

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019 **Rapport 2019:10**

Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2019 **Rapport 2019:10**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Datum: 2019-06-26

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 under hösten.

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

Stockholm i juni 2019

Brita Saxton

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	5
Summary	7
Inledning	9
1 Den svenska flottan ökar	11
1.1 Den svenskkontrollerade flottan	11
1.2 Den svenskregistrerade flottan	15
2 Svenska hamnar	19
2.1 Marknadssegment	21
2.2 Gods och passagerare i hamnarna	25
2.3 Institutionella förhållanden	29
2.4 Några trender som präglar marknadsutvecklingen	32
2.5 Vad skiljer svenska hamnar från hamnar i omvärlden?	34
3 Den svenska sjöfartens konkurrensvillkor	37
3.1 Registrering, kontroll och tillsyn	37
3.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor	41
3.3 Bemanning och bemanningsstöd	44
3.4 Forskning och utveckling	50
4 Effekter av brexit	51
5 Sjöfartens samhällskostnader jämfört med andra trafikslag	53
6 Trafikanalys iakttagelser	57
Referenser	59

Sammanfattning

Utifrån tillgänglig statistik konstaterar Trafikanalys att det svenska fartygsregistret har vänt den negativa trenden de senaste åren och att antalet svenskregistrerade fartyg ökade under 2018. Den svenskregistrerade handelsflottan med fartyg ≥ 100 brutto ökade till sammanlagt 318 fartyg, från 304 fartyg 2017. Den största ökningen var i storleksklassen 1 500 brutto till 4 999 brutto, där ökningen var 29 procent mätt i antal fartyg och 39 procent mätt i brutto. Bland de största fartygen på över 40 000 brutto minskade dock antalet fartyg och tonnage med några procent.

Sett över en längre period, sedan 2011, har fartygsregistret i Polen haft en kraftig ökning av inregistrerade fartyg, mätt i dödviktston, liksom Singapore, Malta och Färöarna. Bland våra nordiska grannar har Danmarks register haft en positiv utveckling, medan Sverige och Finland sedan 2011 har sett en negativ utveckling.

Den svenskkontrollerade flottan har fortsatt sin positiva trend. Det sammanlagda tonnaget har ökat från drygt 12 miljoner brutto år 2010 till drygt 17 miljoner brutto år 2018, vilket motsvarar en genomsnittlig tillväxt på drygt 4 procent per år. Användningen av den svenskkontrollerade flottan mätt i bruttodagar ökade under 2018 med 17 procent jämfört med året innan.

I årets rapport beskriver vi särskilt marknaden för svenska hamnar och beskriver några aspekter av svenska hamnar jämfört med utländska. Vi konstaterar bland annat att Sverige har fler och mindre hamnar än många andra länder, samt att svenska hamnar i allmänhet har en lägre beläggningsgrad och större utnyttjad kapacitet. De svenska hamnarna ligger mer utspridda, vilket medför att de i högre utsträckning fungerar som lokala marknader och att konkurrensen mellan svenska hamnar därför kan bedömas vara lägre jämfört med hamnar på kontinenten. Trafikanalys konstaterar också att Sverige inte har något specifik hamnlagstiftning och att svenska hamnars roll i det nationella transportsystemet är otydligare.

Samtidigt har godshanteringen ökat något i de svenska hamnarna de senaste åren, men med stora fluktuationer, och stora skillnader mellan olika hamnområden. Bland utländska hamnar i Sveriges närområde har polska och litauiska hamnar haft en kraftig ökning. Polen har således sett stora ökningsar såväl i antal inregistrerade fartyg som i godshantering.

Kärnan i rapporten är en genomgång av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. Det handlar om skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, administrationskostnader, finansieringsstöd samt forskning och utveckling. Transportstyrelsen har fortsatt sitt regelförenklingsarbete, men samtidigt anses avgifterna höga och administrationen krånglig jämfört med andra länders register. Delegeringen av uppgifter till klassificeringssällskap minskar inte nödvändigtvis avgiftsbördan för fartygen, men det ökar flexibiliteten och är något som rederierna själva har efterfrågat. Transportstyrelsens intäkter från avgiftsfinansierad verksamhet har minskat de senaste åren. Tonnageskattesystemet omfattar nu sju företag.

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 minskande trend. Ser vi på sysselsättningen inom sjöfarten visar statistiken att yngre åldersgrupper inte är lika stora som de äldre åldersgrupperna, vilket riskerar att leda till personalbrist inom flera yrkeskategorier.

Trafikanalys uppgifter visar att sjöfarten har minskat sina icke-internaliserade marginalkostnader och höjt sin internaliseringsgrad. Sjöfart är det mest miljö- och klimateffektiva trafikslaget för godstransporter. För persontransporter är sjöfarten inte lika effektiv, och där ser vi också relativt höga samhällsliga marginalkostnader per personkilometer, och en lägre internaliseringsgrad än för andra trafikslag för persontrafik.

Avseende det svenska fartygsregistrets konkurrenskraft har det skett vissa förbättringar, och det tycks även ha givit 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. Den negativa trenden för svenskregistrerad sjöfart kan vara bruten.

Summary

Based on the available statistics, Transport Analysis notes that the Swedish Vessel Register has reversed the negative trends of recent years, and that the number of Swedish-registered vessels increased in 2018. The Swedish-registered commercial fleet of vessels exceeding 100 gross tonnes grew from 304 vessels in 2017 to 318 in 2018. The greatest increase occurred in the 1 500–4 999 gross-tonne size class, in which there was a 29 percent increase in the number of vessels and a 39 percent increase in tonnage. However, in the largest-vessel class, i.e., over 40,000 gross tonnes, the number of vessels and the tonnage did decline by several percentage points.

Over a longer period, i.e., since 2011, the vessel register in Poland saw a dramatic increase in registered vessels, measured in dead weight tonnage, as did the registers of Singapore, Malta, and the Faeroe Islands. Among our Nordic neighbours, Denmark's register displayed positive growth, while Sweden and Finland have seen negative trends since 2011.

The Swedish-controlled fleet has continued to grow. The total tonnage rose from just over 12 million gross tonnes in 2010 to just over 17 million in 2018, corresponding to average annual growth of just over 4 percent. The utilisation of the Swedish-controlled fleet as measured in gross days increased by 17 percent in 2018 compared with the year before.

This year's report pays particular attention to the market for Swedish ports, as well as to several aspects of Swedish ports in contrast to foreign ones. We note that Sweden has more and smaller ports than do many other countries, and that Swedish ports generally have a lower degree of utilisation and more unutilised capacity. Swedish ports are more dispersed geographically, meaning that, compared with continental ports, they serve local markets to a greater extent and there is less competition among them. Transport Analysis also notes that Sweden has no specific port legislation, and that the role of Swedish ports in the national transport system is relatively unclear.

Goods handling has increased somewhat at Swedish ports in recent years, albeit with major fluctuations and with major differences between port regions. Among foreign ports in Sweden's vicinity, Polish and Lithuanian ports have seen dramatic growth. Poland has seen large increases in both the number of registered vessels and in goods handling.

The core of the report comprises a review of the competitive conditions facing Swedish maritime transport. It addresses tax regulations, crewing regulations, maritime transport subsidies, administrative costs, maritime financial support, and research and development. The Swedish Transport Agency has continued its efforts to simplify regulations, considering the levies high and the administrative processes cumbersome relative to those in other countries. The delegation of tasks to vessel classification societies does not necessarily reduce the financial burden on vessels, although it does improve flexibility and is something that the ship owners themselves have sought. The Swedish Transport Agency's revenues from tax-funded enterprises have declined in recent years. The tonnage tax system now encompasses seven companies.

Developments in maritime training and the issuance of Swedish licenses constitute a key issue regarding the Swedish competence supply. The number of licensed sea captains has been declining in recent years. Looking at employment in the maritime industry, the statistics

indicate that the younger age groups are not as large as the older ones, posing a risk of personnel shortages in several occupational categories.

Transport Analysis data indicate that maritime transport has lowered its non-internalised marginal costs and increased its degree of internalisation. Maritime transport is the most environmentally and climate-efficient mode of transporting goods. Sea transport is not as efficient for transporting people, having relatively high social marginal costs per person/kilometre and less internalisation than do other modes of human transport.

Some improvements have occurred in the competitive capacity of the Swedish Vessel Register, and they also appear to have had an impact. Because other countries' registers and regulations are simultaneously gaining in both attractiveness and competitiveness, Sweden needs to outpace the others to catch up and achieve its maritime strategy objective of having the best regulatory system in Europe. The negative trend in Swedish-registered maritime transport can be broken.

Inledning

År 2013 tog 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 regeringen fram en strategi² för utveckling av de maritima näringarna, där rederier och andra sjötransportföretag ingår som en del.³

Den maritima strategin beskriver bland annat 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 (sid. 28). Enligt den maritima strategin ska Sverige också sträva efter att erbjuda det bästa regelverket i Europa för sjöfart (sid. 33).

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 (sid. 35).

Ser vi mer till det transportpolitiska perspektivet har Sverige ett övergripande transportpolitiskt mål om att samhällets infrastruktur ska planeras och användas för att uppnå ett så effektivt transportsystem som möjligt för alla dess användare.⁴ Hamnar är en del av transportinfrastrukturen och nödvändiga för att kunna transportera gods och människor på fartyg. De utgör noder för sam- och omlastning av gods.

I den maritima strategin skriver regeringen att hamnarna utgör nav i transportkedjan med framför allt omlastning från sjöfarten för transport ut i världen eller som port in i Sverige. Det finns en hård konkurrens mellan hamnar i Sveriges närområde. Det är därför viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft för att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft. Regeringen konstaterar vidare att sjöfarten, sett till mängden gods som transporteras, är ett miljöeffektivt sätt att transportera gods.

I den nationella godstransportstrategin⁵ har regeringen identifierat områden där åtgärder behövs för att skapa ett effektivt transportsystem. På sjöfartsområdet lyfts bland annat åtgärder för att bygga ut kapacitet och tillgänglighet till hamnar genom utbyggnad av vissa slussar och farleder. Vidare bör kopplingen mellan det europeiska samarbetet inom

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

² Regeringen (2015), *Strategi för utveckling av de maritima näringarna*, www.regeringen.se/4a4f3c/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf.

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

⁴ Det övergripande målet för transportpolitiken är en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är nedbrutet i ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet miljö och hälsa.

⁵ *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi* (N2018/03939/TS), Regeringskansliet, juni 2018.

TEN-T och den svenska infrastrukturplaneringen utvecklas. Arbetet med förenklingar av regelverken för sjöfarten bör fortsätta och en effektivisering av lotsverksamheten bör undersökas. Regeringen vill också analysera möjligheter för en ökad sjöfart genom ett utökat regelverk samt utveckling av hamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar. För att främja miljö och klimat lyfts återigen ambitionen att fler godstransporter ska göras på järnväg och med sjöfart, bland annat genom åtgärder för att öka intermodalitet mellan transportslagen. I detta syfte har Trafikanalys utrett sådana åtgärder och bland annat föreslagit ett nytt ekonomiskt stöd till hamnar och andra aktörer i den intermodala transportkedjan.⁶

Regeringen menar att Sverige även bör bidra i den utveckling som initierats om att binda samman transportleder inom ramen för EU:s transeuropeiska transportnätverk och särskilt identifiera kostnadseffektiva åtgärder, från branschen eller det allmänna, som medverkar till att utveckla närsjöfarten i syfte att bättre nyttja vattenvägen. På motsvarande sätt bör ytterligare åtgärder för ökad användning av inlandssjöfart övervägas i diskussion med branschen. Regeringen anger dock inte vilka åtgärder som avses eller i vilken mån dessa ska åstadkommas genom statlig politik eller statliga ingripanden.

I strategin konstaterar regeringen vidare att sjöfarten, sett till mängden gods som transporteras, är 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. För att bidra till en konkurrenskraftig sjöfart är också åtgärder som medverkar till att binda samman transportleder inom ramen för EU:s transeuropeiska transportnätverk viktiga. Det gäller bland annat transportkorridorer med anslutningar från hamnar till järnväg respektive väg. EU har även antagit ett policypaket som syftar till att främja närsjöfart.

Mot bakgrund av regeringens uttalade strategier och ambitioner beskriver Trafikanalys i denna rapport situationen för den svenska sjöfarten ur olika perspektiv.

- Det svenska fartygsregistret. Trafikanalys tolkar sitt uppdrag som i grunden ett näringspolitiskt uppdrag med fokus på den svenskregistrerade flottan. Ur det perspektivet analyserar vi utvecklingen för det svenska registret och jämför med ett urval utländska register.
- Sjöfarten som näring. Ur detta perspektiv fokuserar vi på de svenska rederiernas samlade flotta, dvs. den svenskkontrollerade flottans utveckling. Vi inkluderar även de svenska hamnarna i detta perspektiv. Däremot inkluderar vi inte hela det maritima klustret, som även omfattar närliggande näringsverksamheter på land och i havet.
- Sjöfarten som trafikslag. Detta perspektiv har ökat i relevans i och med regeringens uttalade ambition om en ökad överflyttning av gods från land till sjö. Även ur detta perspektiv är hamnarna relevanta att studera, eftersom samspelet mellan fartygen och hamnarna påverkar möjligheterna att hitta nya lösningar för överflyttning.

I årets rapport låter vi det transportpolitiska perspektivet väga lite tyngre än i tidigare rapporter. Avsnittet om hamnar är mer omfattande än tidigare, och likaså är avsnittet om sjöfartens samhällskostnader jämfört med övriga trafikslag lite breddat och inkluderar både gods- och persontrafikperspektivet.

⁶ En breddad ekobonus, Trafikanalys rapport 2019:1.

1 Den svenska flottan ökar

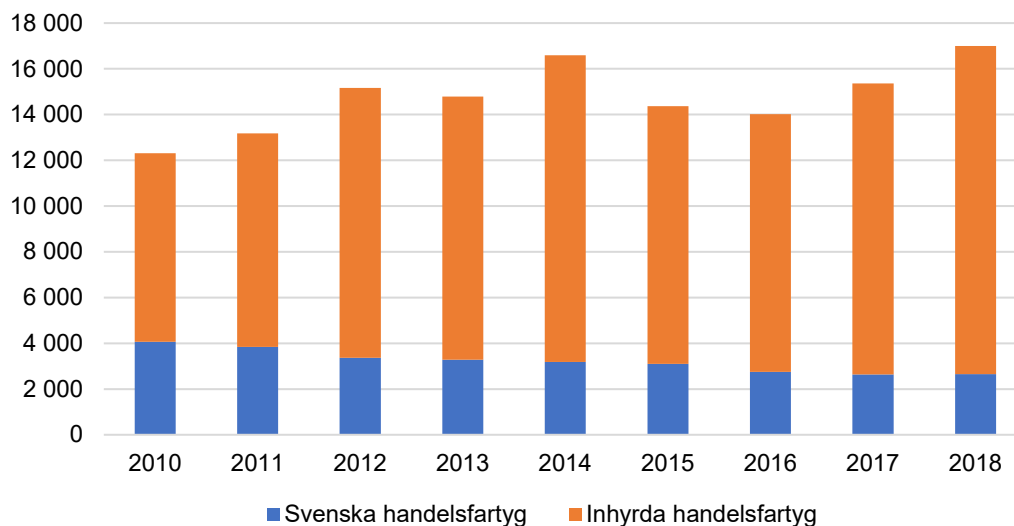
1.1 Den svenskkontrollerade flottan

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 avsnitt 1.2, beskriver detta avsnitt den övergripande utvecklingen för de svenska rederiernas sammanlagda flotta. Inledningsvis beskriver vi den svenskkontrollerade flottan i termer av tonnage, därefter beskriver vi samma flotta i termer av antal fartyg.

Det svenskkontrollerade tonnaget ökar

Eftersom fartygen blir allt större, är det viktigt att ta hänsyn till fartygens lastförmåga i termer av tonnage. Figur 1.1 visar det samlade tonnaget för svenskregistrerade och inhyrda fartyg den sista december respektive år under perioden 2010–2018. Det sammanlagda tonnaget har ökat från drygt 12 miljoner brutto år 2010 till drygt 17 miljoner brutto år 2018, vilket är mer än det tidigare toppåret 2014. Mellan år 2010 och 2018 har den genomsnittliga tillväxten av det svenskkontrollerade tonnaget varit drygt 4 procent per år.

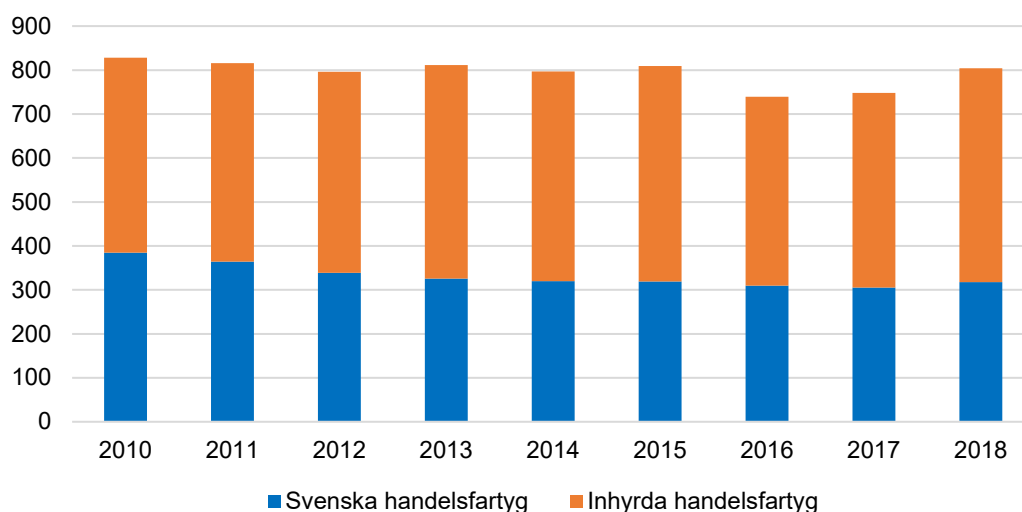
Samtidigt har andelen svenskregistrerat tonnage minskat från 33 procent år 2010 till 16 procent år 2018. Under de senaste tre åren märks dock en ökning.



Figur 1.1. Den svenskkontrollerade flottan i termer av tonnage den 31 dec respektive år. Tusental brutto. Källa: Trafikanalys (2019), Fartyg 2018, tabell 5.

Andelen svenskregistrerade fartyg minskar

Ser vi till den svenskkontrollerade flottan i termer av fartyg har det totala antalet svensk-kontrollerade fartyg ökat igen efter en period av trendmässig minskning. Figur 1.2 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 svensk-kontrollerade fartyg 828, varav 385 var svenskregistrerade. Det betyder att *andelen* svenskregistrerade fartyg år 2010 var 46 procent av den svenskkontrollerade flottan. Den sista december år 2018 var det sammanlagda antalet fartyg 804 varav 318 svenskregistrerade. Andelen svenskregistrerade fartyg år 2018 var därmed år 40 procent. Jämfört med året innan har flottan ökat i *antal* fartyg, men *andelen* svenskregistrerade fartyg har minskat något.



