fråga om medborgare i EU och EES. Detsamma gäller sjömän anställda på ropax-fartyg. Sjöfartsstöd får även lämnas för sjömän anställda på last- eller passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stöd lämnas inte för inspektörer, resemonter och andra personer som inte tillhör den ordinarie bemanningen på fartyget.

År 2016 utbetalades till svenska rederier knappt 1,5 miljarder kronor i sjöfartsstöd.⁴² Från den 1 januari 2017 har det svenska sjöfartsstödet reducerats med en procent av tidigare stödbelopp. Detta för att finansiera ovan nämnda tonnageskatt.⁴³ Sjöfartsstöd finns i många andra länder, bl.a. i Finland. Enligt den finska budgetpropositionen för 2018 föreslås ett anslag på 101,4 miljoner euro (vilket motsvarar 1,03 miljarder svenska kronor) för att förbättra konkurrenskraften för finska fartyg.⁴⁴

Sjöfartsstödet har visat sig vara viktigt för att upprätthålla en tillräcklig lönsamhet för de rederier och fartyg som får del av stödet.⁴⁵ Sedan stödformen infördes har den varit föremål för flera förändringar. Bland annat utvidgades stödet år 2014 för att möjliggöra att fler fartygskategorier skulle kunna få stöd. Den löpande uppföljning som görs av stödet visar dock inte på att fler rederier eller fartyg har fått del av stödet, snarare har utvecklingen gått åt andra hållet. Men även om antalet rederier, liksom antalet fartyg, som har fått sjöfartsstöd mer än halverats har det genomsnittliga stödet per rederi ökat och det totala stödbeloppet är idag av ungefär samma storlek som när det infördes. Förändringen bör dock främst ses mot bakgrund av den pågående utvecklingen mot färre men större fartyg, såväl i det svenska fartygsregistret som i ett globalt perspektiv.

⁴² Trafikanalys (2017), *Sjöfartsstödetts effekter 2016*, https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_25-sjofartsstodets-effekter-2016.pdf

⁴³ Lloyd's sid 19

⁴⁴ pressmeddelande 2017-09-19, Finska Kommunikationsministeriet, http://valtioneuvosto.fi/sv/artikkeli/-/asset_publisher/hallituksen-esitys-lvm-n-budjetiksi-3-36-mrd-euroa

⁴⁵ Trafikanalys 2017:25, *Sjöfartsstödetts effekter 2016*

Utformningen av stödet har emellertid kritiserats från branschhåll, bland annat när det gäller tolkningen av betydelsen av internationell konkurrens och i vilken utsträckning fartyg måste vara sysselsatta i sådan trafik.

Dom i förvaltningsrätten kräver översyn av sjöfartsstödet

År 2014 breddades sjöfartsstödet till att utöver last- och passagerarfartyg även omfatta specialfartyg som kabellägningsfartyg och mätfartyg.⁴⁶ En dom i högsta förvaltningsdomstolen från 2017 verkar emellertid ha ändrat kretsen av stödberättigade fartyg.⁴⁷ Sjöfartsstöd ges för skatt på sjöinkomst. För att en inkomst ska betecknas som sjöinkomst krävs det att Skatteverket har klassat fartyget som EES-handelsfartyg.⁴⁸ Enligt en dom i högsta förvaltningsdomstolen är tolkningen att alla kommersiella fartyg omfattas oförenligt med ordalydelsen i inkomstskattelagen. Lagen definierar handelsfartyg som fartyg som används för handelssjöfart eller befordran av passagerare eller för något annat ändamål som har samband med handelssjöfarten.⁴⁹ Domen medför därför att sjöfartsstöd framöver enbart kan utgå för skatt på sjöinkomst och arbetsgivaravgifter som betalas till sjömän som arbetar ombord på fartyg som befordrar gods eller passagerare, eller har samband med sådan aktivitet. För att specialfartyg ska kunna få sjöfartsstöd, krävs således en regeländring. Regeringen ser nu därför över sjöfartsstödet.

Kompetensförsörjning

Regeringen skriver i sin maritima strategi att företag inom de maritima näringarna möter svårigheter att rekrytera kompetent personal.⁵⁰ Digitalisering skapar nya utmaningar för sjömän som möter nya uppgifter ombord och därmed krav på ny kompetens. Kompetensförsörjning inom sjöfarten är en central fråga och anses fundamental för att företag ska bli innovativa och konkurrenskraftiga och därigenom kunna utveckla nya varor och tjänster.

Den svenska utbildningen inom sjöfarten är främst begränsad till nautisk och teknisk kompetens. Intresset för utbildningen till både sjökapten (nautiker) och sjöingenjör (tekniker) har dock minskat stort under senare år och det är färre som både ansöker till och utexamineras från sjöingenjörsutbildningen jämfört med sjökaptensutbildningen.⁵¹

Tabell 5.1 visar utvecklingen när det gäller antalet utfärdade examina från elever i sjökaptens- och sjöingenjörsprogrammen.

⁴⁶ SFS 2014:232 Förordning om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd och proposition 2012/13:144 Sjöfartsstödet inriktning

⁴⁷ Högsta Förvaltningsdomstolen, mål nr 1554-17

⁴⁸ 64 kap. 3 § inkomstskattelagen (1999:1229)

⁴⁹ 64 kap. 5 § inkomstskattelagen

⁵⁰ Regeringskansliet (2015), Maritima strategin

⁵¹ Universitets- och högskolerådets ansökningsstatistik, <http://statistik.uhr.se/>

Tabell 5.1. Antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige 2011–2017.

	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Sjökaptén Linné	42	52	56	41	50	68	52
Sjökaptén Chalmers	47	44	48	56	54	70	62
Sjökaptener Totalt	89	96	104	97	104	138	114
Sjöingenjör Linné	30	31	34	43	33	29	24
Sjöingenjör Chalmers	32	29	44	46	41	45	43
Sjöingenjörer Totalt	62	59	78	89	74	74	67

Källa: Årsredovisningar för Chalmers tekniska högskola respektive Linnéuniversitetet.

För att bli behörig i de olika befattningarna krävs efter examen att sjömannen också fullgör tjänstgöring ombord i därför aktuell befattning på viss typ av (svenskt eller utländskt) fartyg. Det är Transportstyrelsen som utfärdar behörigheter efter ansökan. För såväl fartygsbefäl (nautiker) som maskinbefäl (tekniker) finns behörigheter av olika grad (sjökaptén respektive sjöingenjör samt fartygsbefäl respektive maskinbefäl klass I till VIII). För att till exempel få behörighet som sjökaptén ska sökanden ha avlagt sjökaptensexamen och efter att fått behörighet av lägst klass V ha tjänstgjort till sjöss i minst 36 månader som fartygsbefäl på handelsfartyg med en bruttodräktighet om minst 500. Av denna tid ska minst 18 månader ha fullgjorts i annat än närfart, varav minst 12 månader som överstyrman på ett större fartyg (minst 3 000 brutto). Motsvarande behörighetskrav med sjötjänstgöring gäller för att bli behörig sjöingenjör.⁵²

Tabell 5.2 visar antal utfärdade behörigheter för sjökaptén och andra fartygsbefälsbehörigheter som Transportstyrelsen har utfärdat mellan 2011 och 2016.⁵³ Antalet behörigheter visar på en kraftigt vikande trend och totalt sett har antalet behöriga fartygsbefäl minskat under perioden fram till 2016. Siffrorna i tabellen är rensade för utbytta behörigheter enligt den så kallade STCW-Manila-konventionen, och visar alltså enbart nytillskottet av behöriga fartygsbefäl.

⁵² Förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal

⁵³ Uppgifter om utfärdade befälsbehörigheter år 2017 har ännu inte kommit Trafikanalys tillhanda.

Tabell 5.2. Antal fartygsbefälsbehörigheter utfärdade av Transportstyrelsen 2011–2016.

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
Sjökapten	2	24	138	308	320	398
Fartygsbefäl klass II	2	6	53	136	133	117
Fartygsbefäl klass III	0	7	14	36	39	51
Fartygsbefäl klass IV	0	3	9	19	19	32
Fartygsbefäl klass V	2	2	34	137	177	153
Fartygsbefäl klass VI	4	14	66	125	214	255
Fartygsbefäl klass VII	0	2	23	31	32	32
Fartygsbefäl klass VIII	0	0	2	32	161	124

Källa: Transportstyrelsen, e-post 2017-02-13.

5.4 Vad styr valet av register?

Intervjuer med redare i Norden

Trafikanalys har låtit göra en jämförande studie där vi i de nordiska grannländerna undersökte redarnas syn på vad som styr valet av flaggstat. Studien visar att även om vissa redare har en utarbetad strategi väljer många rederier flaggstat av främst praktiska skäl.

Två gemensamma nämnare kunde ändå ses vid val av register för alla intervjuade rederier:

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

Dessutom är det viktigt att registerlandet ligger högt på Paris MOU:s vita lista. Det ger goodwill och kan bidra till att minska risken för allt för många onödiga och kostsamma hamnstatskontroller.⁵⁴

Redarna pekar på att bemanningsvillkoren för det svenska registret med nationella särkrav och förhållandevis högre bemanningskostnader, ofta blir en avgörande orsak till att inte flagga svenskt. Förhållanden med fackförbund lyfts också fram som en viktig faktor. Även om svenska TAP-avtal ger möjlighet att anställa upp en tämligen stor andel utländsk personal, kompenserar det inte för skillnader mot internationella öppna register som ger ännu större möjligheter. Möjligheten till sjöfartsstöd finns dessutom i alla EU-stater.

Färjerederier framhåller dock att val av svensk flagga kan påverkas av att man behöver försäkra sig om tillgång till svensktalande personal för att kunna ge service åt sina ofta svenska passagerare.

Flera av redarna tycker att även om den nyligen införda svenska tonnageskatten är steg i rätt riktning så har systemet svårtolkade regler som gör det svårt att förutsäga framtida

⁵⁴ Inspektion av utländska fartyg sker genom så kallad hamnstatskontroll. Denna verksamhet regleras genom [hamnstatskontrolldirektivet \(2009/16/EG\)](#) och "[Paris Memorandum of Understanding on Port State Control](#)". Det senare är en mellanstatlig överenskommelse mellan 27 länder. Enligt båda dessa ska sjöfartsmyndigheten utföra inspektion av vissa fartyg med utländsk flagg som kommer till landet.

konsekvenser av att gå med i systemet. Villkor om att fartyg "huvudsakligen" ska vara sysselsatta i internationell trafik bidrar också till oförutsägbarheten och begränsar intresset för redare sysselsatt i närsjöfart att gå med i systemet. För färjerederier med förhållandevis stora andelar försäljningsintäkter vilka inte ingår i tonnageskattesystemet blir tonnageskatten mindre intressant. De pekar på att även rederier som inte kan dra fördelar av den nya tonnageskatten får ta kostnaderna för det minskade sjöfartsstödet, en minskning som avser att finansiera tonnageskatten.