Figur 1.2. Den svenskkontrollerade flottan i termer av antal fartyg (≥100 bt) den 31 dec respektive år. Källa: Trafikanalys (2019), Fartyg 2018, tabell 5.

Användningen av den svenskkontrollerade flottan ökar

Medan ovanstående figurer redovisade flottan i slutet av respektive år, ser vi här i vilken grad flottan har utnyttjats under året. Ett fartyg kan till exempel hyras in och användas under en del av året utan att nödvändigtvis ingå i flottan sista dagen på året. Användningen eller utnyttjandet av flottan är därför ett relevant mått som kompletterar ovanstående figurer. Tabell 1.1 visar hur mycket de svenska rederierna har använt sina fartyg, under åtminstone en del av året. År 2016 användes färre antal fartyg än året innan, men från år 2017 har antalet använda fartyg ökat. Mängden inhyrda fartyg ökade år 2018 med 12 procent och mängden uthyrda fartyg minskade med 5 procent. Det ledde till en sammanlagd ökning på 11 procent av antalet disponerade fartyg under år 2018 jämfört med 2017.

Ser vi till antalet bruttodagar som fartygen tillsammans har använts, visar tabell 1.2 en något större ökning jämfört med antalet fartyg. Det betyder att varje fartyg i genomsnitt har använts lite mer än året innan.

Tabell 1.1. Användning av fartyg (≥100 bt) i svensk regi år 2015–2018. Antal fartyg.

	2015	2016	2017	2018	Förändring 2017–2018
Svenskregistrerade fartyg	328	319	317	331	4 %
+ inhyrda fartyg	539	435	467	521	12 %
- uthyrda fartyg	149	156	114	108	- 5 %
= Disponerade fartyg	718	598	670	744	11 %
varav svenskt register*	39 %	44 %	41 %	42 %	

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

Källa: Trafikanalys Fartyg 2018, texttabell 1.1.

Tabell 1.1 och tabell 1.2 visar att användningen av svenskregistrerade fartyg har ökat sedan 2015, både i termer av antal fartyg och i termer av bruttodagar. Det kan jämföras med den över tid minskande andelen svenskregistrerade fartyg respektive tonnage i figur 1.1 och figur 1.2 ovan. En anledning till att andelarna skiljer sig åt kan vara att svenskregistrerade fartyg hyrs ut i mindre utsträckning än övriga fartyg.

Tabell 1.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi år 2015–2018. Miljoner bruttodagar.

	2015	2016	2017	2018	Förändring 2017–2018
Svenskregistrerat tonnage	1 139	1 075	1 007	998	- 1 %
+ inhyrt tonnage	4 677	4 013	4 098	4 598	12 %
- uthyrt tonnage	1 528	1 533	1 014	812	- 20 %
= Disponerat tonnage	4 288	3 554	4 091	4 784	17 %
varav svenskt register*	15 %	17 %	15 %	19 %	

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

Källa: Trafikanalys Fartyg 2018, texttabell 1.2.

Fördelning av flottor ägda av nordiska redare

Tabell 1.3 visar i vilka andra länder utöver det egna, som rederierna i Norden (utom Island) har valt att registrera sina fartyg den 1 jan 2018. För Sveriges del är andelen av den kontrollerade flottan som återfinns i det egna registret 37 procent. På andra plats bland svenska redare kom det norska internationella registret NIS och UK med 12 procent vardera. Finska fartygsägare hade i sin tur 48 procent av sina fartyg i eget register och 47 procent i Bahamas register. Danska redare hade 43 procent av tonnage registrerat i sitt danska internationella register DIS, och 31 procent i Singapore, medan norska redare har 26 procent i sitt internationella register NIS och 12 procent på Marshallöarna. Bland utomnordiska register i Europa är Malta, Cypern, Isle of Man, UK och Spanien de mest vanliga som nordiska redare valt.

Tabell 1.3. Nordiskt kontrollerade flottors fördelning på olika register 1 jan 2018.

Norge		Danmark		Sverige		Finland	
Norge NIS	26 %	Danmark DIS	43 %	Sverige	37 %	Finland	48 %
Marshall-öarna	12 %	Singapore	31 %	UK	12 %	Bahamas	47 %
Bahamas	11 %	Kina, HK	8 %	Norge NIS	12 %	UK	0,5 %
Kina, HK	9 %	Marshall-öarna	5 %	Singapore	6 %	Panama	0,4 %
Norge NOR	8 %	Danmark	4 %	Bahamas	5 %	Cypern	0,3 %
Panama	5 %	Malta	3 %	Liberia	4 %	Liberia	0 %
Isle of Man	5 %	Panama	3 %	Danmark DIS	4 %	Danmark DIS	0 %
Liberia	5 %	UK	1 %	Spanien	3 %	Norge NIS	0 %
Singapore	3 %	Isle of Man	1 %	Malta	1 %	Grekland	0 %
Malta	2 %	Bahamas	0,4 %	Cypern	1 %	Isle of Man	0 %
Spanien	2 %	Liberia	0,2 %	Italien	0,1 %	Malta	0 %
UK	1 %	Norge NIS	0,2 %	Panama	0,1 %	Marshall-öarna	0 %
Cypern	0,4 %	Spanien	0 %	Grekland	0 %	Italien	0 %
Danmark DIS	0,3 %	Indonesien	0 %	Isle of Man	0 %	Spanien	0 %
Indonesien	0,2 %	Cypern	0 %	Marshall-öarna	0 %	Singapore	0 %
Övriga register	8 %	Övriga register	0 %	Övriga register	16 %	Övriga register	3 %
Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %
Tonnage (tusen dvt.)	59 380	Tonnage (tusen dvt.)	39 538	Tonnage (tusen dvt.)	6 259	Tonnage (tusen dvt.)	2 022

Källa: Bearbetning av UNCTADstat. Fartyg ≥ 100 dvt.

1.2 Den svenskregistrerade flottan

Den svenskregistrerade flottans andel av världshandelsflottan stabiliseras

Den svenskregistrerade flottans andel av världshandelsflottan (fartyg ≥ 100 brutto) har minskat sedan många år. Mätt i brutto var år 1991 andelen 0,8 procent men har därefter minskat till att år 2018 vara 0,2 procent.⁷ På senare år tycks dock andelen ha stabiliserats något.

Ser vi till EU-ländernas samlade nationella register, har den svenskregistrerade flottans andel av EU:s flotta minskat från cirka 3 procent år 1991, till drygt 1 procent 2018. Även här ser vi att den svenska andelen av EU:s flotta har stabiliserats något på senare år.

Samtidigt kan vi se att EU-ländernas samlade flotta har minskat sin andel av världshandelsflottan, från 26 procent år 1991 till 17 procent 2018. Medan EU har minskat sin andel har Kinas andel av världshandelsflottan ökat till 14 procent år 2018. Kinas andel är således fortfarande mindre än EU-ländernas samlade andel, men någon gång de närmaste åren kommer Kinas andel av världshandelsflottan att växa förbi EU-ländernas.⁸

Figur 1.3 visar den procentuella utvecklingen för den nationella handelsflottan i några närliggande länder samt för ett urval andra länder mellan 2011 och 2018, mätt i dödviktston (dvt).⁹ Bland de nordiska länderna har Danmarks flotta ökat mest, med knappt 40 procent sedan 2011. Norge har ökat sin flotta med cirka 10 procent, medan Finland och Sverige har minskat sin flotta.

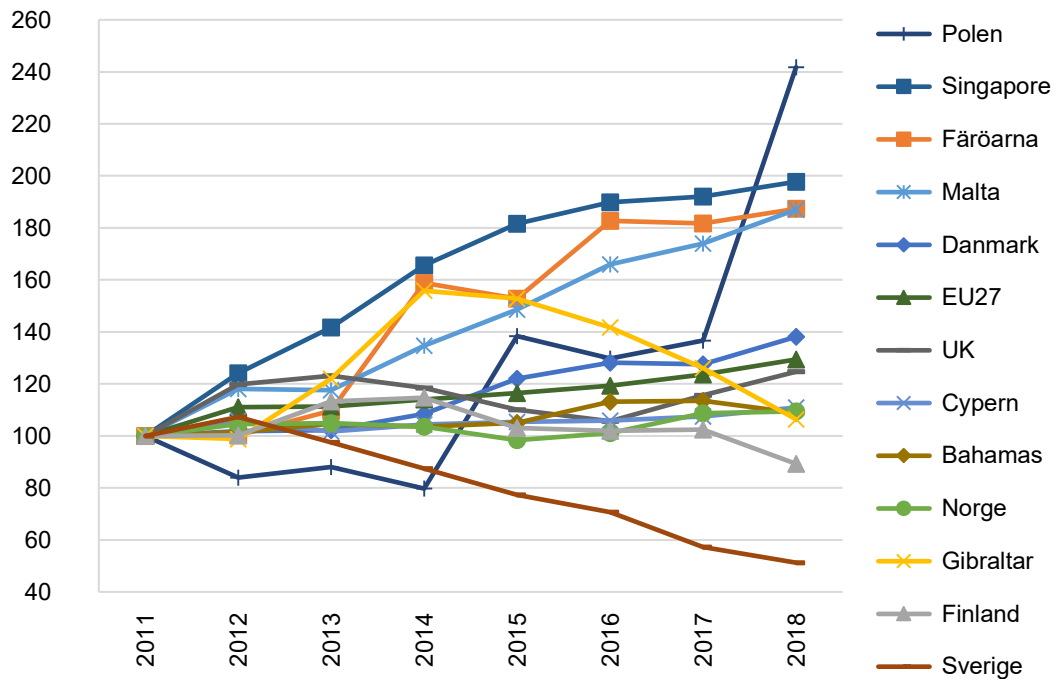
Färöarna har ökat kraftigt, lika mycket som stora register som Singapore och Malta, vilka är relativt populära bland skandinaviska redare (se Tabell 1.3). Andra populära register som Gibraltar, Cypern och Bahamas har ökat sin flotta mer måttligt, i ungefär samma utsträckning som Danmark och Norge.

Det fartygsregister som vuxit allra mest det senaste året är Polens, där tonnaget minskade mellan 2011 och 2014, men som därefter har haft en kraftig ökning. Dock handlar det om ett fåtal stora fartyg som har tillkommit. Polens flotta är knappt hälften så stor som Sveriges mätt i antal fartyg. Färöarnas flotta är ungefär en tredjedel av Sveriges i antal fartyg.

⁷ Trafikanalys (2019), Fartyg 2018, tabell 22.

⁸ Trafikanalys (2019), Fartyg 2018, tabell 23.

⁹ UNCTADstat redovisar uppgifter per den 1 januari respektive år.



Figur 1.3. Indexerad utveckling för handelsflottan i ett urval länder, år 2011–2018 (dvt).
Källa: Bearbetning av UNCTADstat.

Antalet svenskregistrerade fartyg ökar

Ser vi mer detaljerat på vad som har hänt inom den svenskregistrerade flottan mellan 2017 och 2018 ser vi att det har skett en viss ökning totalt sett. Tabell 1.4 visar att utvecklingen dock har varierat mellan olika storlekssegment. I storleksklassen 1 500–4 999 brutto har det under 2018 skett en ökning av antalet fartyg med nära 30 procent och en ökning av brutto-dräktighet med nära 40 procent. Bland de allra största fartygen $\geq 40\ 000$ brutto minskade dock antalet.

Tabell 1.4. Det svenska registrets utveckling mellan 31 dec 2017 och 31 dec 2018 per storleksklass.

Brutto-dräktighet	31 dec 2017		31 dec 2018		Förändring 2017-2018	
	Antal fartyg	Brutto 1 000 bt.	Antal fartyg	Brutto 1 000 bt.	Förändring antal fartyg	Förändring 1000 Brutto
100–499	186	38	189	39	+2 %	+3 %
500–1 499	15	12	16	13	+7 %	+8 %
1 500–4 999	21	62	27	86	+29 %	+39 %
5 000–39 999	58	1 095	63	1 124	+9 %	+3 %
40 000–	24	1 425	23	1 384	-4 %	-3 %
Totalt	304	2 632	318	2 646	+5 %	+0,5 %

Källa: Trafikanalys fartygsstatistik för 2017 och 2018, tabell 8.

Tabell 1.5 visar i vilka kategorier av fartyg som det har skett förändringar mellan 31 december 2017 och 31 december 2018. Det handlar framförallt om en ökning av antalet tankfartyg med drygt 40 procent, samt ett par stora fartyg i kategorin övriga passagerarfartyg.

Tabell 1.5. Det svenska registrets utveckling mellan 31 dec 2017 och 31 dec 2018 per fartygstyp (≥100 bt).

	31 dec 2017			31 dec 2018			Förändring 2017-2018		
	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	221	319	44	307	433	+42 %	+39 %	+36 %
Bulkfartyg	5	15	19	5	15	19	0 %	0 %	0 %
Torrlast-fartyg	78	1 488	827	81	1 380	708	+4 %	-7 %	-14 %
Passagerarfärjor*	40	828	150	36	820	144	-10 %	-1 %	-4 %
Passagerarfartyg övr.	150	80	14	152	124	31	+1 %	+55 %	+121 %
Totalt	304	2 632	1 330	318	2 646	1 335	+5 %	0,5 %	0,4 %

*Passagerarfärjor fraktar både passagerare och fordon.

Källa: Trafikanalys, *Fartyg 2017, 2018*, tab 2a, b.

Nettoförändringarna i flottan

Olika typer av händelser 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 få inregistreringar, men det kompenserade inte för utregistreringarna, vilket ledde till nettominskningar av flottan. Åren 2013–2015 var nettoförändringarna relativt små.¹⁰

Vad som ligger bakom nettoförändringarna i handelsflottan de senaste två åren illustreras av Tabell 1.6. År 2017 var nybyggen och inköp av fartyg större än året innan, men också försäljningarna och avregistreringarna var större, vilket ledde till en nettominskning med sex fartyg. År 2018 har det skett en utregistrering av 7 fartyg till andra register, men samtidigt en inregistrering av 20 fartyg, vilket har inneburit en nettoökning av flottan med 13 fartyg på sammanlagt 900 brutto.

¹⁰ Trafikanalys (2017), *Fartyg 2016 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2017:16.

Tabell 1.6. Anledningar bakom nettoförändringen i handelsflottan. Fartyg med brutto om minst 100.

	År 2017			År 2018		
	Antal fartyg	Brutto 1 000	Dödvikt 1 000 ton	Antal fartyg	Brutto 1 000	Dödvikt 1 000 ton
Nybyggd i utlandet	4	14	14	8	94	91
Nybyggd i Sverige	–	–	–	–	–	–
Inköpt begagnad från utlandet	2	6	8	3	68	26
Inregistrerad	–	–	–	20	108	119
Total ökning	6	19	22	31	270	235
Såld till utlandet	5	23	29	2	18	17
Utregistrerad	–	–	–	7	231	190
Avregistrerad	7	119	105	9	21	26
Total minskning	12	141	134	18	269	234
Nettoförändring	-6	-122	-112	13	0,9	1,7
Nettoförändring %	-2 %	-4 %	-8 %	4 %	0 %	0 %

Källa: Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018*, tabell 11.

2 Svenska hamnar

Hamnarna och deras hamnföretag bedriver service inom transport- och logistiknäringen med koppling till både land och sjö. Hamnföretagen verkar i hamnen som är en terminal vid vatten där passagerare, gods och olika trafikslag möts och logistiklösningar uppstår. Hamnverksamhet bedrivs av hamnbolag som är kommunal- eller privatägda.¹¹

Idag finns enligt Sjöfartsverkets författningssamling ett drygt 50-tal hamnar som omnämns som allmänna hamnar.¹² De allmänna hamnarna står för närmare 80 procent¹³ av all trafik mätt i fraktat gods och passagerare över de svenska hamnarna. Därutöver tillkommer ett antal industrihamnar av varierande storlek tätt sammankopplade till närliggande industri med ett begränsat antal godsslag. I hamnarna bedrivs hamn-, stuveri- och terminalverksamhet, inklusive lagerhållning med och utan anknytning till sjöfart. Därutöver kan hamnar också verka som speditör och skeppsmäklare. I vissa hamnar tillhandahålls också tjänster som är relaterade till kombiterminalsverksamhet.

Detta kapitel syftar till att ge en överblick av marknaden för hamnar och hamntjänster inom Sverige. Beskrivningen omfattar, förutom produkter, tjänster och aktörer, även vissa skeenden som präglar marknadsutvecklingen nu och i framtiden. Kapitlet avslutas med en jämförelse mellan några svenska och europeiska hamnar och hur de hanterar frågor av strategisk betydelse för sin framtida utveckling.

Vad är hamnverksamhet?

Med hamnverksamhet avses här anläggning och drift av kajer, byggnader och andra anläggningar inom hamnområdet liksom tjänster och hantering av fartyg, passagerare, besättning och last i samband med fartygs ankomst, avgång och vistelse i hamn.

Förutom tillgång och tillhandahållande av fasta anslutningar såsom hamn och hamninlopp samt kajer, magasin, lagring i hamnen ingår i hamnars verksamhet en rad olika tjänster. Det handlar till exempel om planerings- och kommunikationssystem, tjänster för bogsering och hamnrodd¹⁴ vid fartygs ankomst och avgång, terminaler och terminaltjänster för passagerare och för olika former av gods, stuveritjänster för lastning och lossning av fartyg, tjänster i samband med passagerartransporter, tillgång och anslutning till olika former av landservice såsom el, vatten och avlopp, mottagning av sopor med mera.

I en rapport från europeiska revisionsrätten¹⁵ sammanfattas tillhandahållandet av hamntjänster i följande gruppering.

- Allmän transportinfrastruktur (till exempel inseglingrännor och kajer) och kringliggande infrastruktur (till exempel utrustning för muddring och isbrytning).
- Tekniska navigationstjänster: lotsning, bogsering och förtöjning.

¹¹ Av branschorganisationen Sveriges hamnars medlemmar är hälften av hamnarna kommunalt helägda bolag. Den andra hälften av hamnarna har privata ägarintressen och av dem har hälften en privat ägarmajoritet, www.sverigeshamnar.se.

¹² SJÖFS 2013:4.

¹³ 78,4 % enligt www.sverigeshamnar.se.

¹⁴ Att förtöja och släppa förtöjning kallas hamnrodd.

¹⁵ *Sjötransporten inom EU: på stormigt hav – till stora delar oändamålsenliga och ohållbara investeringar*. Europeiska revisionsrätten 2016.

- Driftsinfrastruktur och suprastruktur (till exempel kajplatser och kranar) som vanligen tillhandahålls av terminaloperatörerna.
- Tjänster för hantering av passagerare och last.

Därtill kan i hamnarna, i olika utsträckning, bedrivas annan form av verksamhet som behövs och efterfrågas i anslutning till sjötransporter såsom speditörstjänster och skepps-mäkleritjänster. Det kan också handla om leveranser av förnödenheter och utrustning (s.k. supplytjänster), olika former av reparations- eller underhållstjänster samt bunkring av drivmedel med mera.