Av intervjuvaren från danska, norska och finska rederier framgår att man finner det svenska systemet som tämligen oklart med konsekvenser svåra att bedöma på lång sikt. Även om de åtgärder som hittills gjorts vad gäller TAP-avtal, tonnageskatt och delegering till klassificeringssällskap kan ses som steg åt rätt håll räcker det inte till för att motivera dessa till inflagging.⁵⁵

Även svenska redare framhåller att avsaknad av långsiktiga nationella villkor och osäkerhet om eventuella justeringar minskar förtroendet för det sjöfartspolitiska regelverket och gör att följderna av att flagga in i det svenska registret blir svåra att förutsäga. Enligt flera av de intervjuade redarna tenderar Sverige därutöver att tolka internationella krav och konventioner strängare än andra länder. Detta har lett till att det upplevts kostsamt eller tidsödande att flagga in till Sverige. Möjligheten att kunna anlita oberoende klassificeringssällskap för kontroll och tillsyn framhålls som viktig, men är i Sverige fortfarande mer begränsad än i andra flaggstater.

Merkostnader för inflagging i Danmark

Vi har inte haft underlag för att närmare bedöma redarnas kommentarer kring merkostnader för svenska särregler. Den danska sjöfartsmyndigheten, Søfartsstyrelsen, har emellertid genomfört en jämförande studie⁵⁶ av kostnader för att flagga in fartyg i Danmark jämfört med fem andra länder⁵⁷, som skulle kunna ge viss förståelse för frågan. Syftet med studien var att undersöka i vilken grad "överimplementering" av krav i internationella konventioner leder till merkostnader för inflagging till det danska registret jämfört med inflagging i de övriga länderna. Med överimplementering avses här att man i dansk lag har valt att införa strängare regler vid implementering av vissa internationella konventioner än vad som minimikraven stipulerar. Det visar sig att Danmark har valt att ha strängare krav än vad konventionerna föreskriver på områden som främst gäller säkerhet (SOLAS), bemanning och kompetens samt arbetstagares villkor (STCW och MLC) medan man däremot implementerat till exempel miljöbestämmelser (MARPOL) mer konventionsnära.

Undersökningen beräknar att den totala merkostnaden för den danska flottan för att föra dansk flagg, jämfört med det land i undersökningen som har den mildaste regimen, uppgår till totalt omkring 58 miljoner danska kronor per år. Per inregistrerat fartyg motsvarar det en merkostnad på 500 000–800 000 danska kronor. Trots detta har man i Danmark kunnat registrera i genomsnitt drygt 30 nya fartyg årligen i det danska registret, varav cirka hälften varit nybyggda fartyg och hälften inregistreringar från utländska register.

Eftersom undersökningen är avgränsad till endast vissa regelområden och heller inte tar hänsyn till i vilken mån Danmark på andra områden har lägre kravnivåer, är det svårt att dra

⁵⁵ Redovisning av intervjuer med svenska, och nordiska redare angående val av fartygsregister (flagga). Business Sweden, oktober 2017

⁵⁶ Søfartsstyrelsen (2016), *Benchmark analysis of over-implementation and national special regulations for ships flying the Danish flag*, Deloitte, november 2016
https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/DELOITTE_NABOTJEK_UK.pdf

⁵⁷ De länder som jämförs är Norge, Tyskland, UK, Malta och Singapore.

några generella slutsatser av resultatet. Sverige ingår inte heller bland de undersökta länderna. Det får dock anses som troligt att även Sverige har striktare regler än vad internationella konventioner säger på ett antal områden. Sannolikt är de knappast färre än i Danmark. Till skillnad från Danmark har däremot den årliga inregistreringen till det svenska registret under senare år varit tämligen blygsam och registret har minskat i antal fartyg.

5.5 Forskning och utveckling

Svensk forskning på sjöfartsområdet är ytterligare en viktig faktor för sjöfartens internationella konkurrenssituation. Sjöfartsforskningen i Sverige sker på många håll, såväl på universitet som på andra ställen. Statens roll som forskningsfinansiär blir därmed ett viktigt konkurrensvillkor där kan staten påverka inriktningen av den svenska sjöfartsforskningen och därmed den långsiktiga utvecklingen och svensk kompetens på sjöfartsområdet.

Som Trafikanalys tagit upp i tidigare rapport, kom år 2017 nätverket Lighthouse med en stor kartläggning över forskningen om sjöfart bland de nordiska länderna. I sin kartläggning beskriver Lighthouse bland annat fördelningen av forskningsmedel inom olika områden. En slutsats var att Sverige har mindre statlig finansiering öronmärkt till sjöfartsforskning i en jämförelse med övriga nordiska länder. Områden som finansieras i respektive nordiskt land är dock lika och fokuserar framförallt på miljö- och klimatåtgärder.⁵⁸

Aktuella finansieringsprogram på sjöfartsområdet

Som Lighthouse pekade på i sin kartläggning är forskningsfinansieringen inom sjöfartsområdet inriktad på miljö- och klimatåtgärder. Det framgår också av de stora, aktuella forskningsprogrammen hos olika finansiärer.

Trafikverket satsar 100 miljoner kronor på hållbar och fossilfri sjöfart

Från och med 2018 och under tio års tid satsar Trafikverket 100 miljoner kronor på forskning om hållbar och fossilfri sjöfart. Det sker genom en förkommersiell upphandling som startade under våren 2018. Trafikverket finansierar sedan 2013 forskning och innovation inom sjöfartsområdet. Den så kallade sjöfartsportföljen är för närvarande den största statligt finansierade satsningen på forskning och innovation inom sjöfartsområdet i Sverige. Den omsluter knappt 60 miljoner kronor per år.

I nuläget saknas enligt Trafikverket en långsiktig finansiering för forskning om hållbar sjöfart, som kan bedrivas gemensamt av akademi, industri och offentlig sektor. Trafikverket ser ett stort behov att stimulera utvecklingen för ett sådant program inom sjöfartsområdet. Det program som ska upphandlas ska tematiskt fokusera på hållbar sjöfart och ta sikte på de tre dimensionerna av hållbarhet, det vill säga miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet. En sådan kraftsamling bidrar också enligt Trafikverket till att branschens framtida behov av teknisk och akademisk kompetens säkras.

⁵⁸ Lighthouse (2017), Nordisk sjöfartsforskning, innovation, utveckling och demonstration, https://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/kartlaggning_av_nordisk_foi_webbversion_minskad_storlek_1.pdf

Programmet ska involvera alla aktörer, inklusive hamnar. För närvarande finns bara ett fåtal projekt där hamnar aktivt deltar. Hamnarna har en viktig roll vad gäller att flytta gods till sjöfart från andra trafikslag menar Trafikverket.⁵⁹

Energimyndigheten satsar 83 miljoner på sjöfartsforskning

I april 2018 startade Energimyndigheten ett nytt forskningsprogram med fokus på energieffektiva och fossilfria sjötransporter. Totalt kommer Energimyndigheten att avsätta 83 miljoner kronor över sex år. Energimyndigheten har tidigare gjort analyser som visar att insatser inom sjötransportområdet har goda möjligheter att leda till ökad hållbarhet och en stärkt konkurrenskraft för den maritima sektorn. Enligt Energimyndigheten finns idag rederier och marintekniska företag, akademier och myndigheter som har en vilja att implementera forskningsresultat och innovationer. Med det här programmet vill Energimyndigheten också locka aktörer som traditionellt inte söker Energimyndighetens utlysningar men som kan bidra till ökad kunskap och aktiviteter inom omställningen till ett energieffektivt och fossilfritt sjötransportsystem.⁶⁰

Energiforsk satsar sex miljoner på biodrivmedel i tunga transporter

Energiforsk driver tillsammans med svensk industri forskningsprogrammet Biodrivmedel för Sverige 2030. I den här utlysningen välkomnas projekt om biodrivmedel i tunga transporter, det vill säga gods- och persontransporter med fordon över 3,5 ton på land, i luften och på vatten. Forskningsprogrammet löper från mars 2017 till december år 2020 med en sammanlagd budget om ca 6 miljoner kronor.⁶¹

⁵⁹ Pressmeddelande Trafikverket, 22 maj 2018, <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-05/trafikverket-satsar-100-miljoner-pa-forskning-om-hallbar-och-fossilfri-sjofart/>

⁶⁰ Pressmeddelande Energimyndigheten 5 april 2018, <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2018/energimyndigheten-startar-nytt-forskningsprogram-inom-sjotransporter/>

⁶¹ <https://www.energiforsk.se/program/biodrivmedel-for-sverige-2030/utlysningar/utlysning-biodrivmedel-for-sverige-2030/>

6 Sjöfart jämfört med andra trafikslag

Regeringens långsiktiga ambition är enligt den maritima strategin att *trafikslagen ska konkurrera på så lika villkor som möjligt både nationellt och internationellt. Avgiftsstrukturen behöver då stödja en samhällseffektiv användning av transportresurserna och bidra till att uppnå en högre grad av konkurrensneutralitet mellan trafikslagen än i dag.*⁶²

En viktig aspekt av konkurrensvillkoren är i vilken grad trafikslagen betalar för de samhällsekonomiska kostnader som de orsakar. Enligt den maritima strategin är det *ur miljösynpunkt angeläget att åtgärder vidtas som innebär att respektive trafikslag betalar sina externa miljökostnader.*⁶³

Detta avsnitt beskriver sjöfartens konkurrenskraft i jämförelse med andra trafikslag. Avsnittet tar också upp Sjöfartsverkets nya farleds- och lotsmodell och dess effekter på möjligheterna till överflyttning av gods från väg till sjöfart.

6.1 Likvärdiga konkurrensvillkor

Trafikslagets 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 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.⁶⁴

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 underlagen i detta sammanhang är VTI:s arbete inom ramen för det s.k. Samkost-projektet⁶⁵, Trafikanalys årliga sammanställning av externa kostnader, Trafikverkets ASEK-rekommendationer⁶⁶ och EU-kommissionens Ricardo-rapport⁶⁷.