Marknadens storlek

Hamnarnas storlek brukar beskrivas utifrån hanterad mängd gods och passagerare där en väsentlig koncentration märks för Sydsverige och Västsverige. Övriga regioner hanterar betydligt lägre andelar av den totala import- och exportvolymen och, med undantag från främst Stockholms hamnar, mindre passagerartrafik. En viss generalisering kan också märkas på så sätt att gods via de sydsvenska hamnarna främst har sin avsättning på den europeiska marknaden, medan gods via de västsvenska hamnarna har ett något större geografiskt avsättningsområde. Av den totala importerade godsvolymen dominerar dock volymmässigt importen av råolja som hanteras främst via Göteborgs hamn och industrihamnen Brofjorden.

Totalt lastades och lossades 179 miljoner ton gods över kaj i hamnarna och totalt drygt 30 miljoner passagerare steg på eller av fartyg i svenska hamnar år 2018.¹⁶ Många hamnar hanterar dock alltmer gods som aldrig går över kaj, till exempel kombiterminaler för omlastning mellan bil och järnväg. Likaså besöker allt fler kryssningsfartyg svenska hamnar med passagerare som inte stiger på eller av. Dessa gods- och passagerarmängder låter sig inte mätas på något bra sätt.

Sveriges största hamnföretag, räknat sammantaget utifrån hanterade mängder av passagerare och gods i hamnen, är Göteborgs hamn. Därefter följer Trelleborgs hamn, Stockholms hamnar med Kapellskär och Nynäshamn, Helsingborgs hamn, Malmö hamn (en del av Copenhagen Malmö port), Luleå hamn, Oxelösunds hamn, Gävle hamn, Karlshamns hamn samt Norrköpings hamn.

Lokala marknader

Eftersom merparten av den svenska sjöfarten handlar om utrikes sjöfart (där last eller passagerare har ett slutligt ursprung eller destination i ett annat land än Sverige) hanterar också de flesta hamnar i Sverige sjöfart med utrikes destinationer. Men det skiljer sig också åt mellan fjärrsjöfart (oceangående med destination i andra världsdelar än Europa) och närsjöfart (inom Norden och Europa ned till Medelhavet). En stor del av den svenska godssjöfarten består av så kallad feedertrafik, där last går korta sträckor med mindre fartyg för omlastning i en fjärrgående hamn i stora fartyg till mer avlägsna destinationer.

Även om svenska hamnar vanligen erbjuder hantering av alla lasttyper är de i praktiken ofta specialiserade på en viss typ, beroende på situationen (företag, råvaror, handelsvägar) i den närmaste omgivningen. Tillgången på vägar, järnvägar och andra anslutningar är också avgörande för marknadssituationen. Hamnbranschen i Sverige består följaktligen i hög grad av lokala marknader där hamnen i en viss region ofta är det enda alternativet.

¹⁶ Trafikanalys, *Sjötrafik 2018*, statistik 2019:15.

2.1 Marknadssegment

Flödet av gods och passagerare i hamnarna ser mycket olika ut. Även om, som nämnts, alla hamnar i stort sett kan hantera alla typer av fartyg och typer av last är hamnföretagen ofta specialiserade. Varje typ av last har sina egna behov och kräver sin speciella hantering och utrustning. Vissa hamnar är till exempel specialiserade på att hantera gods som rullas på och av fartygen, s.k. **godsorienterad färje- och rorotrafik**. Andra är främst **passagerarhamnar** med passagerarfärjor och kryssningsfartyg. Vissa hamnar är specialiserade på och koncentrerade kring **container- och bulkhantering**. På vissa strategiska ställen i Sverige finns **oljehamnar**. Vidare finns specialiserade hamnanläggningar för papper och för hantering av skogs-produkter, bilar med mera. Däremot håller styckegodshamnarna på att försvinna till förmån för en mer rationell och säker containerhantering.

Med utgångspunkt i hamnstrategiutredningen¹⁷ kan hamnstrukturen i Sverige beskrivas i följande indelning utifrån hamnens funktion. I stor utsträckning utgår denna från hamnarnas geografiska placering, men den beskriver också vilken typ av last som huvudsakligen hanteras i hamnarna. De flesta svenska hamnar har dock i praktiken flera funktioner och kan ta emot och hantera flera olika typer av gods. Göteborg sticker dock ut och fyller i stort sett samtliga funktioner som både industrihamn, bro- och passagerarhamn, containerhamn samt fordonshamn.

Industrihamnar

Hamnar som hanterar skog- och stålprodukter för svensk basindustri. Dessa hamnar finns utspridda över landet. Exempel är hamnarna i Luleå och Sundsvall.

Sundsvalls hamn är en av Sveriges största skogsindustrihamnar. Ägande (av infrastruktur) och drift av hamnen i Tunadal sker i ett av kommunen (85 %) och SCA (15 %) ägt bolag Sundsvalls Hamn AB. Sundsvalls Hamn AB ansvarar också för administration av Sundsvall Oljehamn AB (Vindskärsudde och Mokajen). Stuveriverksamhet inom Tunadalshamnen bedrivs sedan 2008 av Interforest Terminal Sundsvall inom SCA Logistics AB.

Fastigheterna inom Tunadals hamnområde ägs av Sundsvalls kommun med undantag för området där SCA Logistics kontor och parkering ligger. Det ägs av SCA Logistics. Fastigheterna där verkstadsbyggnaderna ligger ägs av Sundsvalls Hamn AB. Förutom Tunadalskajen finns Gasol- och kaolinkajen, Korstabäckskajen samt ett roroläge.

Hamnen fungerar som kontaktpunkt till de europeiska marknaderna och har regelbundna turer till Rotterdam, Lübeck och London. Järnvägsanslutning finns till hamnen, som hanterar både roro- och containerfartyg.

Luleå hamn är en av EU utpekad corehamn och en av Sveriges fem största hamnar för torrt bulk gods. Luleå Hamn består av sex hamndelar. Victoriahamnen och Uddebo oljehamn är allmänna kajer. Cementas anläggning för lossning av cement och LKAB:s utlastningskaj för malm vid Sandskär är industrikajer. Strömörhamnen är för tjänstebåtar och den gamla malmhamnen vid Svartön används som kajplats för isbrytare och kryssningsfartyg.

Hamnen ägs av Luleå kommun och hamndelarna i centrala Luleå, Norra och Södra Hamn, drivs och förvaltas av Luleå kommuns fritidsförvaltning, Enheten för Skärgård & Turism.

Passagerarhamnar och brohamnar

Hamnar som fungerar som bro till våra grannländer och hanterar transporter av både gods och passagerare. Flera av brohamnarna är rena passagerarhamnar och de finns

¹⁷ SOU 2007:58.

huvudsakligen i Sydsverige, Västsverige och i Stockholmsområdet. Exempel är Stockholms hamnar samt Trelleborgs hamn.

I *Stockholms hamn* AB, som är ett kommunalägt bolag, ingår de tre hamnarna Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn. Bolaget förvaltar också flertalet kajer och hamnar i Stockholms innerstad, bland annat Stadsgården, Skeppsbron, Södermälstrand och Värtahamnen liksom slussar och båthållplatser för yrkes- och privattrafik. I frihamnen finns containerterminalen och på Loudden driver man en av Stockholms energihamnar.

Hamnarna är viktiga knutpunkter för både passagerare och gods. Från Värtahamnen går färjetrafik på Helsingfors, Åbo, Riga och Tallinn. Frihamnen hanterar färjetrafik på Sankt Petersburg samt containertrafik på Bremerhaven, Hamburg och Antwerpen. Från Stadsgården går färjetrafik på Helsingfors och Åbo samt renodlad kryssningstrafik. Internationella kryssningsfartyg anlöper också Frihamnen, Värtahamnen, Stadsgården och Skeppsbron. Skärgårdstrafiken är främst samlad kring Strömmen och Nybroviken.

Från Nynäshamns hamn går färjetrafik till hamnar i mellersta och östra Östersjön – Visby, Gdansk, Gdynia och Ventspils. Det är färjor som tar både passagerare och gods. Nynäshamn tar även emot större internationella kryssningsfartyg som inte har möjlighet eller väljer att ta sig igenom Stockholms skärgård.

Kapellskärs hamn har stor betydelse för godstransporter till och från Finland och Estland. Härifrån går fartyg med främst gods men även passagerare till Nådendal, Paldiski och Mariehamn.

Färjorna från Stockholms hamnar fungerar som en bro till Gotland, Finland, Ryssland, Polen och Baltikum. Enligt uppgifter från Stockholms hamn spenderar 11 miljoner passagerare varje år fem miljarder kronor, fyller sju hotell, skapar 4 100 arbetstillfällen och står för en stor del av turistnäringen i Stockholm. Sju miljoner ton gods förflyttas också via färje- och rorotrafiken.

Trelleborgs hamn AB ägs av Trelleborgs kommun och bedriver hamn- och terminalverksamhet i Trelleborgs hamn. Den är Skandinavien största ro-ro- och näst största färjehamn och en av fem svenska corehamnar. Hamnen har åtta rorolägen med olika rampsystem och spåranslutningar och är Östersjöns största järnvägshamn med möjlighet att ta emot de största järnvägsfärjorna i världen. Terminalverksamheten med stuveri, drift och fordonshantering drivs i egen regi.

Idag passerar 12 ropaxfärjor de fyra transportkorridorerna mellan Trelleborg och europeiska kontinenten och från Trelleborgs hamn utgår färjeförbindelser till och från kontinenten, till Swinoujscie, Sassnitz, Rostock och till Travemünde. I övrigt hanteras spannmål, gödning och olja i hamnen. Trelleborgs Hamn utgör idag en intermodal "hub" i trafiken mellan Skandinavien och Kontinentaleuropa.

Energihamnar

Hamnar som hanterar huvudsakligen oljeprodukter och andra bränslen. De finns främst på Västkusten där de stora oljeraffinaderierna finns, men även i andra delar av Sverige hanteras bränsleprodukter för den egna lokala marknadens behov samt för transitlagring. Exempel är Göteborg och Gävle. Volymmässigt är den privata hamnen i Brofjorden Sveriges största oljehamn.

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad. I hamnen finns terminaler för container, ro-ro, bilar, passagerare samt olja och andra energiprodukter. Energihamnen i Göteborg är Sveriges största allmänna energihamn och viktig för energiförsörjningen i hela landet. De näraliggande raffinaderierna Preem Göteborg respektive St1 Refinery är stora kunder. Enligt Göteborgs

hamn anlöper varje år cirka 2 500 tankfartyg och totalt hanteras i hamnen över 20 miljoner ton råolja, bensin, diesel och andra energiprodukter. Depåverksamheten i Göteborgs energihamn försörjer hela Västsverige samt stora delar av övriga Sverige med bensin och diesel. I Göteborgs Hamn finns också en omfattande lagringsverksamhet i cisterner och bergum.

Gävle hamn ägs och drivs i ett av kommunen ägt bolag Gävle hamn AB. Hamnen har sex terminaler, containerterminalen, bulkterminalen, kombiterminalen, terminal Granudden och energiterminalen som består av terminal olja och terminal kemi. Den operativa driften i container-, bulk- och CFS-terminaler¹⁸ utförs av Yilport. Energihamnen driftas i huvudsak av petroleumbolagen. Energiterminalen är en av Sveriges största. Gävle Energihamn förser Arlandas flygplats med sitt behov av flygbränsle genom två dagliga tågpendlar. Gävle hamn uppger att dessa två dagliga tåg har ersatt 55 tankbilar som tidigare rörde sig i Stockholms innerstad varje dag. Samtliga stora petroleum- och kemikaliebolag är representerade i energiterminalen. Ett gemensamt ledningsnät sammanbinder de olika oljebolagens depåer med kajerna. Ledningsnätet från kajerna fram till respektive oljedepå ägs och underhålls av Gävle Hamn.

Brofjorden är en privat hamn ägd av energibolaget Preem. Brofjordens hamn med Lysekil som närmaste ort är Sveriges näst största hamn, och landets största oljehamn med cirka 1 500 anlöp per år. Preem äger raffinaderier i såväl Lysekil som i Göteborg. I Lysekil raffinerar nästan bara högsvavlig råolja, framför allt från Ryssland.

Containerhamnar

Den ökande containeriseringen på senare år har gjort det tekniskt möjligt att lasta allt fler godsslag i containrar. Det har också lett till att flera av de svenska hamnar har satsat på att starta eller utöka sin containerhantering. Exempel är Göteborgs hamn och Helsingborgs hamn. Stockholms hamnar utökar nu också sin containerhantering genom den nya Norvikhamnen som är under uppbyggnad.

Containerhamnen i *Göteborgs hamn* är Skandinavien största. Här hanteras cirka 60 procent av Sveriges containerhandel, jämnt fördelat mellan export och import. Över 40 containerrederier erbjuder service från Göteborgs Hamn varje vecka. Hamnen har ett brett linjeutbud som inkluderar till exempel 130 direktlinjer till destinationer i Europa, Asien, Mellanöstern, Afrika och Nordamerika. Förutom direkttrafiken även trafik till de stora omlastningsnaven på kontinenten.

Exporten består mestadels av stål, fordon samt skogsprodukter som papper, pappersmassa och trävaror. Importen består främst av konsumtionsvaror som kläder, möbler, livsmedel, elektronik med mera. Balansen mellan import och export är jämn i Göteborgs Hamn – 50/50.

Göteborgs stad äger och driver hamnen och dess infrastruktur men hyr ut hamnkapacitet för terminalservice till privata företag. Merparten av containrarna i containerhamnen hanteras av APM Terminals Gothenburg. Dessutom finns ett brett utbud av andra tjänster – allt från containerdepåer och containerservice, omlastning av export- och importgods till lager- och logistiktjänster.

Helsingborgs hamn består av hamnarna Nordhamnen, Västhamnen och Sydhamnen. Västhamnen används för containerhantering. Där finns sammanlagt tre ramper för hantering av rorotrafik, tre spårbundna containerkranar och två mobila kranar. I Skåneterminalen

¹⁸ Container Freight Station (CFS) Granudden hanterar framför allt pappersprodukter i tre stora magasin på 51 000 kvadratmeter. Här finns både järnväg inomhus och belastningsplattor för stuffing av containrar. Här lastas ungefär 20 000 containrar med papper varje år.

hanteras roro- och viss containertrafik, projektlaster samt all packning och brytning av container.

Hamnen ägs av Helsingborgs stad och är Sveriges näst största containerhamn. Containertrafiken har växt successivt sedan Öresundsbron öppnade. År 1998 uppgick den till cirka 15 procent för att år 2012 utgöra majoriteten av allt hanterat och lagrat gods i hamnen.¹⁹ Under hamnkonflikten i Göteborg fick Helsingborg också in mycket större lastvolymmer med åtföljande behov av utbyggnad av kapacitet.

Nyligen invigdes kaj 903 och med den nya mobilkranen har hamnen nu tre kajer för containerfartyg. Hamnen kan nu ta emot större containerfartyg.

Fordonshamnar

Dessa har en viktig roll i fordonsindustrins transportkedjor och Göteborg, Södertälje och Umeå är exempel på denna typ av hamnar. En ny trend inom detta segment är så kallade transshipmenthamnar där hamnarna fungerar som lager för bilar som tillverkas på andra kontinenter, främst Asien. Vid sidan av Malmö hamn finns det privatägda Wallhamn som exempel på sådana transshipmenthamnar.

I *Göteborgs hamn* finns fyra roro-terminaler som hanterar alla typer av rullande gods, samt även containrar och gods på kassetter. Två av fyra terminaler är järnvägsanslutna med spår direkt ner på kajerna. I hamnterminalerna, eller i nära anslutning, finns flera omlastnings-terminaler som erbjuder stuff och stripp. Volvo som granne och stor kund har bidragit till att hamnen blivit Sveriges största utskeppningshamn av fordon. Här finns också en betydande import av flera olika bilmärken.

Verksamheten i *Malmö hamn* är del av ett danskt-svenskt joint venture i ett svenskregistrerat aktiebolag som bedriver hamn- och terminalverksamhet i Köpenhamn och Malmö. Företaget Copenhagen Malmö Port AB (CMP), ägs av City & Port Development I/S (50 %)²⁰, City of Malmö (27 %) samt en rad andra privata ägare (23 %). CMP hyr anläggningar i hamnen såsom kajer, magasin, byggnader med mera från City & Port Development och från Malmö stad.

CMP bildades år 2001 som ett resultat av öppnandet av den nya Öresundsbron år 2000 mellan Köpenhamn och Malmö. Bron innebar ett slut på stora delar av den gränsöverskridande sjötrafiken och en kraftig minskning av omsättningen för gods- och passagerartrafiken i de två hamnarna. Samarbetet syftade till att ta vara på nya transport- och logistikmöjligheter i regionen där en gemensam hamn skulle öppna för att nå marknaderna i Danmark, Sverige och Norge i ett och samma anslutningsområde.

Insjöhamnar

Insjöhamnar finns exempelvis i Vänern och i Mälaren där gemensamma hamnbolag har bildats (Vänerhamn respektive Mälarenhamn). De fyller också en viktig funktion för att avlasta transporter på väg och järnväg och kallas av hamnstrategiutredningen för avlastningshamnar.

Inlands- och kustsjöfarten på Vänern och Göta Älv till Göteborgs Hamn samt sjöfart på Mälaren och ut till kusten via Södertälje omfattas av EU:s regelverk för inlandssjöfart. Det innebär att enklare typer av fartyg med bland annat lägre bemanningskrav är tillåtna.

Samarbetet mellan *Vänerhamnarna* har samlats i ett av kommunerna gemensamt bolag Vänerhamn AB. I bolaget ingår hamnarna i Karlstad, Lidköping, Kristinehamn, Vänersborg och Otterbäcken. Samtliga hamnar hanterar bulk gods som till exempel malm, slig, sten, metaller,

¹⁹ www.port.helsingborg.se/foretag/gods-och-trafik/godsstatistik.

²⁰ Ägs i sin tur av Köpenhamn stad (95 %) och den danska staten (5 %).

kemikalier, salt och biomaterial. En viktig varugrupp är produkter till och från det mellansvenska jordbruket liksom stora volymer förädlade produkter från framförallt skogsindustrin. I Karlstad finns också en oljehamn för lagring, omlastning och distribution av oljeprodukter. Vänerterminalen magasinerar, bearbetar och omlastar bland annat pappersprodukter från regionens pappersbruk. Flera av anläggningarna hanterar också sågade trävaror och en rad insatsvaror för bygg- och verkstadsindustrin. Ett växande område är hantering av styckegods med kompletta transport- och lagerlösningar vid import.

Regeringen har i den nationella infrastrukturplanen för 2018-2029 gett klartecken till investeringar i nya slussar i Trollhätte kanal och Göta älv. Byggnation av nya slussar kommer påbörjas med start senare delen av perioden 2024–2029.²¹

Mälarhus AB omfattar hamnarna Västerås och Köping. Bolaget ägs till 55 procent av Västerås stad och till 45 procent av Köpings kommun. Hamnarna förbinder Östersjön till Mälaren genom Södertälje kanal och fungerar som omlastningshamnar med mindre fartyg för industri och näringsliv i Mälardalen till hamnar i Europa och övriga världen. Båda hamnarna kan ta in fartyg via Södertälje upp till Mälarmax (6,50 resp 6,80 meter i slussen) och hanterar laster av såväl olja som spannmål. I Västerås som har de längsta kajerna och där den största delen av kranlossning sker, finns dessutom en rorokaj.

Regeringen har avsatt pengar för att förbättra infrastrukturen för sjöfarten på Mälaren, det så kallade Mälarpjektet med bland annat arbete att öka framkomligheten i Södertälje kanal.²²

2.2 Gods och passagerare i hamnarna

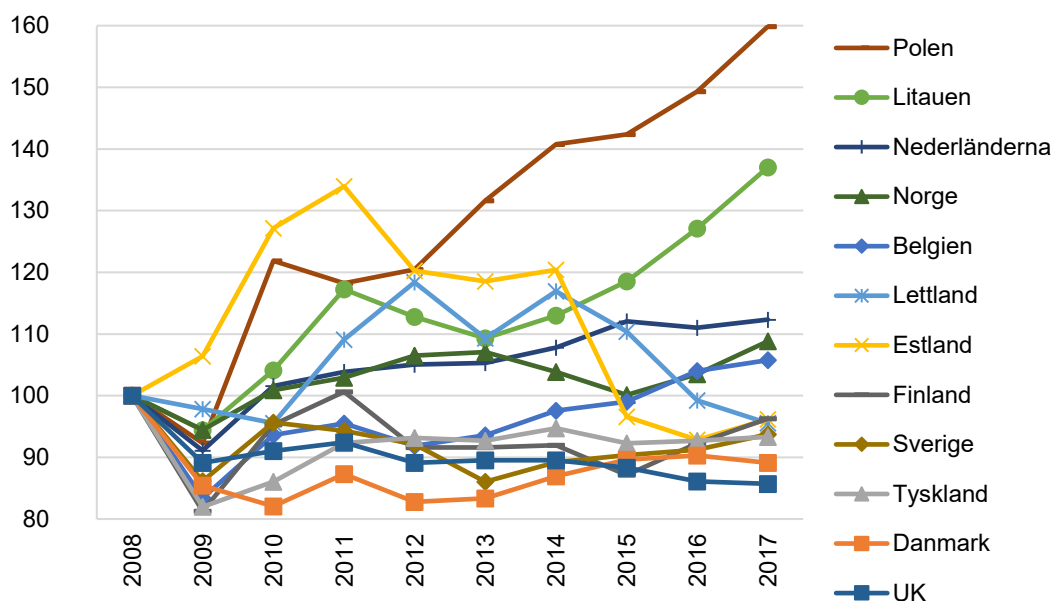
Både i regeringens maritima strategi och i godstransportstrategin lyfter regeringen fram hamnarna och menar att det är viktigt att stärka de svenska hamnarnas konkurrenskraft, i syfte att bidra till ett mer utvecklat transportsystem och ytterst för att svensk industri ska kunna vidmakthålla och utveckla sin konkurrenskraft. Detta avsnitt beskriver hamnarnas utveckling när det gäller godshantering, som skulle kunna ses som en indikator (bland andra) på hamnarnas konkurrenskraft när det gäller att locka fartyg och gods till den egna hamnen. En jämförelse görs också mellan de svenska hamnarna och hamnar i närområdet.

Godsvolymer 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 2.1 visar utvecklingen för den samlade godshantering i alla hamnar från år 2008 till år 2017, för ett urval europeiska länder i norra Europa.

²¹ Regeringens skrivelse 2017/18:278, *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029*, www.regeringen.se/49ddd6/contentassets/93fe7796654b49b6a513dcf72900c728/nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-2018-2019-skr.pdf.

²² *ibid.*



Figur 2.1. Indexerad utveckling för godshandling i ett urval av europeiska länder. År 2008=100.
Källa: Eurostat.

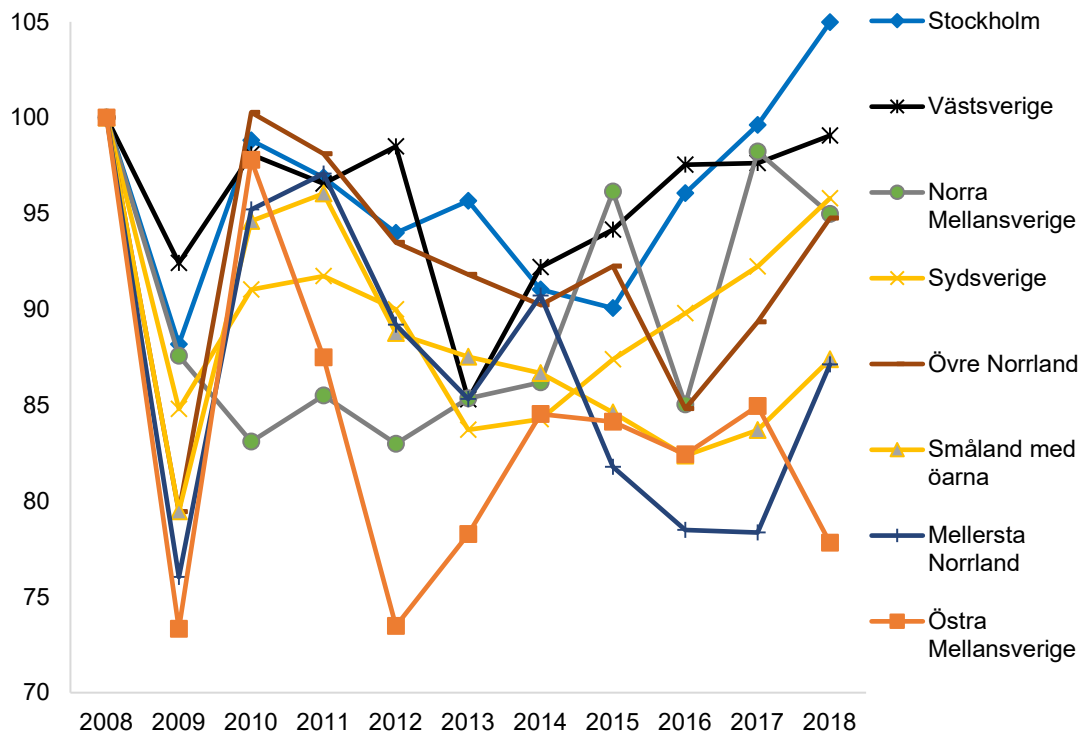
Bland dessa länder har Polens hamnar haft den kraftigaste utvecklingen. Även Litauens hamnar har ökat kraftigt på senare år. Detta är en rimlig utveckling med tanke på att allt mer gods fraktas i öst-västlig riktning inom Europa. Hamnar på Östersjöns östra kust kommer sannolikt att öka sin godstrafik i takt med att det stora Belt and Road-initiativet utvecklas och den eurasiska järnvägstrafiken ökar mellan Europa och Asien. Den totalt sett minskade godshandlingen i Estland och Lettland på senare år förklaras till stor del av en minskning av olje- och petroleumprodukter (flytande bulk).

Nederländerna och Belgien med sina dominerande hamnar Rotterdam respektive Antwerpen har haft en svag men positiv utveckling. Sverige, Danmark och Finland har sedan 2008 haft en minskad godshandling med 5 till 10 procent.

Godsvolymer i svenska hamnar

Figur 2.2 visar godshandlingens utveckling i Sverige fördelat på de åtta riksområdena.²³ 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 2.1 har godshandlingen över svenska hamnar minskat med knappt 10 procent sedan år 2008. I vissa riksområden har minskningen under perioden varit större, till exempel i 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.

²³ Trafikanalys har av sekretessskäl inte möjlighet att redovisa uppgifter om godsvolym per hamn. För en karta över riksområdena, se, www.scb.se/Grupp/Hitta_statistik/Internationell_statistik/Dokument/NUTS_1_2_3_20080101.pdf.



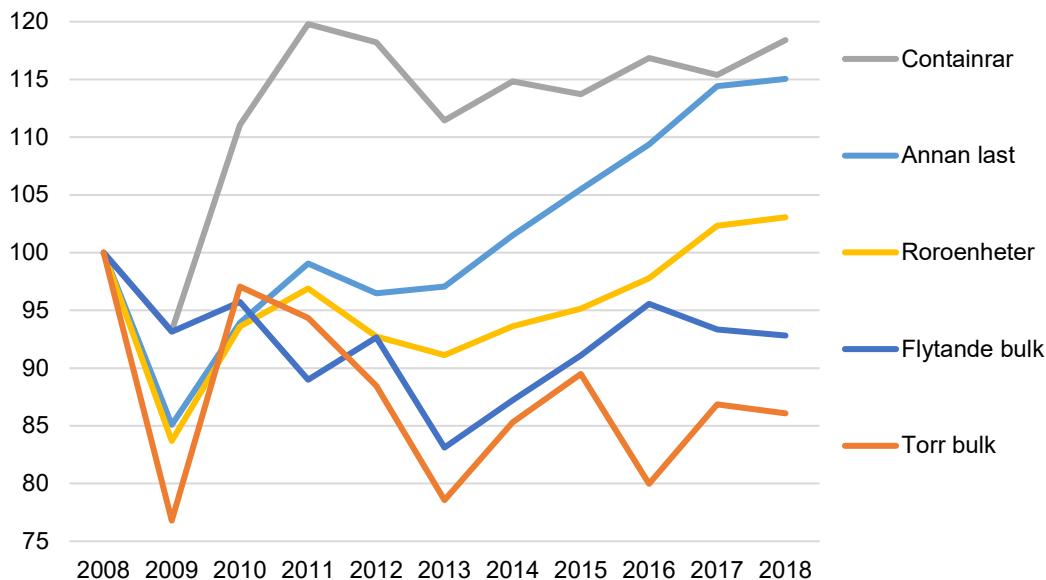
Figur 2.2. Indexerad utveckling för godshantering i svenska hamnar fördelat på riksområden (NUTS II). Källa: Bearbetning av Trafikanalys statistik *Sjötrafik* (tabell 12).

Efter en period av minskande gods vände 2015 trenden för Stockholm som därefter har haft en relativt kraftig ökning i godshantering. För närvarande pågår en utflyttning av godshantering till de mer perifera ytterhamnarna i norr och söder. Hanteringen av containrar kommer att flytta till den nybyggda Norviks hamn utanför Nynäshamn. Norviks hamn kommer också ha en större kapacitet än vad som hittills funnits i Stockholm.

Utvecklingen för olika godstyper

De största godsmängderna inom sjöfart utgörs av flytande bulk (främst oljeprodukter), roroenheter, torr bulk (malm, spannmål), annan last²⁴ samt containrar, i den ordningen. Figur 4.3 visar den relativa utvecklingen av godsmängden inom dessa olika typer av gods för åren 2008–2018. Mellan 2008 och 2013 visar containergodset en kraftig ökning, medan övriga godstyper visar en svag utveckling. Mellan 2013 och 2018 har däremot alla godstyper ökat. Containergodset ökade kraftigt mellan 2009 och 2011, men därefter har mängden roroenheter ökat snabbare än containergodset. Allra mest har kategorin annan last ökat.

²⁴ Annan last är gods som ej kunnat kategoriseras till exempel på grund av ofullständiga uppgifter.



Figur 2.3. Indexerad utveckling av godsmängden inom olika godstyper år 2008–2018.
Källa: Bearbetning av Trafikanalys statistik *Sjötrafik*, tab. 2A.

Den kraftiga ökningen av roroenheter bland svenska hamnar avspeglas även bland närliggande europeiska hamnar. Under perioden 2014–2017 ökade rorotrafiken i Östersjön mest i Polen och Estland med omkring 25 procent vardera, i Danmark var ökningen 14 procent, medan ökningen i Sverige och Finland under samma period var 9 procent vardera. Under samma period låg containertrafiken relativt stabil i Sverige med en ökning på en procent, medan containertrafiken ökade i Finland med 12 procent, i Polen med 11 procent och i Danmark med 8 procent.²⁵

Passagerartrafik

Inrikestrafiken är i princip lika med färjetrafik till och från Gotland. Enligt Trafikanalys statistik reste 1,8 miljoner passagerare till och från Gotland under 2018, vilket var en minskning med 5 procent jämfört med 2017.

I utrikes färjetrafik uppgick antalet passagerare under 2018 till 26 miljoner, vilket var i nivå med 2017. De största utrikes passagerarströmmarna går till och från Danmark, följt av Finland, Tyskland och Norge. Antalet passagerare till och från Danmark fortsätter att minska, från drygt 12 miljoner år 2009 till knappt 10 miljoner under 2018. Minskningen var 1,5 procent jämfört med 2017.

Även antalet passagerare till och från Finland minskade under 2018 med 3 procent jämfört med 2017 till 8,6 miljoner passagerare. Mellan Sverige och Norge ökade dock antalet passagerare med 7 procent jämfört med 2017 till 1,5 miljoner.²⁶

²⁵ Eurostat 2019, *Godshandling i hamnar, nationell nivå*, uppdaterad 22 maj 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=mar_mg_am_cwhc&lang=en.

²⁶ Trafikanalys (2019), *Sjötrafik 2018*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik.

Därutöver finns en förhållandevis stor kryssningstrafik till hamnar i norra Europa och trafiken ökar. Bland hamnarna i Östersjön är Köpenhamn den mest besökta kryssningshamnen med lite fler än 340 anlöp under 2018, tätt följd av Tallinn med lite färre än 340 anlöp. Därefter kommer Helsingfors, Sankt Petersburg, Stockholm i nämnd ordning med mellan 250 och 300 anlöp under 2018. Ganska långt efter kommer Visby, Skagen och Göteborg med mellan 40 och 80 anlöp vardera under 2018.²⁷

2.3 Institutionella förhållanden

I Sverige skiljer vi på allmänna hamnar och enskilda hamnar. Landets 54 allmänna hamnar är kungjorda i Sjöfartsverkets författningssamling (SJÖFS 2013:4).

Beslut om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn meddelas av regeringen eller, om regeringen så beslutar, av Sjöfartsverket (lag 1983:293 och förordning 1998:898). Transportstyrelsen får efter samråd med Sjöfartsverket meddela föreskrifter enligt lagen om inrättande utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn (förordning 2008:1130). För att en hamn ska vara allmän krävs att den är upplåten för allmän trafik och är av betydelse för den allmänna samfärdseln. En skyldighet råder att hålla hamnen öppen för all sjöfart inom ramen för hamnens djup och kapacitet med mera. Hamninnehavaren får också viss rådighet över området i en allmän hamn även om innehavaren inte äger hela området. Hamninnehavaren får till exempel vidta åtgärder i vattnet och ta ut avgifter av fartyg som passerar genom hamnen utan att angöra hamnens anläggningar.

Miljöreglering

Hamnverksamhet omfattas av miljöbalken (1998:808). Tillståndsgivare är länsstyrelsen, tillsynsmyndighet är kommunens miljökontor. Hamnordningen²⁸ gäller inom de allmänna hamnområdena i kommunen och innehåller trafikbestämmelser, regler gällande förtöjning, förhalning, förflyttning, anmälningsskyldighet, lastning, lossning och uppläggning av gods, särskilda ordningsföreskrifter samt ansvarsbestämmelser. Hamndirektören utövar myndighet på direkt uppdrag av kommunen.

Skydds- och säkerhetsreglering

Sedan terrorattentaten den 11 september 2001 har det gjorts stora skärpningar kring säkerhet i hamnarna. Tillkomsten av IMO:s regler kring hamnskydd, den s.k. ISPS-koden (*International Ship and Port Facility Security Code*) och regler kring sjöfartsskydd, tilläggen till SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea*), innebär att Sverige fastställde en ny lag, lagen om Sjöfartsskydd (2004:487). Under 2007 kompletterades lagstiftningen med en ny lag, lag om hamnskydd (2006:1209). Tillsynsmyndighet för ISPS-koden och hamnskydd är Transportstyrelsen. Rikspolisstyrelsen beslutar, normalt efter att ha hört Transportstyrelsen och Kustbevakningen, om vilken skyddsnivå som ska råda för ett fartyg eller en hamnanläggning.²⁹

²⁷ Cruise Europe, www.cruiseurope.com/statistics.

²⁸ Lokala ordnings- och säkerhetsföreskrifter beslutade av kommunen med stöd av 1§ förordningen (SFS 1993:1632) med bemyndigande för kommuner och länsstyrelser att meddela lokala föreskrifter enligt ordningslagen (SFS 1993:1617).

²⁹ www.port.helsingborg.se/foretag/om-oss/kvalitet-miljo-sakerhet

Organisering, finansiering och prisbildning

I Sverige ägs hamnarna till övervägande del av kommunerna. Ungefär hälften av de allmänna hamnarna är helt kommunalt ägda medan resterande även har privata ägarintressen i varierande grad. Det finns också helt privatägda allmänna hamnar. Utöver de allmänna hamnarna finns som nämnts ett stort antal industrihamnar som i första hand är knutna till industriföretag. De hamnar som är helt kommunalt ägda drivs i nästan samtliga fall som självständiga kommunala bolag. Det finns dock några hamnar som drivs som en del av den kommunala förvaltningen. När det gäller ägande av marken i hamnen finns två huvudmodeller, antingen står hamnbolaget själv som ägare av marken eller så arrenderar hamnbolaget marken av kommunen.

De kommunala hamnarna tillåts, i motsats till förhållandena i till exempel Danmark, Finland och Norge, att använda avkastningen från hamnverksamheten även till andra kommunala verksamheter. I Sverige har de kommunala hamnbolagen samma rättigheter och skyldigheter som övriga svenska företag. Sverige har ingen särskild reglering om till exempel ansvaret för och driften av hamnar.

Integrerade hamnar och landlord-hamnar

Den klart vanligaste organisationsformen i den svenska hamnsektorn är s.k. integrerade hamnar där hamnbolaget står för såväl hamnledning och hamninfrastruktur som godshantering. Under senare år har tendensen dock varit att godshanteringen privatiseras och att hamnverksamheten organisatoriskt anpassas till den klassiska europeiska hamnmodellen med en offentlig hamnmyndighet och privata hamnoperatörer (hyresvårdsmodellen eller s.k. landlord). Exempel på sådana verksamhetsformer är driften av containerhamnarna i Gävle och Göteborg. Den ledningsfunktion som i dessa hamnar ibland kallas hamnmyndighet motsvarar dock inte den särskilda myndighet som finns i många andra länder där myndigheten har en egen offentligrättslig ställning. Begreppet hamnmyndighet har i Sverige ingen särskild rättslig innebörd, utan denna ledningsfunktion är en del av den kommunala förvaltningen eller det kommunala hamnbolaget.³⁰

Organisering av arbetskraft

I de flesta hamnar i Sverige, liksom i övriga världen, finns det endast ett stuveriföretag som erbjuder stuveritjänster i hamnen. I Sverige är detta en följd av kollektivavtal träffade mellan Sveriges hamn och stuveriförbund och Svenska transportarbetareförbundet. I en ingress till kollektivavtalet anges vilka stuveriföretag som omfattas av avtalet. Detta ställer visserligen inte några formella hinder mot att nya stuveriföretag kan ansluta till avtalet, men klausulen har troligen bidragit till att det inte sker någon nyetablering av stuveriföretag i hamnar där det redan finns ett sådant. Såväl LO/Transportarbetareförbundet som Stuveriförbundet har dock uppgett att de numera inte önskar upprätthålla stuverimonopolet och menar att den bristande tillströmningen av nya företag beror på överetablering i branschen. Konkurrensverket har prövat frågan men inte kunnat leda i bevis att kollektivavtalet faktiskt utgjort något absolut hinder för etablering av konkurrerande företag.³¹

Farleder och farledsavgifter

Staten ansvarar genom Sjöfartsverket för farlederna och genom Trafikverket för landförbindelserna till hamnarna. Investeringar i dessa beslutas av regeringen. Till följd av att Sjöfartsverket drivs som ett affärsverk, som till övervägande del finansieras av avgifter, är farlederna emellertid helt finansierade av avgifter från rederierna. Farledsavgifterna beslutas av Sjöfartsverket.