⁶² Regeringens maritima strategi, s 35

⁶³ Regeringens maritima strategi, s 35

⁶⁴ Trafikanalys (2017c)

⁶⁵ VTI (2016), *Samkost 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI Rapport 914

⁶⁶ <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-transportomradet/>

⁶⁷ <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

Tabell 6.1 visar uppgifterna från Trafikanalys senaste rapport över de samhällsekonomiska externa marginalkostnaderna för olika trafikslag. 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. 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.⁶⁸

Tabell 6.1. Externa kostnader för respektive trafikslag 2017, öre/tonkm. Genomsnittliga värden.

	<i>Tung lastbil med släp</i>	<i>Godståg</i>	<i>Sjöfart (goods)</i>
Infrastruktur	6 öre/tonkm	7 öre/tonkm	0,6 öre/tonkm
Olyckor	1 öre/tonkm	0,2 öre/tonkm	0,2 öre/tonkm
Koldioxidemissioner	6 öre/tonkm	0,2 öre/tonkm	3 öre/tonkm
Övriga emissioner	1 öre/tonkm	0,1 öre/tonkm	1 öre/tonkm
Buller	2 öre/tonkm	0,8 öre/tonkm	0
Trängsel/knapphet	-	-	-
Utsläpp och buller i vatten samt effekter på strandmiljö och botten	-	-	-
<i>Total extern marginalkostnad 2017</i>	17 öre/tonkm	8,6 öre/tonkm	5,0 öre/tonkm

Källa: Trafikanalys (2018), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, tabell 2.2.

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

Sjöfarten har ökat sin internaliseringsgrad

Tabell 6.2 visar dels trafikens icke-internaliserade marginalkostnader per tonkilometer, dels internaliseringsgraden (exklusive effekter av trängsel). Internaliseringsgraden visar i vilken grad trafikslagen betalar sina samhällsekonomiska externa kostnader. Siffrorna är uttryckta i respektive års prisnivå. Från och med år 2016 är siffrorna säkrare än tidigare år, beroende på ny kunskap och nya metoder jämfört med tidigare. För 2017 visar tabellen att den icke-internaliserade marginalkostnaden per tonkilometer är 1,2 öre/tonkm för sjöfart.

⁶⁸ VTI (2016), *Samkost 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI Rapport 914

Tabell 6.2. Trafikens icke-internaliserade marginalkostnad uttryckt i öre/tonkm, samt internaliseringsgrad inom parentes. Exkl. trängsel. Respektive års skatter, avgifter och prisnivå.

	År 2017	År 2016
Sjöfart	1,2 öre/tonkm (76 %)	1,4 öre/tonkm (69 %)
Godståg, viktat tågläge	6 öre/tonkm (30 %)	6 öre/tonkm (28 %)
Tung lastbil med släp	7 öre/tonkm (61 %)	6 öre/tonkm (62 %)

Källa: Trafikanalys (2017, 2018), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, tabell 2.2.

Av tabell 6.1 ovan framgick att sjöfart har en lägre total samhällsekonomisk kostnad per tonkilometer än övriga trafikslag. Tabell 6.2 visar att sjöfarten dessutom har en högre internaliseringsgrad (76 procent) jämfört med övriga trafikslag. Det betyder att sjöfarten i högre grad än övriga trafikslag betalar sina externa kostnader genom olika skatter och avgifter.

Tabell 6.2 ovan visar också att sjöfarten har minskat sin icke-internaliserade marginalkostnad från 1,4 öre per tonkm år 2016 till 1,2 öre per tonkm år 2017, vilket beror på en höjning av farledsavgifterna. Internaliseringsgraden för sjöfart ökade därmed från 69 procent till 76 procent. Tung lastbil med släp har däremot i genomsnitt ökat sin icke-internaliserade marginalkostnad något, och minskat sin internaliseringsgrad från 62 procent år 2016 till 61 procent år 2017. Bränsleskatten har räknats upp något, men de indexuppräknade marginalkostnaderna har gjort att nettoeffekten blivit en ökning av den icke-internaliserade kostnaden för lastbilstrafiken.

Stimulans för överflyttning av gods till sjöfart

Ovanstående siffror i tabell 6.1 och 6.2 över trafikslagets externa marginalkostnader visar att sjöfarten är det mest miljöeffektiva trafikslaget. Det har lett regeringen till att vilja flytta över mer gods från väg till sjöfart. I den maritima strategin skriver regeringen att *sjöfarten är, sett till mängden gods som transporteras, ett miljöeffektivt sätt att transportera gods. En överföring av gods från land- till sjötransporter bidrar till att minska såväl den samlade miljöbelastningen från transportsektorn, som trängselproblematiken på land. Faktorer som kan motverka en sådan överflyttning behöver därför identifieras och åtgärdas.*⁶⁹

Nyligen har regeringen, som nämnts ovan, presenterat ett förslag till förordning för ett Eko-bonussystem. Eko-bonussystemet syftar till att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, och till att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Eko-bonussystemet baseras på EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Stödet riktas till redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i fartygsregister i ett EES-land och där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn.

Enligt förslaget ska stödet baseras på den minskning i externa kostnader som en överflyttning av gods från vägtransport till sjötransport ger upphov till. Beräkningen av de externa kostnaderna ska göras utifrån de miljöeffekter som en överflyttning av godset medför. De externa kostnaderna för transport av gods på väg ska beräknas enligt en schablon per

⁶⁹ Regeringens maritima strategi, s 35–36.

tonkilometer som Trafikverket föreskriver.⁷⁰ Enligt Trafikanalys uppgifter i tabell 6.1 ovan, var skillnaden i externa kostnader mellan sjöfart och tung lastbil med släp 17–5=12 öre per tonkilometer år 2017, vilket betyder en hittills oförändrad miljövinst för Eko-bonussystemet jämfört med Trafikanalys rapport.⁷¹ Sjöfarten har däremot, som nämnts ovan, ökat sin internaliseringsgrad, beroende på höjda farledsavgifter.

Ny modell för svenska farleds- och lotsavgifter

När det gäller möjligheterna till överflyttning av gods från väg till sjöfart är det också relevant att se på sjöfartens farleds- och lotsavgifter. Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för handelssjöfarten i svenskt vatten. Den nya avgiftsmodellen syftar till att säkerställa en ekonomi i balans för de tjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller. Det är en omfattande förändring av modellen jämfört med tidigare, inklusive förändringar i dess miljöstyrande del.

Trafikanalys gjorde 2017 en analys av den nya modellens miljöeffekter med avseende på farledsavgifterna. En slutsats var att med beloppsmässigt mindre rabatter per miljöparameter som modellens en breddade miljöstyrning innebar, minskade incitamenten att fortsatt satsa på relativt kostsamma kväveoxidreducerande åtgärder. Redan i det tidigare systemet gav rabatterna ett förhållandevis litet bidrag till de totala kostnaderna för katalysatorrening. I det nya avgiftssystemet kommer rabatterna att utgöra en än mindre andel av de aktuella åtgärdskostnaderna, vilket ytterligare minskade möjligheten att påverka redare att göra åtgärder.

Trafikanalys kunde i rapporten inte utesluta att de föreslagna avgiftsförändringarna med förhållandevis stora avgiftsökningar för vissa segment skulle medföra en risk för överflyttning till väg, i vissa områden och för vissa typer av sjötransporter. Det gällde till exempel den sjöfart som sker på inre vattenvägar samt kustnära sjöfart som går i slingor längs kusten. För denna sjöfart utgör farledsavgifterna nämligen en betydande andel av de totala transportkostnaderna, och den nya modellen innebär att avgifterna höjs. Samtidigt är denna trafik konkurrensutsatt gentemot väg, eftersom väg utgör ett reellt alternativ. Trafikanalys hade därför svårt att se hur det nya systemet skulle kunna bidra till regeringens övergripande mål att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart.⁷²

Ett syfte med den nya modellen är att göra farledsavgiften mindre känslig mot konjunkturcyklerna, och därmed göra Sjöfartsverkets intäkter mer stabila.⁷³ Sjöfartsverket fick ta emot en stor mängd frågor och kritik från rederinäringen, men det är svårt att avgöra de totala kostnadseffekterna av modellen. För vissa rederier och för viss typ av sjöfart innebär den nya modellen dock kostnadshöjningar.

Mot bakgrund av kritiken mot den miljöstyrande delen i farledsavgifterna har Sjöfartsverket under våren tagit fram ett nytt förslag till miljöincitament med ökat vikt på miljöparametrar med allvarlig påverkan från sjöfart. Ändringsförslaget som för närvarande är under remissbehandling avses införas från den 1 januari 2019.

⁷⁰ Regeringens förslag till Förordning om Eko-bonussystem, <https://www.regeringen.se/493a32/contentassets/258df4ff09ef4751ba11dffa16040137/eco-bonus.pdf>

⁷¹ Trafikanalys (2017), *Eco-bonus för sjöfart – slutredovisning*, https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_11-ecobonus-for-sjofart--slutredovisning.pdf

⁷² Trafikanalys (2017), *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter*, PM 2017:9, <https://www.trafa.se/sjofart/miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter-6723/>

⁷³ Sjöfartsverkets hemsida, med remissyttranden och frågor, <http://www.sjofartsverket.se/Sjofart/Taxor-och-avgifter/Den-nya-avgiftsmodellen/>

Fortsatt halvering av farledsavgifterna i Finland

I detta sammanhang är det intressant att peka på att man i Finland för perioden 2015 till 2017 införde en temporär halvering av farledsavgifterna (som i Finland formellt sett är en skatt), ursprungligen som kompensation för negativa effekter av svaveldirektivet. Nu har Finlands regering i samband med sin budgetproposition för 2018 föreslagit att de halverade farledsavgifterna ska gälla även för 2018. De nedsatta farledsavgifterna medför en indirekt kostnadsbesparing på 40 miljoner euro för näringslivet jämfört med normal taxa. De totala intäkterna för farledsavgifterna i Finland är 47,4 miljoner euro.⁷⁴

Mål om halverade koldioxidutsläpp till 2050

Efter förhandlingar i den internationella sjöfartsorganisationen IMO:s miljökommitté har över 170 medlemsländer enats om att sjöfartens koldioxidutsläpp ska halveras till år 2050. Sjöfarten ingår inte i Parisöverenskommelsen och det är första gången som sjöfarten genom IMO har antagit en överenskommelse om växthusgasutsläpp. Enligt IMO:s egna beräkningar står sjöfarten för 2,2 procent av världens koldioxidutsläpp och andelen väntas öka i takt med ökande handel och transportbehov.⁷⁵