³⁰ Prop. 2018/19:39, *Kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning*.

³¹ Delvis baserat på KKV beslut dnr. 161/1999, 1999-06-28.

Hamnavgifter

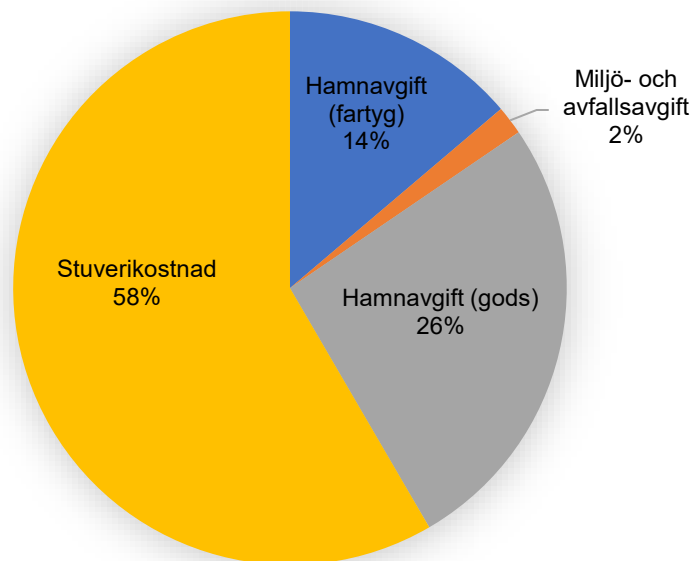
Hamnen tar in intäkter från ägare av fartyg som trafikerar hamnen. För allmänna hamnar regleras rätten att ta ut avgifter i lagen (1981:655) om vissa avgifter i allmän hamn. I integrerade hamnar, dvs. hamnar som äger hamninfrastruktur och bedriver terminalverksamhet inom samma bolag, avser avgifterna både hyra av infrastrukturen (kajplatser med mera) och avgifter för hantering av gods. I hamnar där terminalverksamheten lagts ut på en extern operatör avser hamnens avgifter endast hyra av infrastruktur. Avgifter för godshantering och andra tjänster tas i det senare fallet istället ut av terminaloperatörerna och av andra som utför tjänster i hamnen. ("Svensk hamntradition" innebär att hamnen inte har några intäkter direkt från operatörerna, exempelvis stuverier med undantag för eventuella arrenden och hyror av specifika ytor för operatörens enskilda nyttjande.)

Beslut om hamnavgifter fattas av bolaget självt (styrelsen) men större ändringar brukar ske efter beslut av ägaren av bolaget (kommunen).

Hamnavgiften består av följande fyra kostnadsposter.

- En fartygshamnavgift som ska täcka hamnens kostnader för muddring och underhåll av kaj samt infrastruktur som kan kopplas till anlöp (kr per anlöp).
- En miljö- och avfallsavgift (kr per anlöp).
- En varuhamnsavgift som ska täcka kostnader för infrastruktur och administration som kan kopplas till varuhantering (kr/ton eller kr/enhet).
- En stuveriavgift som ska täcka den faktiska kostnaden för att flytta godset (kr/ton eller kr/enhet).

Hur dessa kostnadsposter fördelar sig för ett fartyg i en genomsnittlig svensk containerhamn framgår av Figur 2.4. Uppgifterna baseras på uppskattningar av kostnader för ett genomsnittligt fartyg och ligger till grund för beräkningar i den s.k. Samgodsmodellen. Stuverikostnaden står för cirka 58 procent, godshamnavgiften 26 procent och fartygshamnavgiften 14 procent. Miljö- och avfallsavgiften står endast för cirka 2 procent.



Figur 2.4. Fördelning av kostnaden för hantering av en container i hamn.
Källa: WSP (2015).

2.4 Några trender som präglar marknadsutvecklingen

En viktig förutsättning för sjöfarten och dess konkurrenskraft gentemot andra trafikslag är att man kan attrahera stora volymer med fyllda fartyg av passagerare och last. Endast därigenom kan de stordriftsfördelar genereras som krävs för att sjöfarten och verksamheten i hamnarna ska kunna bli lönsam. Det ger i sin tur upphov till en utveckling eller process där branschen söker nya former och sätt för att möta marknadens krav. I det följande lyfter vi fram några av de skeenden eller trender som i detta syfte präglar marknadsutvecklingen.

Privatisering och samgåenden

De flesta hamnar är fortfarande offentligt ägda. Ett undantag är Storbritannien där vissa av de större hamnarna (såsom Felixstowe, Manchester, Liverpool, Immingham och Southampton) helt privatiserats.

I offentligt ägda hamnar gäller ägandet dock främst infrastrukturen medan en utveckling sker mot att outsourca driften. Hamnbolaget eller hamnmyndigheten förvaltar den grundläggande infrastrukturen och hyr ut den till hamnoperatörerna (hamntjänstleverantörer), medan man behåller alla reglerande funktioner. I denna s.k. hyresvärdsmodell (landlord) drivs hamnverksamheten av privata företag som tillhandahåller och underhåller sin egen hamnsuprastruktur³², inklusive byggnader och utrustning för hantering av last vid terminalerna. Olika former för ägandet av suprastrukturen förekommer, där företaget antingen äger denna eller hyr den av hamnen, ibland kombinerat med villkor om investeringar i ny utrustning. Med detta följer att koncessionsavtalen ofta är tämligen långa. Men även om fler hamnar i Europa drivs enligt denna Landlordmodell, kan en sådan utveckling också skönjas i Sverige. Till exempel har Göteborg (APM Terminals), Gävle (Yilport) och Stockholm/Norvik (Hutchinson) lagt ut terminalverksamheten på en privat aktör.

En annan trend är en vertikal integration där rederier går samman eller bildar egna terminalbolag. Två exempel är CMA-CGM med terminalbolagen CMA Terminals och Terminal link³³ samt Maersk och APM Terminals.

Det förekommer också att hamnar går samman och driver hamnverksamhet i flera hamnar i ett och samma bolag. Exempel är Copenhagen Malmö Port, Stockholms hamnar, Vänerhamn och Mälarhamnar. Mer lös samverkan mellan hamnar finns också. Exempel är Ostkusthamnar, Hallandshamnar och North Sweden Seaport.

Ökande fartygsstorlekar och containerisering

En nyckelfaktor som bidrar till behovet av ökad kapacitet och ny hamninfrastruktur och suprastruktur i åtminstone de större europeiska hamnarna är det faktum att fartygen blir allt större. Utöver specifika investeringsbehov för att anpassa hamnar, medför de allt större fartygen, s.k. megafartyg, också andra utmaningar för hamnarna: deras betydligt större lastvolym leder till toppar i hamnaktiviteten och skapar risk för stockning i hamnområdena och i transportförbindelserna med det ekonomiska inlandet. Det kan vara kostsamt att minska dessa. Vidare kommer hamnarna att behöva större landområden på grund av dessa toppar. Eftersom megafartyg endast kan vara lönsamma om de hanteras snabbt i hamnarna, kommer det också att uppstå en växande trend mot automatisering. Slutligen ökar megafartyg risken

³² Definieras i GBER 2017/1084 som "ytarrangemang (såsom för lagring), fast utrustning (såsom lagerlokaler och terminalbyggnader) och rörlig utrustning (såsom kranar) belägna i en hamn för tillhandahållande av transportrelaterade hamntjänster".

³³ www.cmacgm-group.com/en/group/at-a-glance/terminals

för ohållbara investeringar i hamninfrastruktur eftersom ett stort antal containrar och stora lastvolymerna kan flyttas från en hamn till en annan, vilket ökar trycket på hamnarna att erbjuda lägre hanteringsavgifter.³⁴

Ut- och ombyggnad i hamnarna

Pågående marknadsutveckling med ökande volymer på allt större fartyg leder till behov av att öka kajlängder och öka hamndjupet. Men ut- eller ombyggnadsbehov hänger också i stor utsträckning ihop med det faktum att ofta kommunalägd och -planerad hamnmark har kommit att tas i anspråk för annat, såsom bostadsbyggande och andra utvecklingsbehov i den urbana miljön som hamnen ofta ligger i. En tredje faktor som driver utvecklingen är arbetet för förbättrad miljö och minskad klimatpåverkan, och där hamnar kan behöva flytta ut längre från stadskärnan. I det följande ges några exempel på ut- och ombyggnad i svenska hamnar.

Ystads hamn bygger ut hamnen i samarbete med hamnen i Swinoujscie, Polen. Projektkonsortiet består av Ystad Hamn i Sverige tillsammans med Gaz System med dotterbolag Polskie LNG samt färjerederiet Polferries i Polen. Projektet har också beviljats medfinansiering från EU. Fram till 2021 planeras bland annat två nya större färjelägen, muddring av hamnbassäng, landbaserad elanslutning samt möjlighet att bunkra LNG. Projektet är ett resultat av en lång tids ökade godsvolymer i hamnen, den framtida efterfrågan från marknaden och miljötänkande.³⁵

Stockholms hamn bygger en ny hamn för containertransporter i Norvik. Den 2 maj 2020 invigs den nya godshamnen. Arbetet med att bygga hamnen pågår för fullt och nu färdigställs del efter del. Den första byggnaden, tullvisitationen, är färdig. Den är en av totalt fem byggnader i hamnen. Stockholms Hamnar drar även ett nytt järnvägsspår mellan Stockholm Norvik Hamn och Nynäsbanan. Järnvägen kommer delvis att gå i en tunnel som beräknas vara klar i slutet av maj.³⁶

Göteborgs hamn växer och nya hamnterminaler, lagerytor samt vägar och järnvägar byggs. En helt ny hamnterminal byggs just nu väster om nuvarande roroterminal vid Arendal. Hela hamnen beräknas vara färdig 2025, men delar av den kommer att kunna tas i anspråk redan under byggtiden. I den nya terminalen kan både rorofartyg och containerfartyg hanteras. Ytan blir 220 000 kvadratmeter och max djupgående för fartyg blir 12 meter. Totalt beräknas cirka 200 000 roro- eller containerenheter hanteras per år.

Hösten 2018 fick hamnbolaget klartecken från bolagets ägare att börja utveckla och bygga logistikfastigheter (lager) på ett drygt 400 000 kvadratmeter stort område i direkt anslutning till hamnen. Göteborgs Hamn AB äger och förvaltar sedan tidigare en hamnära logistikfastighet där DB Schenker är hyresgäst. Intill den finns även en till byggklar tomt, utöver den nu aktuella marken på Halvorsäng. Totalt kan det bli strax över 300 000 kvadratmeter lagerytor på Göteborgs Hamn AB:s mark. De första logistikfastigheterna på Halvorsäng beräknas stå klara för inflyttning under andra halvan av 2020.³⁷

Automatisering och digitalisering

Inom sjöfarten pågår en utveckling mot en mer automatiserad och digitaliserad hantering av last till och från fartyg. Redare och hamnar behöver i ökad utsträckning kunna lasta och lossa fartyg med automatiskt styrd utrustning samt kunna hålla kontroll över lasten och sköta

³⁴ *Sjötransporten inom EU: på stormigt hav – till stora delar oändamålsenliga och ohållbara investeringar.* Särskild rapport nr 23. Europeiska revisionsrätten 2016.

³⁵ www.ystad.se/portofystad/nyheter/EU-projektet

³⁶ www.stockholmshamnar.se/om-oss/nyheter/2019/nedrakningen-har-borjat--om-ett-ar-oppnar-stockholm-norvik-hamn

³⁷ www.goteborgshamn.se/press/pressmeddelanden/goteborgs-hamn-ab-klart-for-utveckling-av-420-000m-logistikmark

kontakter och administration med kunder och myndigheter (tullklarering) genom digital teknik (block chains). Teknisk utveckling och innovation i kranteknik tillåter till exempel att containerkranar i dag kan utföra sitt arbete utan bemanning. Detta har möjliggjorts genom sofistikerade optiska system på kranarna för att lokalisera containern, tillsammans med särskild programvara i hamnens IT-baserade styrsystem. Från hamnterminalens kontrollrum övervakas systemen med möjlighet att ta över manuellt om det skulle behövas. De nya systemen möjliggör kraftiga förbättringar i produktivitet och tillförlitlighet i containerhanteringen.³⁸

En översiktlig studie av automatiseringen av hamnar i Europa och andra delar av världen, visar att beroende på vilket system som väljs, kan hamnen minska behovet av hamnarbetare med 30–50 procent genom automatiserad lasthantering. Enligt samma studie utgör personalkostnaden omkring 60 procent av de operativa terminalkostnaderna.³⁹

Automatisering är förknippat med betydligt högre investeringskostnader än i manuella hamnar. Samtidigt leder den till en optimering av arbetskraften, där ett antal enkla jobb med låga utbildningskrav kan bytas mot ett mindre antal övervakningsjobb med högre kompetenskrav. Detta får till följd att automatisering i första hand är motiverat i högkostnadsländer medan hamnar i låglöneländer har större skäl att förbli manuella.⁴⁰ Investeringar i automatisering och ny teknik innebär emellertid förutom stora utgifter även höga krav på kompetens vid planering och implementering av automatiseringssystemet. I kontakter med ägare och användare av terminaler och hamnar i Sverige framkommer att det idag, åtminstone på kort sikt, finns brist på nödvändig kompetens för att utveckla och driva mer automatiserade system.⁴¹ För att automatiseringen ska bli lönsam behöver produktiviteten öka till följd av investeringen. Det är därför viktigt att hamnar och terminaler även investerar i "mjuka" resurser som kan planera, organisera och förvalta systemet.

Utbildning och kompetensutveckling för ung kvalificerad hamnpersonal inom de närmaste 50 åren kommer att bli avgörande för modernisering av branschen. Kompetensutveckling med avseende på att öka de anställdas skicklighet måste riktas in på att ändra dagens ålders- och könssammansättning, där idag den absoluta majoriteten av den kvalificerade personalen utgörs av män på högsta chefs- eller ledningsnivå.⁴²

2.5 Vad skiljer svenska hamnar från hamnar i omvärlden?

En jämförelse mellan svenska hamnar och hamnar i Europa och i våra närmaste grannländer visar på många likheter, men också på vissa skillnader. Liksom i Sverige är hamnarna i andra länder vanligen ägda av kommuner eller dess motsvarighet. Att svenska kommuner äger en större grad av autonomi gentemot staten än i andra länder gör dock att etablering och styrning av svenska hamnar skiljer sig åt. Vidare har Sverige förhållandevis fler, och ofta mindre, hamnar i vad som är vanligt i andra länder. Svenska hamnar fungerar i hög grad som lokala marknader och konkurrerar därmed i mindre utsträckning med andra svenska hamnar. Dessa

³⁸ Paul Blaiklock, TMEIC Roanoke, Virginia, www.controleng.com/articles/automated-container-handling-in-port-terminals.

³⁹ IAPH 2015, *The Study on Best Practices of Container Terminal Automation in the World*, avsnitt 3.5 www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/2015/06/ReportOnTerminalAutomation_PPDC_Apr2015.pdf.

⁴⁰ Drewry (2010).

⁴¹ Trafikanalys intervjuer med hamnar och rederier (projektet Hamnar i fokus).

⁴² *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*, Edited by Olaf Merk, OECD 2013 (sid. 56 ff).

liksom några andra skillnader mellan svenska hamnar och hamnar i omvärlden presenteras närmare i det följande.

Sverige har fler och mindre hamnar

Sverige har drygt ett hundratal hamnar av betydelse. Det är fler hamnar per capita än i de flesta andra europeiska länder. Men det är också förhållandevis många hamnar mätt utifrån vår kuststräcka. Exempelvis har Tyskland 21 kusthamnar. Spanien, med en av de längsta kustlinjerna i Europa, har 46 hamnar, som i sin tur administreras av 28 hamnmyndigheter. Italien har nyligen konsoliderat sina hamnar och 25 hamnmyndigheter har slagits samman till 14.⁴³ I ett europeiskt perspektiv är svenska hamnar också förhållandevis små, både till sin omfattning och mätt i volymer av passagerare och gods.

Lägre beläggningsgrad och mer outnyttjad kapacitet

Svenska hamnar tar således ofta emot mindre last mätt i gods- och passagerarvolymer. I flera fall används befintlig kapacitet endast i mindre utsträckning med undantag för vissa toppar. Flera hamnar har vidare svårt att få en jämn beläggning, och man hanterar och lagrar bland annat en stor mängd tomcontainrar i hamnarna, vanligen till följd av en obalans i import och export av containergods.

Lokala marknader

Hamnarna i Sverige är geografiskt utspridda och fungerar i större utsträckning som lokala marknader centrerade kring exempelvis viss industriverksamhet eller i tätbefolkade regioner med mycket resande. Även om viss specialisering förekommer är de svenska hamnarna vanligen s.k. multihamnar, och kan ta emot alla typer av gods. Hamnar med passagerartrafik sticker ut något och i det mindre antal hamnar i Sverige som bedriver färjetrafik dominerar denna ganska mycket.

Samverkan men inte konkurrens

Konkurrens mellan svenska hamnar förekommer därmed i mindre utsträckning än mellan mer tätt placerade hamnar på kontinenten. Ett undantag utgörs sannolikt av Göteborgs hamn, som med sin storlek och sitt "oceannära" läge i stort sett är ensam om att direkt kunna konkurrera med kontinenthamnarna. Däremot konkurrerar svenska hamnar i hög grad med andra trafikslag, främst vägtrafik men även med järnväg. Eftersom Sverige i mindre utsträckning nyttjar sina inre vattenvägar (för främst godstransporter) än länder på kontinenten blir vidaretransporter med sjöfart från och till hamnar också ett mindre relevant alternativ.

Relativt hög produktivitet?