Minskade svavelutsläpp år 2020

IMO har tidigare beslutat att sjöfarten år 2020 ska begränsa sina svavelutsläpp och minska andelen svavel i bränslet från dagens 3,5 procent till 0,5 procent.⁷⁶ Syftet med att minska den tillåtna halten svavel i sjöfartens bränsle är att minska utsläppen av svaveldioxid som bildas när bränslet förbränns. Utsläpp av svaveldioxid påverkar människors hälsa och förbränningen leder till försurning. I Europa har man gått betydligt längre och Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen utgör sedan 2015 ett svavelkontrollområde (SECA) där fartygen får ha max 0,10 viktprocent svavel i bränslet. Även i Nordamerika och Karibien finns utsläppskontrollområden som gäller för både svavel och kväve.

Miljösanktionsavgift för fartygsbränslen med för hög svavelhalt

I juni 2018 beslutade regeringen om en miljösanktionsavgift vid överträdelse av SECA-reglerna om högsta tillåtna svavelhalt i fartygsbränsle. Syftet med dessa sanktioner är att bidra till en minskning av utsläppen av föroreningar från den kommersiella sjöfarten och till att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor. Ansvaret för en överträdelse är strikt. Det krävs inte att reglerna bryts medvetet eller av oaktsamhet. Om tillsynsmyndigheten konstaterar att svavelhalten är för hög måste den som är ansvarig betala en miljösanktionsavgift oavsett anledning. Den lägsta sanktionsavgiften är 5 000 kronor och den högsta 500 000 kronor. Avgiftens storlek varierar beroende på fartygets motoreffekt och bränslets svavelhalt. Ju högre motoreffekt och svavelhalt, desto högre sanktionsavgift. Om en miljösanktionsavgift har beslutats för en överträdelse, och överträdelsen trots det fortsätter eller upprepas, ska en avgift som är dubbelt så hög betalas. Avgiften kan med andra ord bli så hög som 1 000 000 kronor.⁷⁷

⁷⁴ Sjöfartstidningen, <https://www.sjofartstidningen.se/fortsatt-lagre-farledsavgifter-finland/>

⁷⁵ Lighthouse, pressmeddelande 2018-04-13, <https://www.lighthouse.nu/sv/nyheter/042018/imo-vill-se-halverade-utsl%C3%A4pp-till-2050>

⁷⁶ <https://www.lighthouse.nu/sv/nyheter/102016/imos-svavelregler-tr%C3%A4der-i-kraft-%C3%A5r-2020>

⁷⁷ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/06/miljosanktionsavgift-for-fartygsbranslen-med-for-hog-svavelhalt/>

Slutsatser

Sjöfarten som näring – den svenskkontrollerade flottan

- Det svenskkontrollerade tonnaget ökade 2017 jämfört med året innan, men ligger lägre än 2014. Det är positivt ur näringens synvinkel att kapaciteten i näringen har ökat.
- Användningen av fartygen och tonnaget ökade 2017 jämfört med 2016, vilket är positivt, men användningen är lägre än år 2014.
- SCB mäter sysselsättningen inom sjöfartsföretagen, men det är inte bara rederier. Mängden ombordanställda på svenskregistrerade fartyg minskar.
- Kompetensförsörjningen med svensk kompetens är hotad. Antalet utexaminerade sjöbefäl minskar, och antalet behöriga svenska fartygsbefäl minskar (kraftigt).
- Godset ökar i de svenska hamnarna, men skillnaderna är stora mellan olika regioner.
- Ett urval av transportpolitiskt betydelsefulla hamnar har en hyfsat god lönsamhet i paritet med lönsamheten för alla svenska hamnbolag. Hamnbolagen har också en högre lönsamhet än rederierna i genomsnitt.

Fartygsregistrets attraktivitet – den svenskregistrerade flottan

- Antalet och andelen svenskregistrerade fartyg har minskat under 2017, men under första halvan av 2018 har det skett några inregistreringar som kan vara början på ett trendbrott.
- Transportstyrelsen har genomfört en del åtgärder i positiv riktning, tex delegering till klassningssällskap. Men några viktiga förslag har ännu inte införts, och fortfarande ses administration och byråkrati som förhållandevis mer krångligt och kostsamt i det svenska registret jämfört med andra register.
- Tonnageskattesystemet är infört och hittills har fyra ansökningar godkänts. Diskussioner pågår om fler, men tonnageskattesystemet har ännu inte lyckats vända utvecklingen.
- Sjöfartsstödet har minskat med en procent som en del i finansieringen av tonnageskattesystemet
- Rederinäringen lyfter fram stämpelskatten som en konkurrensnackdel
- Det har tillkommit ett nytt TAP-avtal, men det är än så länge svårt att dra slutsatser om utvecklingen för TAP-anställda och TAP-avtalets effekt.
- Jämfört med det svenska registret ser svenska redare Danmarks register som en förebild, men danskarna själva ser en merkostnad på nära 60 miljoner kronor på grund av danska särregler.

- Trafikanalys bedömning är att förutsättningarna för svenskregistrerad sjöfart kan ha blivit något bättre. Men som Danmarks benchmarkingstudie visar, har Danmark och andra länder ambitioner att bli ännu mer attraktiva, vilket ökar kraven på de svenska myndigheterna i arbetet med att nå målet om att ha det bästa regelverket i Europa.

Konkurrensvillkor jämfört med andra trafikslag

- Sjöfarten är det trafikslag som har de lägsta samhällsekonomiska externa marginalkostnaderna per ton fraktat gods, och sjöfarten har dessutom minskat sina icke-internaliserade marginalkostnader och höjt sin internaliseringsgrad.
- Sjöfartens höjda internaliseringsgrad beror dock på höjda farledsavgifter, vilket har försämrat sjöfartens konkurrenskraft jämfört med andra trafikslag.
- Flera stora forskningsprogram utlyser forskningsmedel för att minska sjöfartens miljöeffekter ytterligare.
- Regeringen har föreslagit ett Eko-bonussystem på 50 miljoner kronor per år i tre år, vilket temporärt kan öka sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

Referenser

- Business Sweden (2017a) *Redovisning av intervjuer med svenska, och nordiska redare angående val av fartygsregister (flagga)*, oktober 2017
- Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, november 2012
- EU-kommissionen, Meddelande C(2004)43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/c 13/03) (EUT 17.1.2004)
- Europaparlamentets och Rådets direktiv (2009/16/EG) av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll
- Energimyndigheten (2018), *Energimyndigheten startar nytt forskningsprogram inom sjötransporter*, Pressmeddelande 5 april 2018
- Energiforsk (2018), Program för biodrivmedel för Sverige, Utlysning Biodrivmedel i tunga transporter, www.energiforsk.se.
- Finska Kommunikationsministeriet, *KM anvisas 3,36 miljarder euro i budgetpropositionen för 2018*, Pressmeddelande 2017-09-19
- Gävle hamn (2015), *Årsredovisning 2014*
- Havs- och vattenmyndigheten (2018:11), *Uppföljning av den maritima strategin, Redovisning av regeringsuppdrag*, N2017/02641/MRT
- Lloyds Register (2017), *Benchmarking of Ship Registries*, december 2017
- Lighthouse (2017), *Kartläggning och analys: Nordisk sjöfartsforskning, innovation, utveckling och demonstration 2015 – 2016*, februari 2017
- Statskontoret (2010:17), *Stadig eller flexibel kurs? Om sjöfartspolitik i sex länder*, juni 2010
- Søfartsstyrelsen (2016), *Benchmark analysis of over-implementation and national special regulations for ships flying the Danish flag*, Deloitte, november 2016
- Trafikverket, *Trafikverket satsar 100 miljoner på forskning om hållbar och fossilfri sjöfart*, Pressmeddelande 22 maj 2018
- Regeringen (2013), *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för ökad konkurrenskraft*, dnr N2013/342/TE.
- Regeringen (2015), *Strategi för utveckling av de maritima näringarna*, Dnr N2017/02641/MRT
- Regeringen, *Budgetproposition*, prop 2017/18:1, utgiftsområde 22
- Regeringen, *Miljösanktionsavgift för fartygsbränslen med för hög svavelhalt*, Pressmeddelande juni 2018
- Regeringen, *Remiss av utkast till förordning om Eko-bonussystem*, Dnr N2018/01601/MRT, 8 mars 2018
- Ricardo-AEA, *Update of the Handbook on External Costs of Transport*, januari 2014

SCB (2018), *Redovisning av regeringsuppdraget att utveckla statistiken kring de maritima näringarna – Delredovisning*

SCB statistik, *Maritima näringar*, april 2018
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/naringsverksamhet/naringslivets-struktur/maritima-naringar/>

Sensa Corporate Advisors (2017), *Analys av finansiell utveckling för ett urval av Sveriges större hamnregioner 2016*, december 2017, rapport till Trafikanalys

Sjöfartstidningen, *Fortsatt lägre farledsavgifter i Finland*, 19 september 2017

Sjöfartsverket (2016), *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige*

SOU 2015:4, *Ett svenskt tonnageskattesystem. Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen*, januari 2015

Søfartsstyrelsen (2016), *Benchmark analysis of over-implementation and national special regulations for ships flying the Danish flag*, Deloitte, november 2016
https://www.dma.dk/Documents/Publikationer/DELOITTE_NABOTJEK_UK.pdf

Trafikanalys (2016:7), *Kartläggning av godstransporter*

Trafikanalys (2017:25), *Sjöfartsstödetts effekter 2016*

Trafikanalys (2017:11), *Eco-bonus för sjöfart – slutredovisning*

Trafikanalys (2017), *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter*, PM 2017:9,
<https://www.trafa.se/sjofart/miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter-6723/>

Trafikanalys (2018), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*

Trafikanalys, *Merkostnader av skatter och avgifter inom transportområdet (kommande)*, underlag till Trafikanalys uppdrag om skatter och avgifter.

Trafikanalys, årlig statistik över Fartyg, Sjötrafik, Sjötransportföretag

Transportstyrelsen (2018), *Sjötrafik inom Maritima strategin*

Transportstyrelsen, *Frågor och svar om timkostnad, fakturering och betalning*, transportstyrelsens hemsida, www.transportstyrelsen.se

VTI (2016), *Samkost 2 – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI Rapport 914

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.