Det är svårt att finna generella studier över produktiviteten i hamnar, men det finns ett flertal produktivetsstudier av containerhamnar. En analys gjord av Schøyen och Odeck (2017) av produktiviteten i engelska och nordiska containerhamnar under perioden 2009–2014 pekar på att produktiviteten har ökat. Hamnarna har gjort olika typer av effektiviseringar, men de största produktivetsvinsterna har kunnat göras genom att ta till sig ny teknik. I studien fann man bland annat att de svenska hamnarna (Göteborg, Stockholm, Helsingborg) har varit bäst på att öka sin produktivitet, i jämförelse med hamnarna i UK och i de nordiska länderna. Produktivetsökningen bland dessa svenska hamnar var under perioden i genomsnitt 5 procent per år. Allra bäst hade Stockholm varit, som ökat sin produktivitet drygt 13 procent per år i genomsnitt.⁴⁴

Forskningen pekar dock åt olika håll och andra studier som tittat mer brett på hantering av även andra typer av gods ger inte samma goda resultat för Sveriges del. Av en rapport från

⁴³ Källa: Europeiska revisionsrätten 2016.

⁴⁴ H. Schøyen & J. Odeck (2017), *Comparing the productivity of Norwegian and some Nordic and UK container ports – an application of Malmqvist productivity index*, Int. J. Shipping & Transport Logistics, vol. 9, tab 4.

M4Traffic (2017), som syftar till att utveckla närmare ASEK-värden för sjötransport på inre vattenvägar, framgår att de tidsberoende kostnaderna, till stor del bestående av personal- och lasthanteringskostnader, är förhållandevis stora i Sverige. Det beror bland annat på att den totala hamnliggetiden endast delvis används för lastning och lossning.⁴⁵

Svenska hamnar ägs och styrs av förhållandevis autonoma kommuner

Svenska hamnar ägs till övervägande del av kommunerna som jämfört med andra länder är mer självstyrande. Beslut om etablering och investering i hamnar fattas av kommunen. Kommunerna eller det kommunala bolaget står normalt för finansiering av hamninfrastruktur genom egna medel eller genom lån. Avkastning från hamnverksamheten kan användas till detta, men det står också kommunerna fritt att finansiera annan verksamhet i kommunen med intäkter från hamnverksamheten. Statens inflytande över hamnarna, till exempel vad gäller deras lokalisering och planering är begränsat. Dock ansvarar, som nämnts, staten genom Sjöfartsverket för farlederna, och genom Trafikverket för landförbindelser till hamnarna. Investeringar i dessa beslutas av regeringen.

Svenska hamnars roll i det nationella transportsystemet är mindre framträdande

I många länder regleras hamnarnas verksamhet av specifik hamnlagstiftning. Exempelvis har Danmark, Finland och Norge en särskild hamnlagstiftning som bland annat innebär att hamnarna är befriade från att betala skatt på verksamheten och att vinsten ska behållas inom verksamheten. Inga vinstmedel får alltså föras över till ägaren av en hamn, utan medlen ska i första hand användas till investeringar och i andra hand till serviceförbättringsåtgärder. Hamnförvaltaren får inte heller på grund av främst skattebefrielsen konkurrera med privata aktörer när det gäller vissa hamnrelaterade tjänster.⁴⁶

Sverige har inte, utöver allmänna miljö-, säkerhets- och ordningsbestämmelser, någon särskild lagstiftning som reglerar hamnverksamhet. Ansvaret för etablering och drift av hamnverksamhet regleras likt annan kommersiell verksamhet och de kommunala hamnbolagen har samma rättigheter och skyldigheter som övriga svenska företag.⁴⁷

Ansvaret för hamnarnas verksamhet styrs inte av någon särskild lag och det transportpolitiska syftet för svenska hamnar är ofta mindre framträdande än i andra länder. Svenska hamnar är till exempel mer tydligt styrda av kommunens miljöstrategi än i dess roll som ett transportnav och en del av transportsystemet. Omfattningen av miljökrav och miljöstyrning av hamnar förefaller dock inte skilja sig åt märkbart mellan länder. Företrädare för svenska hamnar har i flera sammanhang framfört att hamnarna på olika sätt begränsas av brister i angränsande infrastruktur. I samband med framtagandet av en handlingsplan för ökad när- och kustsjöfart har branschorganisationen Sveriges hamnar lyft betydelsen av att regionalt betydelsefulla hamnar i högre utsträckning tas med i den övergripande infrastrukturplaneringen, även i de fall där förbättringar inom själva hamnområdet inte ligger inom statens ansvar. Trafikverket har i handlingsplanen aviserat att man avser att i ett första steg kartlägga sådana brister, såväl inom som utom kommunalt ansvar.⁴⁸

⁴⁵ M4Traffic, Henrik Swahn et al, *ASEK/Samgods IVV-fartyg – Framtagande av kalkylvärden för IVV-fartyg*. 2017-11-30 Version 1.0. Preliminär slutrapport.

⁴⁶ Huvudregeln för de europeiska hamnarna är att de hamntjänster som erbjuds till fartygen såsom lossning och lastning av gods och lagerhållning tillhandahålls av privata företag. Lotsningstjänsten är dock ett undantag, då den tjänsten i nästan alla europeiska länder kontrolleras av ett offentligt organ och innebär att ett fartyg måste använda sig av en lots för att anlöpa eller lämna en hamn.

⁴⁷ Förbud för offentliga hamnar att konkurrera med privat verksamhet gäller i princip dock även i Sverige, men som en indirekt följd av konkurrenslagets förbud mot offentlig säljverksamhet respektive kommunallagens förbud mot spekulativ verksamhet. Rättspraxisen är dock begränsad och i viss mån otydlig och höga beviskrav gör att det kan vara svårt och kostsamt för en part att få sin sak hörd i en domstol.

⁴⁸ Rapport *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart*. 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart 2019. Regeringsuppdrag n2018/04482/ts. Pia Berglund, Trafikverket, juni 2019.

3 Den svenska 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 (jämför Tabell 1.3 ovan). 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 respektive NECA).

Detta avsnitt beskriver den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. Fokus är på den svensk-registrerade sjöfarten, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generellt för sjöfarten som näring. Avsnittet beskriver utvecklingen inom ett antal områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga för svenskregistrerade fartygs konkurrenssituation.⁴⁹ När det gäller regler och konventioner på de olika områdena hänvisar vi till förra årets rapport *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*.⁵⁰

3.1 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.

Registrering av ett fartyg i det svenska fartygsregistret kräver ett antal kontakter med Transportstyrelsen som ansvarar för det svenska fartygsregistret. År 2015 utsåg Transport-

⁴⁹ Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf

⁵⁰ www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575

styrelsen en så kallad inflaggningslots, dvs. en person med uppdrag att inom myndigheten samordna och driva arbetet kring inflaggningsprocessen. Många redare har 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.⁵¹

Åtgärder som däremot dröjer är Transportstyrelsens ambition sedan 2015 om en så kallad one-stop-shop för inregistrering, som medför att redarna endast behöver vända sig till en myndighet för att få igång processen.⁵² Inte heller har något införande skett av förslaget om att ge rederier möjlighet till förhandsbesked om deras fartyg kan få sjöfartsstöd.⁵³ Detta förslag ligger nu som en del av godstransportstrategin.⁵⁴

Tillsyn över klassificeringssällskap

Det är vanligt att den ansvariga myndigheten har delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till privata så kallade klassificeringssällskap. I många länder finns ett antal sådana av myndigheten erkända och certifierade klassificeringssällskap. 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 har Transportstyrelsen på senare år i allt högre grad delegerat uppgifter till denna typ av organisationer. Det har ökat flexibiliteten för rederierna och minskat deras kostnader för registrering och certifiering, som är märkbara kostnader för rederierna och som varierar mellan olika flaggstater.

Transportstyrelsens delegering till klassificeringssällskap har välkomnats av rederierna och fram till och med 2018 har 86 fartyg utnyttjat denna möjlighet.⁵⁵ Följande fem erkända organisationer (klassificeringssällskap) har Transportstyrelsen överlåtit tillsynsuppgifter till och ingått avtal med.

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- DNV GL AS (DNVGL)
- Lloyd's Register Group Ltd (LR)
- RINA Services S.p.A. (RINA)

Delegationsavtalet är identiskt för samtliga erkända organisationer och finns tillgängligt på Transportstyrelsens webbplats.⁵⁶

Transportstyrelsen har samtidigt en skyldighet att kontrollera att sällskapen utför uppdraget på ett effektivt sätt och i enlighet med gällande delegeringsavtal. Transportstyrelsen gör därför revision vid klassningssällskapens regionkontor och även inspektioner ombord på fartyg som anlitar sällskapen, för att så att säga "dubbelkolla". Hittills har inget klassificeringssällskap visat några brister som givit Transportstyrelsen anledning till att säga upp delegeringsavtalet.⁵⁷

⁵¹ Business Sweden (2017).

⁵² Pressmeddelande www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2015/inflaggningslots-for-att-underlatta-fler-svenska-fartyg/

⁵³ www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2016/det-ska-bli-enklare-att-flagga-in-i-sverige/

⁵⁴ Regeringen (2018), Godstransportstrategin, sid. 36.

⁵⁵ Transportstyrelsen, Årsredovisning 2018, sid. 33.

⁵⁶ www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/

⁵⁷ Transportstyrelsen 2019, Årsredovisning 2018.

Funktionsbaserat regelverk och egenkontroll

Under 2018 växlade Transportstyrelsen från periodisk tillsyn till riskbaserad tillsyn för samtliga fartyg som omfattas av det nya funktionsbaserade regelverket för nationell sjöfart. Det har minskat antalet tillsyner av fartyg totalt sett. Införandet innebär att inrapportering och verifiering av fartygsuppgifter samt avrapportering av självdeklaration sker i ett nytt IT-system för egenkontroll. Funktionsbaserade regler betyder att reglerna talar om vad som ska uppnås istället för exakt hur något ska göras. Det medför att det ges utrymme för olika lösningar och ställer nya krav på bedömningen där redare och myndighet ibland har olika uppfattning. För att effektivisera processen har Transportstyrelsen tagit fram utbildning för inspektörerna och instruktioner för riskanalyser till redarna.

Transportstyrelsen har sammanfattningsvis fortsatt arbetet med att öka flexibiliteten för redare och att minska tillsynen och kostnaderna för svenska fartyg. Den riskbaserade tillsynen ger långsiktiga incitament till redare att hålla en hög säkerhet och en låg risknivå, och funktionsbaserade regler med egenkontroll ökar möjligheterna för redare att minska tillsyn och kostnader genom att ha god ordning på sina papper. Transportstyrelsen har i sitt arbete med instruktioner för riskanalys samtidigt bidragit till ökad riskmedvetenhet bland redarna. En inflaggningslots har också införts, men ambitionerna om förhandsbesked om sjöfartsstöd till rederierna samt en så kallad one-stop-shop har dröjt.

Avgifter och kostnader för kontroll och tillsyn

Transportstyrelsen är nationell sjöfartsmyndighet och tar ut avgifter för registrering och registerhållning, tillståndsprövning, 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.

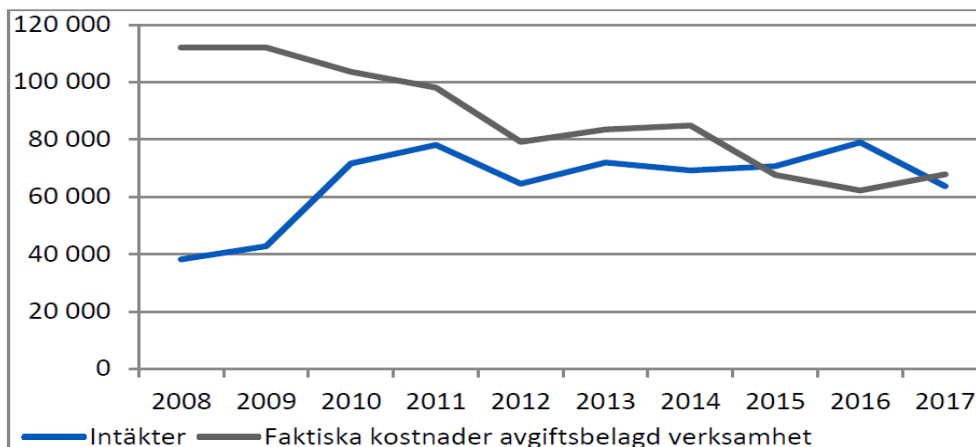
Transportstyrelsens avgifter 2008–2017

Under 2018 har Transportstyrelsen kartlagt utvecklingen av sjöfartens olika avgifter under perioden 2008–2017.⁵⁸ Transportstyrelsens avgiftsuttag av direkta avgifter inom sjöfartsområdet har under perioden ökat från cirka 42 miljoner kronor till cirka 64 miljoner kronor. Längre var avgiftsintäkterna lägre än de faktiska kostnaderna för den avgiftsfinansierade sjöfartsverksamheten. År 2015 nåddes en balans över året genom sänkta kostnader och höjda avgifter, och år 2016 var intäkterna större än kostnaderna, se figur 3.1. Under perioden byggdes det dock upp ett underskott, som år 2016 uppgick till cirka 54 miljoner kronor.

I samband med Transportstyrelsens regleringsbrev för 2017 justerade regeringen ned underskottet och angav att detta inte skulle beaktas vid avgiftssättning. Med andra ord fattade regeringen beslut om att det ackumulerade underuttaget av avgifter inom tillsyn av fartyg på sjöfartsområdet till och med 2015 skulle avskrivas.⁵⁹

⁵⁸ Transportstyrelsen (2018), *Sjöfartens avgifter*, dnr TSG 2017-1225, www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/sjofartens-avgifter-2018-09-03.pdf.

⁵⁹ Transportstyrelsen 2017, *Beskrivning av avgiftsförändringar 2018*, sid. 7 www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/remisser/avgifter-2017---2/beskrivning-av-avgiftsforandringar-2018.pdf.



Figur 3.1. Intäkter och kostnader i tusental kronor för Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet 2009–2017. År 2008 gäller för Sjöfartsverket. Nominella värden. Källa: Transportstyrelsen 2018, Sjöfartens avgifter.

Som framgår av figur 3.1 har Transportstyrelsen minskat sina kostnader inom området med omkring en tredjedel mellan 2008 och 2017. Från år 2010 till 2017 har Transportstyrelsens intäkter legat i spannet 60 till 80 miljoner kronor.⁶⁰ Transportstyrelsen har också aviserat att kostnadsminskningen är ett pågående projekt av ständiga effektiviseringar. Under 2018 ökade Transportstyrelsens kostnader för avskrivningar av ett nytt IT-system för egenkontroll. I och med att intäkter och kostnader har kommit mer i balans än tidigare är det rimligt att förvänta sig att Transportstyrelsens avgifter borde stabiliseras framöver.

Från och med år 2018 ändrades Transportstyrelsens modell för avgiftsuttag och nya regler inom tillsynsområdet gjorde att fler fartyg blev avgiftspliktiga och alltså fick börja betala nya avgifter.⁶¹ De nya reglerna innebär att mängden avgiftspliktiga fartyg ökar från omkring 1 350 fartyg till omkring 6 350 fartyg, det vill säga, cirka 5 000 nya fartyg får börja betala. Intäkterna från dessa 5 000 fartyg har medfört att Transportstyrelsen kunnat sänka avgifterna för de fartyg som redan tidigare har betalat avgift.

När det gäller skeppsmätning ersattes avgiftsstrukturen med en lägre fast avgift på 3 500 kronor och en löpande avgift på 1 400 kronor per timme. I den nya modellen är det svårt att förutse hur stor avgiften kommer att bli innan ärendet är klart. Det innebär en osäkerhet ur redarens perspektiv.

För pråmar minskade avgiften inte lika mycket, och medan pråmar (300–399 brutto, 15–24 m) tidigare har haft en lägre avgift än lastfartyg, har nu pråmar en högre avgift än lastfartyg i samma storleksklass. I det nya avgiftssystemet har pråmar en 70 procent högre avgift än lastfartyg i samma längdklass.

Totalt sett minskade avgiftsuttaget med omkring 10 procent eller sex miljoner kronor. Huvudmålet med ändringarna var att nå ett funktionsbaserat regelverk och ett annat mål var att man ska kunna visa att man lever upp till regelverket, det vill säga det nya systemet baseras i stor utsträckning på egenkontroll.

För 2019 beräknar Transportstyrelsen att det totala avgiftsuttaget på sjöfartsområdet för 2019 ökar med nio miljoner kronor (16 procent) jämfört med 2018.⁶² När det gäller tillsyn avseende

⁶⁰ Transportstyrelsen fick under perioden 2009–2012 en viss del av intäkterna från farledsavgiften via Sjöfartsverket. Denna överföring har sedermera avskaffats.

⁶¹ Transportstyrelsen (2017), *Beskrivning av avgiftsförändringar 2018*.

⁶² Transportstyrelsen (2018), *Beskrivning av avgiftsförändringar 2019*.

säkerhetsorganisation för rederier och fartygs säkerhetsorganisation täcker dock inte avgiften Transportstyrelsens kostnader. Därför införs utöver en fast avgift på 2 800 kronor även en löpande avgift på 1 400 kronor per timme för tillståndsprövning och tillsyn avseende rederiers och fartygs säkerhetsorganisation. Detsamma gäller för tillståndsprövning avseende sjöfartsskydd för fartyg.

Denna avgift påverkar en stor del av alla svenska fartyg. Det blir en högre avgift, men tiden mellan tillståndsprövning och tillsynstillfällena ökar för merparten av de berörda, vilket enligt Transportstyrelsen i många fall ska leda till en minskad kostnad över en femårsperiod.

De föreskrifter som reglerar avgifter har inte samma krav på konsekvensutredningar som andra föreskrifter, vilket Transportstyrelsen framhåller i sin remissammanställning om avgiftsförslaget för 2019. Utöver att försöka förklara och motivera sin avgiftssättning har Transportstyrelsen också en kontinuerlig dialog om avgiftsstrukturen med föreningen Svensk Sjöfart.⁶³

3.2 Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor

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 utökad utrymme för stöd till sjöfart.

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 ansöka om att få omfattas av tonnageskattesystemet. 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 (s.k. skeppslega). Om mindre än 60

⁶³ Transportstyrelsen, *Remissammanställning*, www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/regler/remisser/avgifter-2018/remissammanstallning-2019-01.00.pdf.

procent av företagets eller sammanslutningens kvalificerade fartyg är registrerade inom EES, krävs att denna andel ska öka, eller åtminstone inte minska under skatteåret.⁶⁴

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

Den 13 juni 2019 var det totalt 7 företag som godkänts och ingår i tonnageskattesystemet, jämfört med 4 ett år tidigare.⁶⁵ Det kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.⁶⁶

Av den jämförande studie som Trafikanalys har låtit göra av bland annat tonnageskatteregler i ett antal större flaggstater framgår att en viktig skillnad mellan systemen i olika länder främst består i om, när och hur försäljningsvinster beskattas.⁶⁷ Fördelen med tonnagebeskattning anses bl.a. vara att skattereglerna får mindre betydelse för rederiernas investeringsbeslut.⁶⁸ Enligt branschföreningen Svensk Sjöfart anses det svenska tonnageskattesystemet vara ett av de bästa systemen som finns idag.⁶⁹

Ekobonussystemet lanserat

Under hösten 2018 lanserades det nya Ekobonussystemet. Syftet med Ekobonussystemet är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart och därmed minskade luftföroreningar genom att stödja nya intermodala transportlösningar. Ekobonusen 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. Ekobonusen kan därmed ses som ett investeringsstöd i uppstartsfasen av ett nytt transportupplägg.

Sammantaget fick Trafikverket fem ansökningar under hösten 2018. Två rederier tilldelades cirka 8 miljoner vardera för sina transportupplägg. I det ena fallet handlade det om ett upplägg med containertransporter från Västkusten via Århus till Helsingfors. I det andra fallet handlade det om ett upplägg med transport av förorenad jord från Stockholm till Norrsundet utanför Gävle.⁷⁰

Ny farledsavgiftsmodell och höjningar av farleds- och lotsavgifterna

Den 1 januari 2018 införde Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell för farledsavgifter för handels-sjöfarten som angör svenska hamnar. 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. Den nya avgiftsmodellen fick viss kritik vilket bidrog till att en översyn gjordes under 2018. Under 2019 planerar Sjöfartsverket också en utvärdering av den nya avgiftsmodellen efter att den har varit i bruk ett år.

⁶⁴ Lloyd's Register, Benchmarking of Ship Registries, 2017.

⁶⁵ E-postkommunikation med Skatteverket 2019-06-13.

⁶⁶ *Ett svenskt tonnageskattesystem* (SOU 2015:4), Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringsen, sid. 476.

⁶⁷ Lloyd's Register, Benchmarking of Ship Registries, 2017.

⁶⁸ Svensk Sjöfart, Det svenska tonnageskattesystemet FAQ, www.sweship.se/wp-content/uploads/2016/12/Det-svenska-Tonnageskattesystemet-FAQ.pdf.

⁶⁹ Svensk Sjöfart om det svenska tonnageskattesystemet, www.sweship.se/fokusomraden/aktuella-projekt/det-svenska-tonnageskattesystemet.

⁷⁰ Trafikverket pressmeddelande www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/tva-sjofartsprojekt-far-ekobonus.

Parallellt med införandet av den nya modellen har Sjöfartsverket under en följd av år också höjt avgifterna. I januari 2017 genomförde Sjöfartsverket en generell höjning av farledsavgiften på 8 procent.⁷¹ I januari 2018 genomförde Sjöfartsverket en ny generell höjning av farledsavgiften med 9 procent och i januari 2019 höjde Sjöfartsverket farledsavgiften med 1,9 procent.⁷²

Lotsavgifter

Lotsavgiften beräknas utifrån en taxa baserad på fartygets netto och lotsad tid. Lotsavgiften höjdes med i genomsnitt 5 procent per den 1 januari 2017 och 5 procent ytterligare den 1 januari 2018. Den genomsnittliga lotsningsavgiften var under år 2017 och 2018 cirka 17 000 kronor per lotsning jämfört med cirka 16 000 kronor i genomsnitt under år 2016. Det betyder att trots en femprocentig höjning av lotsavgiften 1 jan 2018 har den genomsnittliga avgiften inte ökat i samma utsträckning som kostnaderna stigit.⁷³

Avgiftshöjningar för att täcka Sjöfartsverkets finansiella underskott

Enligt Sjöfartsverket är motiven till höjningarna av såväl farledsavgifter som lotsavgifter den prekära ekonomiska situation som Sjöfartsverket befinner sig i med underskott och låg soliditet.⁷⁴

För helåret 2018 uppvisar Sjöfartsverket (affärsverksdelen) ett rörelseresultat om 73 mkr vilket är en förbättring med 181 mkr jämfört med föregående år. Resultatet efter finansiella poster uppgår till 48 mkr varav 33 mkr sätts av till resultatutjämningsfonden. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret uppgår därmed till 15 mkr.⁷⁵ Soliditeten var 8,9 procent.⁷⁶ Regeringen har satt ett ekonomiskt mål för Sjöfartsverket om att resultatet efter skattemotsvarighet ska uppgå till 3,5 procent av justerat eget kapital samt en soliditet på 25 procent under en konjunkturcykel.

Riksrevisionen har granskat Sjöfartsverkets avgifter

Enligt Sjöfartsverkets regleringsbrev gäller från och med 2004 att farledsavgifterna får öka med högst konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS).⁷⁷ De senaste fyra åren från 2015 till och med 2018 har KPI-KS ökat med i genomsnitt 1,1 procent per år.⁷⁸ I maj 2019 kom Riksrevisionen med en rapport där man granskat bland annat Sjöfartsverkets höjningar av farleds- och lotsavgifter. Sammantaget har intäkterna för lots- och farledsavgifterna ökat med 515 miljoner kronor eller 41 procent jämfört med 2004, vilket enligt Riksrevisionen är 325 miljoner kronor mer än vad en ökning enligt nettoprisindex skulle få uppgå till. Riksrevisionen bedömde därför att Sjöfartsverkets tolkning av regleringsbrevets villkor om höjning av

⁷¹ Sjöfartsverket, www.sjofartsverket.se/sv/Sok-i-nyhetsarkiv/2017/Sjofartsverket-infor-ny-avgiftsmodell-och-hojer-avgifterna-

⁷² Sjöfartsverket, *Konsekvensutredning om förslag till nya farledsavgifter*, daterad 2018-10-08, www.sjofartsverket.se/pages/4993/Konsekvensutredning_farled%202019.pdf.

⁷³ Sjöfartsverket (2019), *Årsredovisning 2018*, sid. 30, www.sjofartsverket.se/upload/Pdf-Gemensamma/%C3%85rsredovisning_2018.pdf.

⁷⁴ Sjöfartsverket, *Konsekvensutredning om förslag till nya farledsavgifter*, daterad 2018-10-08, www.sjofartsverket.se/pages/4993/Konsekvensutredning_farled%202019.pdf.

⁷⁵ Sjöfartsverket (2019), *Årsredovisning 2018*, sid. 54, www.sjofartsverket.se/upload/Pdf-Gemensamma/%C3%85rsredovisning_2018.pdf.

⁷⁶ Sjöfartsverket (2019), *Årsredovisning 2018*, sid.18, www.sjofartsverket.se/upload/Pdf-Gemensamma/%C3%85rsredovisning_2018.pdf.

⁷⁷ Sjöfartsverkets regleringsbrev för 2019, p. 6.3 www.esv.se/statsliggaren/regleringsbrev/?RBID=19571

⁷⁸ SCB, *Konsumentpriser med konstant skatt, årsmedeltal*, www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_PR_PR0101_PR0101H/KPIKSAr/?rxid=48e8a295-8c64-4ad8-93de-49b7f1f9a3ca.

farledsavgifterna kan ifrågasättas. Riksrevisionen kom i sin rapport även med kritik mot Sjöfartsverkets kontroller av fartygsanmälningar och hantering av farledsavgifterna.⁷⁹

3.3 Bemanning och bemanningsstöd

Bemanningsstöd

Från den 1 januari 2017 har det svenska sjöfartsstödet reducerats med en procent av tidigare stödbelopp. Detta för att finansiera ovan nämnda tonnageskatt. Under 2017 utbetalades knappt 1,5 miljarder kronor i sjöfartsstöd, fördelat på 34 rederiföretag.⁸⁰ Sjöfartsstödet har visat sig vara viktigt för att upprätthålla en tillräcklig lönsamhet för de rederier och fartyg som får del av stödet.⁸¹

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.

Färre anställda ombord

Ett av syftena med det svenska sjöfartsstödet är att underlätta för svenska rederier att anställa svensk personal ombord på sina fartyg. Som framgick i tabell 1.4 ovan ökade antalet fartyg 2018 jämfört med 2017. Trots det minskade antalet ombordanställda enligt Trafikanalys statistik. Totalt minskade antal anställda per dag med 5 procent, från 3 207 till 3 049 anställda i genomsnitt per dag. En minskning skedde inom alla yrkeskategorier.

Antalet anställda kvinnor minskade från 866 till 853 anställda per dag (-2 %) och männen minskade från 2 342 till 2 196 per dag (-6 %). Störst procentuell minskning hade däckspersonal, som minskade med 10 procent till 577 anställda per dag. Befälhavare hade lägst minskning (-0,3 %) och var 186 anställda per dag.⁸²

Kompetensförsörjningen inom svensk sjöfart är svag

Regeringen skriver i sin maritima strategi att företag inom de maritima näringarna möter svårigheter att rekrytera kompetent personal.⁸³ 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)

⁷⁹ Riksrevisionens *Granskning av Sjöfartsverket 2018*, www.riksrevisionen.se/download/18_524a9d4a16a774f20dc22a79/1556890551025/Revisionsrapport%20Si%C3%BB6V%202018.pdf.

⁸⁰ Trafikanalys (2018), *Sjöfartsstödet effekter 2017*, www.trafa.se/sjofart/sjofartsstodets-effekter-2017-8078.

⁸¹ Trafikanalys 2017:25, *Sjöfartsstödet effekter 2016*.

⁸² Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018*.

⁸³ Regeringskansliet (2015), *Strategi för utveckling av de maritima näringarna*.

har dock minskat stort under senare år och det är färre som både ansöker till och utexamineras från sjöingenjörsutbildningen jämfört med sjökaptensutbildningen.⁸⁴

Tabell 3.1 visar utvecklingen när det gäller antalet utfärdade examina från elever i sjökaptens- och sjöingenjörsprogrammen. Under 2018 ökade det sammanlagda antalet sjöingenjörer något, men antalet examinerade sjökaptener fortsatte den minskning som har pågått sedan 2015. Under 2018 examinerades totalt 86 sjökaptener, vilket är drygt 60 procent av antalet som examinerades 2012.

Tabell 3.1. Antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige 2012–2018.

År	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sjökaptent Linné	68	50	41	56	52	42	48
Sjökaptent Chalmers	70	54	56	48	44	47	38
Sjökaptener Totalt	138	104	97	104	96	89	86
Sjöingenjör Linné	29	33	43	34	31	30	28
Sjöingenjör Chalmers	45	41	46	44	29	32	36
Sjöingenjörer Totalt	74	74	89	78	59	62	64

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 som maskinbefäl finns behörigheter av olika grad (klass I till VIII).⁸⁵

Tabell 3.2 visar antal förstagångsutfärdade, det vill säga nya, behörigheter för sjökaptent och fartygsbefäl som Transportstyrelsen har utfärdat mellan 2012 och 2018.⁸⁶ År 2013–2016 är övergångsår där behörigheter utfärdades enligt både gamla regler och den nya så kallade Manilla-konventionen. Från och med 2017 utfärdas behörigheter enbart enligt den nya konventionen. I de flesta kategorier är antalet nya behörigheter lägre jämfört med år 2012. För sjökaptent var antalet nyutfärdade behörigheter 2018 enbart en tredjedel av antalet år 2012. Orsakerna bakom dessa minskningar över tid är oklara men Trafikanalys följer frågan.

⁸⁴ Universitets- och högskolerådets ansökningsstatistik, <http://statistik.uhr.se/>.

⁸⁵ Förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal.

⁸⁶ Registeruppgifter från Transportstyrelsen via epost, 2019-05-28.

Tabell 3.2. Antal förstagångsutfärdade behörigheter utfärdade av Transportstyrelsen 2012–2018.

År	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Sjökapten	64	53	65	58	56	45	21
Fartygsbefäl klass II	69	67	101	79	83	35	66
Fartygsbefäl klass III	9	5	5	9	17	12	18
Fartygsbefäl klass IV	5	6	8	5	14	2	7
Fartygsbefäl klass V	152	115	109	98	111	83	84
Fartygsbefäl klass VI	53	32	46	56	64	46	29
Fartygsbefäl klass VII	25	30	29	22	26	16	22
Fartygsbefäl klass VIII	28	28	28	43	25	32	18

Källa: Bearbetning av uppgifter från Transportstyrelsen 2019.

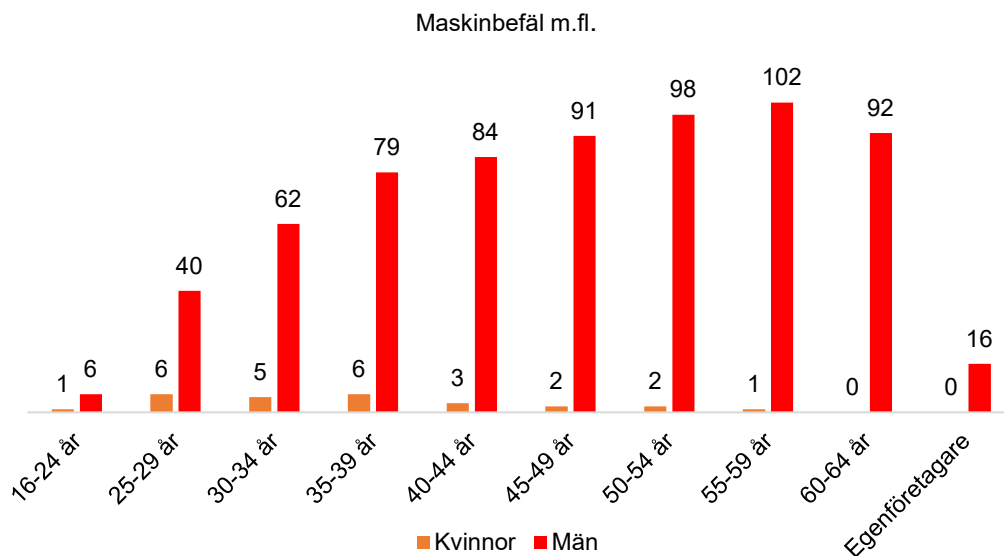
Stora kommande pensionsavgångar bland sjöbefälsyrken

Utöver den svaga utvecklingen när det gäller sjöfartsexamina och återväxten av nya behöriga befäl, ser Trafikanalys en viss fara för kompetensförsörjningen även bland de yrkesverksamma. Trafikanalys har låtit analysera sysselsättningen inom olika yrkesgrupper, bland annat inom sjöfarten.⁸⁷ Inte bara när det gäller befäl, utan i många yrkesgrupper inom sjöfarten står vi inför relativt stora pensionsavgångar.

Statistiken över yrkesverksamma (SSYK) inkluderar yrkesverksamma som inte kräver kompetensbevis. Det är även möjligt att personer med svenska kompetensbevis för sjöfart har en internationell arbetsgivare, och därför inte räknas med i SSYK.

Bland de sysselsatta inom sjöfarten är en stor del av personalen på väg att närma sig pensionering. Samtidigt är de yngre åldersgrupperna i många fall mindre, det vill säga det tycks vara en relativt svag återväxt, särskilt inom befälsgrupperna.

⁸⁷ WSP (2018), *Kartläggning och analys av sysselsättningen inom transportområdet*, rapport till Trafikanalys 2018-09-21, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2018/underlagsrapport_sysselsattning-transportområdet.pdf.

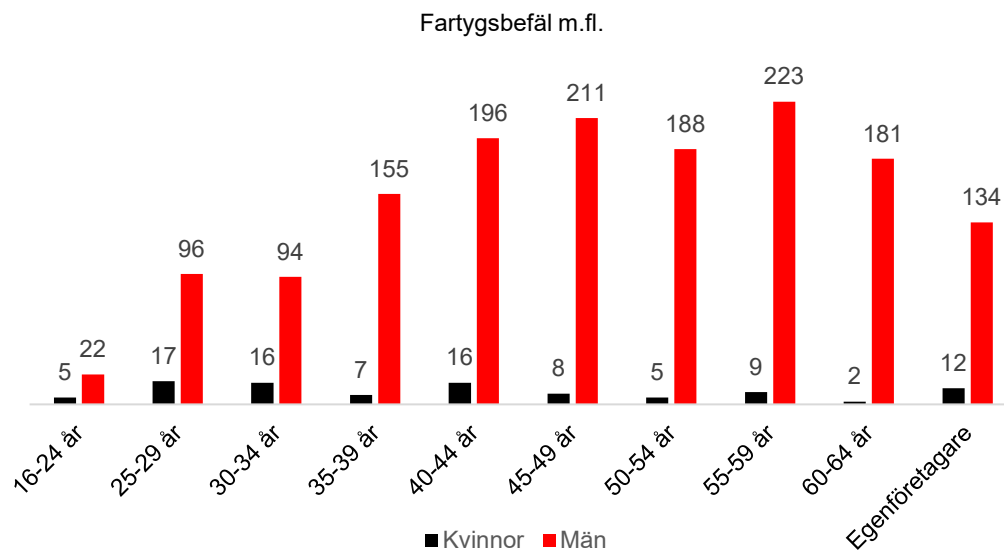


Figur 3.2. Antal maskinbefäl med flera uppdelat på kön och ålder, år 2016. Totalt 696 personer.

Källa: SSYK, SCB.

Anm.: Inkluderade yrkesbefattningar: elingenjör, elmaskinist, fartygsingenjör, fartygsmaskinist, kylmaskinist, maskinbefäl, maskinbefälsassistent, maskinchef, maskinist, maskintekniker, sjöingenjör, sjömaskinist, teknisk chef på fartyg.

Figur 3.2 visar fördelningen av sysselsatta inom olika åldersgrupper bland maskinbefäl och övrig maskinpersonal. Det är en övervikt av äldre personer, och maskinbefälen är färre för varje ny generation.

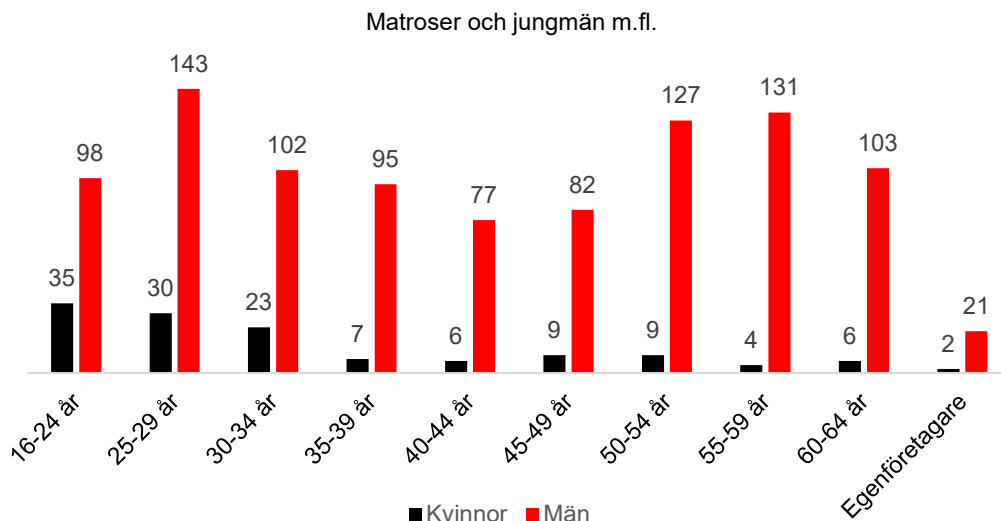


Figur 3.3. Antal fartygsbefäl m.fl. uppdelat på kön och ålder, år 2016. Totalt 1597 pers.

Källa: SSYK, SCB.

Anm.: Inkluderade yrkesbefattningar: fartygsbefälhavare, fartygsbefäl, fartygsbefälsassistent, fartygschef, fartygsstyrman, färjförare, färjskeppare, bogserbåtsbefälhavare, båtman, driftledare, endestyрман, hamnlots, hamnstyrman, fartygskaptan, fartygslots, lotsförman, lotskapten, lotsplatschef, mästrelots, nautiker, nautisk driftledare, sjökaptan, skeppare, styrman, VTS-lots, överstyrman.

Figur 3.3 visar fördelningen för fartygsbefäl. Totalt är 1 597 personer sysselsatta som fartygsbefäl. Yrket domineras av män och den största gruppen är åldersgruppen 55 och 59 år. Figur 3.4 visar fördelningen mellan olika åldersgrupper bland matros och jungmän. Totalt är 1 110 personer sysselsatta som matros och jungmän och den största gruppen är män och mellan 25 och 29 år gamla. I denna kategori ser återväxten bättre ut, det vill säga de yngre åldersgrupperna är ungefär lika stora som de äldre.



Figur 3.4. Antal Matros, jungmän m.fl. uppdelat på kön och ålder, år 2016.

Källa: SSYK, SCB.

Anm: inkluderade yrkesbefattningar: båtsman, däcksmän, jungmän, lättmatros, matros, pumpman, sjöman, skansman, skeppstimmerman, timmerman.

Statistiken visar att det de kommande åren är stora grupper som kommer att pensioneras, och att det finns en relativt svag återväxt, främst bland befälsbefattningarna inom svensk sjöfart. Det kan på sikt försvåra kompetensförsörjningen för rederierna. I den mån det går att hitta kompetens, kan det kräva löneökningar vilket leder till ökade personalkostnader.

Framtidens sjöfartskompetens

Tekniken går framåt även inom sjöfarten. Framtidens sjömän behöver delvis ny utbildning jämfört med dagens, i takt med att sjöfarten anpassar sig till miljö- och teknikutvecklingen. Nyligen tog World Maritime University (WMU) fram en bred rapport om vilken kompetens som blir viktig inom framtidens sjöfart - *Transport in 2040*.⁸⁸

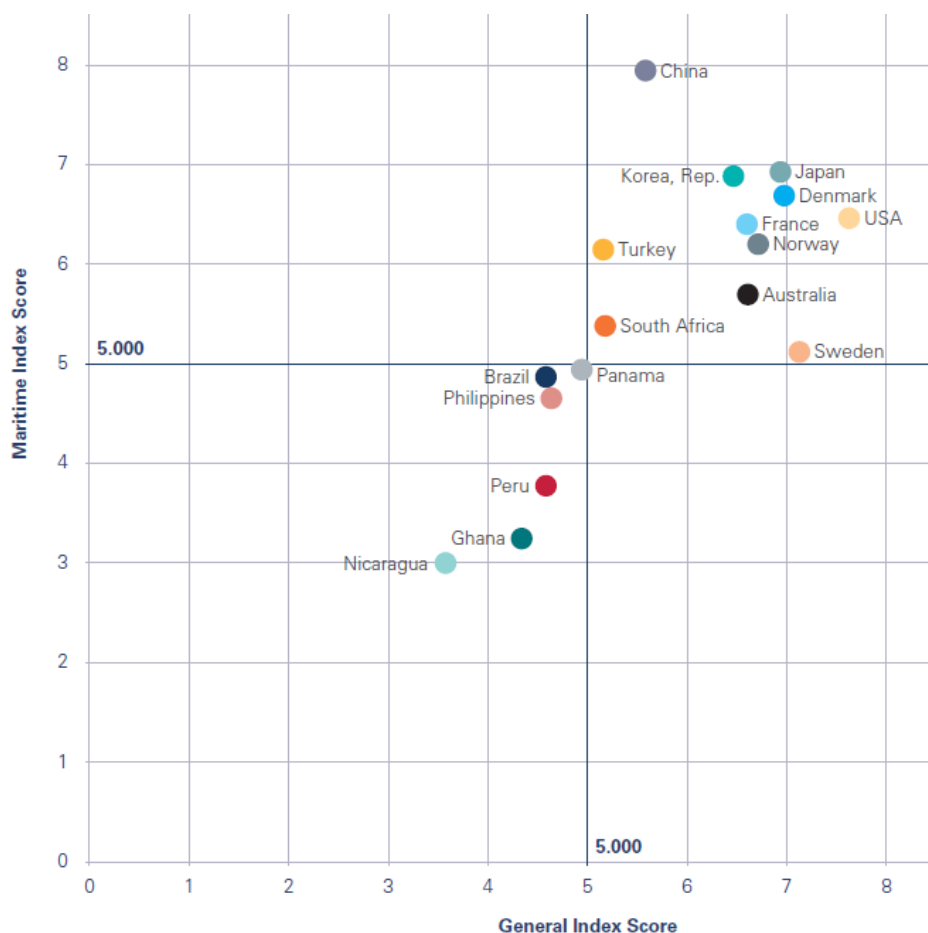
WMU prognosticerar att utvecklingen av autonoma fartyg kommer att minska ökningen av efterfrågan på sjömän. WMU menar att minskningen av efterfrågan kommer att vara 22 procent år 2040. Det vill säga, i förhållande till ett scenario utan autonoma fartyg år 2040 kommer efterfrågan på sjömän vid den tiden att vara 22 procent lägre. Å andra sidan kommer den ökade handeln att kompensera för den negativa effekten, vilket tillsammans kommer att leda till en ökad efterfrågan på sjömän 2040.

⁸⁸ WMU (2019), *Transport 2040: Automation, Technology, Employment - The Future of Work*, https://commons.wmu.se/lib_reports/58.

Även automatiseringen av hamnar kommer att leda till minskad efterfrågan på arbetskraft, men framförallt kanske den kommer att ställa andra krav på kompetens jämfört med idag. Medan stuveriarbetet idag mycket handlar om packning, trucktransport, kranarbete, med mera, kommer automatiseringen innebära krav på IT-kompetens, och andra "mjuka" kompetenser som innefattar mindre grad av manuellt arbete.

Figur 3.5 visar hur förberedda olika nationer är inför framtidens annalkande kompetenskrav, enligt World Maritime Universitys beräkningar. WMU kallar måttet för teknikberedskap (*technology readiness*). Som framgår av figuren ligger USA längst fram när det gäller den så kallade generella teknikberedskapen (horisontella skalan) och därefter ligger Sverige, Danmark och Japan och Norge relativt nära varandra.

På den vertikala skalan som beskriver graden av "maritim teknikberedskap" ligger Kina längst framme (högst upp i figuren) och därefter Japan, Korea och Danmark. Norge ligger på sjunde plats och Sverige på elfte plats. Sverige ligger enligt studien således väl till vad gäller generell teknikberedskap, men väl under medianen beträffande specifik maritim teknikberedskap, vilket i detta sammanhang bör noteras. Det kan vidare konstateras att många svenska rederier använder sig av besättningsmän från Filippinerna, vilket gör det intressant att notera att Filippinerna ligger relativt svagt till i den nedre vänstra kvadranten. Det kan betyda att landet kommer att ha svårt att erbjuda svenska rederier rätt kompetens i framtiden.



Figur 3.5. Generell respektive maritim teknikberedskap i olika länder.
Källa: WMU (2019), sid. 73 (beskuren).

3.4 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.

Nordiska länder satsar relativt lika

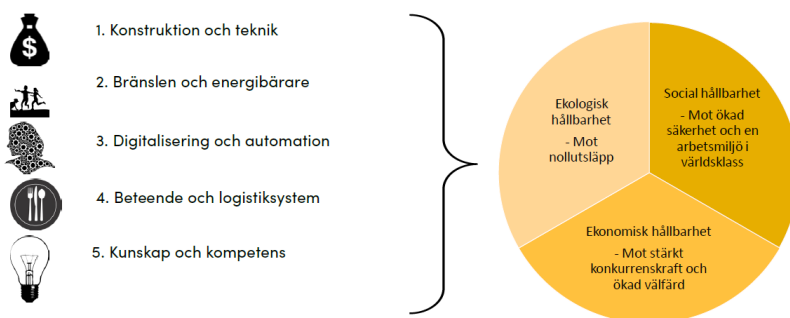
I en tidigare kartläggning som Lighthouse gjorde redan 2017 beskrivs bland annat fördelningen av forskningsmedel inom olika områden. En slutsats var då att Sverige har mindre statlig finansiering öronmärkt till sjöfartsforskning jämfört med övriga nordiska länder. De nordiska länderna har dock relativt likartade områden som finansieras, och fokus är framförallt på miljö- och klimatåtgärder.⁸⁹

Regeringen satsar ytterligare på sjöfartsforskning

I april 2019 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att ytterligare bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Satsningen innebär en närmare fördubbling av stödet, från nuvarande 55 miljoner upp till 100 miljoner årligen, inom ramen för den nationella infrastrukturplanen. Ett syfte med satsningen på forskning och innovation är att öka sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, samt bidra till en utvecklad och hållbar sjöfart.⁹⁰

Föreningen Svensk Sjöfart har lanserat sin forskningsstrategi

I april 2019 lanserade föreningen Svensk Sjöfart sin forskningsstrategi för 2019–2023. Strategin fokuserar på hållbar sjöfart och syftar till att uppnå stärkt konkurrenskraft, ökad välfärd och säkerhet, noll utsläpp samt social hållbarhet. I strategin lyfter föreningen Svensk Sjöfart fram fem områden som prioriteras åren 2019–2023: Konstruktion och teknik, Bränslen och energibärare, Digitalisering och automation, Beteende och logistiksystem samt Kunskap och kompetens (se Figur 3.6).⁹¹



Figur 3.6. Prioriterade områden i Svensk Sjöfarts forskningsstrategi.

Källa: Föreningen Svensk Sjöfart.

⁸⁹ Lighthouse (2017), *Nordisk sjöfartsforskning, innovation, utveckling och demonstration*, www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/kartlaggning_av_nordisk_foi_webbversion_minskad_storlek_1.pdf.

⁹⁰ www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/04/regeringen-satsar-pa-innovation-och-forskning-inom-sjofarten

⁹¹ Svensk Sjöfarts forskningsstrategi, www.sweship.se/wp-content/uploads/2019/04/190401-Forskningsstrategin-2019-2022-.pdf.

4 Effekter av brexit

Oavsett om Storbritannien lämnar EU med eller utan ett avtal om övergångsperioden får det konsekvenser för svenska företag som handlar med och investerar i Storbritannien. Vissa konsekvenser är konkreta och omedelbara medan andra är mer osäkra och långsiktiga till sin natur. Frågan om effekterna av en mjuk eller hård brexit på svensk sjöfarts konkurrenskraft är mycket svårt att svara på. I detta avsnitt samlar vi några aspekter med bäring på svensk sjöfart.

Kommerskollegium har analyserat brexit

Oavsett om det blir en brexit med eller utan avtal kan företag redan nu vidta åtgärder för att minska risken för störningar och förseningar. Kommerskollegium har gjort flera utredningar om brexit och analyserat svenska intressen, och har också skapat ett frågeunderlag där svenska företag blir påmind om viktiga aspekter att tänka på.

Den brittiska regeringen har gått ut med de temporära tullsatser som planeras införas under en ettårsperiod vid ett avtalslöst EU-utträde. Nolltullar införs på 87 procent av allt importerat gods, det vill säga endast en liten del beläggs med tullar, bland annat vissa importkänsliga jordbruks- och tillverkningssektorer. Hit hör bland annat tullar på bilar, kött, ost och keramik.⁹²

Exempel på vad som händer vid brexit utan ett avtal

Kommerskollegium manar företag till att planera för störningar, ökade kostnader och krångel.⁹³ Vid en brexit utan avtal kommer tullhandlingar att krävas från dag ett. Detta är också något som kommissionär Cecilia Malmström har varit tydlig med.⁹⁴

- Tull ska betalas för varor vid import, om de är tullpliktiga.
- Godset kan bli kontrollerat i tullen både i Sverige och i Storbritannien.
- Det blir en annan procedur för att betala moms jämfört med när Storbritannien var med i EU.
- Företag kan förvandlas från distributör till importör med därtill sammanhängande ansvar för produktsäkerhet med mera
- Principen om fri rörlighet för varor inom EU upphör att gälla i förhållande till Storbritannien, så varor som säljs i Storbritannien blir inte automatiskt godkända för försäljning i Sverige.

⁹² Kommerskollegium uppdatering mars 2019, www.kommers.se/verksamhetsomraden/EUs-inre-marknad/Brexit/Hog-tid-forbereda-infor-brexit/Hog-tid-vidta-atgarder-infor-brexit.

⁹³ Kommerskollegium, www.kommers.se/verksamhetsomraden/EUs-inre-marknad/Brexit/Hog-tid-forbereda-infor-brexit/Hog-tid-vidta-atgarder-infor-brexit.

⁹⁴ Reuters, 2019-06-14, <https://uk.reuters.com/article/uk-britain-eu-trade-idUKKCN1TF24M>.

Företag bygger upp varulager innan brexit

Bilbranschen är känslig och därför har olika fordonsföretag redan vidtagit åtgärder. Branschorganisationen för europeisk fordonslogistik (The Association of European Vehicle Logistics) menar att fordonsindustrin kommer att påverkas särskilt mycket, eftersom den branschen är så tekniskt och ekonomiskt integrerad.

Det är rimligt att tro att det blir stora förseningar och köer vid hamnar och terminaler på grund av ökad administration och kontroller. För att föregå de problemen har vissa företag redan börjat frakta sina varor till UK för att bygga upp varulager, inte minst av bilar och andra fordon.

Styr man över volymer till England uppstår brister i transportkapaciteten, och exempelvis har fartyg till de svenska hamnarna ställts in för att man styr över dem till Storbritannien.

För svenska företag kan detta leda till att det innan brexit blir låg verksamhet, på grund av att det byggs upp en "backlog" mot Sverige. När den situationen släpper får blir det istället för mycket att göra. Vad som händer i Storbritannien vid en brexit påverkar också, till exempel om man stänger fabriker i Storbritannien.⁹⁵

Nya former för sjöfartsförbindelser

Det rumänska ordförandeskapet i EU:s ministerråd har träffat ett preliminärt avtal med Europaparlamentet för att säkra nya direkta sjöfartsförbindelser mellan Irland och övriga EU vid händelse om ett avtalslöst brexit.

Överenskommelsen gäller stomnätskorridoren Nordsjön-Medelhavet där de irländska hamnarna i Cork, Shannon och Dublin enligt förslaget länkas samman med hamnarna i Le Havre, Calais and Dunkirk (Frankrike), Zeebrugge, Gent och Antwerpen (Belgien), Terneuzen, Rotterdam och Amsterdam (Nederländerna) för att säkra direkta förbindelser mellan Irland och EU.

Förändringen av korridoren och ett antal andra riktade ändringar av CEF-förordningen kommer att garantera kontinuitet för infrastrukturinvesteringar och ge rättslig klarhet för infrastrukturplanering. Avtalet kommer nu att överlämnas till medlemsstaternas representanter i rådet för godkännande.

⁹⁵ Transportnytt, 2019-03-21, <https://transportnytt.se/nyheter/svensk-bilbrist-en-konsekvens-av-brexit>.

5 Sjöfartens samhällskostnader 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.*⁹⁶

En samhällseffektiv användning av transportresurserna innebär att de olika trafikslagen betalar för de samhällsekonomiska marginalkostnader som de orsakar. Enligt den maritima strategin är det *ur miljösynpunkt angeläget att åtgärder vidtas som innebär att respektive trafikslag betalar sina externa miljökostnader.*⁹⁷ Detta avsnitt ger översiktlig bild av i vilken grad sjöfarten i Sverige betalar för sina samhällsekonomiska marginalkostnader jämfört med övriga trafikslag. Inledningsvis beskriver vi kort den rapport som SMHI har publicerat och som handlar om utsläppen från inrikes sjöfart.

Inrikes sjöfartens samlade utsläpp högre med ny metodik

SMHI har utvecklat en metod för att med hjälp av AIS-data förbättra kvaliteten i beräkningarna av fartygens bränsleförbrukning och därmed i Sveriges utsläppsstatistik för sjöfart mellan svenska hamnar. Naturvårdsverket som ansvarar för rapporteringen enligt internationella klimat- och luftmiljökonventioner har hittills utgått från uppgifter om fartygens bränslebunkring, men det visar sig att den metoden inte har varit helt pålitlig. SMHI har nu i ett projekt tillsammans med Energimyndigheten utvecklat en ny metodik för att mäta bränslestatistik från inrikes sjöfart, som kommer att ligga till grund för Naturvårdsverkets rapportering.⁹⁸ Det handlar inte om att utsläppen plötsligt har ökat kraftigt utan att man på grund av brister i den gamla metodiken har misstagit inrikes sjöfart för internationell trafik.⁹⁹

Samtidigt blir sjöfarten alltmer miljöeffektiv på fartygsnivå, tack vare effektivare motorer och renare bränslen. Branschföreningen Svensk Sjöfart har tagit fram en Klimatfärdplan med miljö- och klimatmål för sjöfarten.¹⁰⁰ Om regeringens ambitioner om mer sjöfart bär frukt, kan det dock innebära att de sammanlagda utsläppen från sjöfarten ökar, beroende på hur snabbt miljöeffektiviseringen går.

Nedan beskriver vi Trafikanalys beräkningar av i vilken grad sjöfarten tillsammans betalar de samhällsekonomiska kostnader som utsläppen orsakar. I vår jämförelse analyserar vi både inrikes och utrikes sjöfart och dess utsläpp per tonkilometer respektive personkilometer, och har utgått från de utsläpp som sker på svenskt territorium.

⁹⁶ Regeringens maritima strategi, sid. 35.

⁹⁷ Regeringens maritima strategi, sid. 35.

⁹⁸ SMHI 2017, *Modellering av sjöfartens bränslestatistik med Shipair*, www.smhi.se/polopoly_fs/1.147369!/smhi_em_shipair_br%C3%A4nslestatistik_2017.pdf.

⁹⁹ SVT, 2019-05-06, www.svt.se/nyheter/inrikes/svt-avslojar-sjofarten-mellan-svenska-hamnar-slapper-ut-mer-an-inrikesflyget.

¹⁰⁰ Föreningen Svensk Sjöfarts *Klimatfärdplan*, www.sweship.se/fokusomraden/hallbarhet-och-miljo.

Trafikslagens 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 bland annat genom rörliga skatter och avgifter som leder till att aktörerna förmås att handla som om de beaktade de externa effekterna. För att ge förutsättningar för en jämbördig konkurrens mellan trafikslagen bör de transportpolitiskt motiverade skatter och avgifter som tas ut motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader, det vill säga miljökostnader som uppstår på grund av utsläpp av luftföroreningar och koldioxid, men även buller, trängsel och infrastrukturelaterade kostnader.

Det finns olika kalkylvärden och kalkylprinciper som används för värdering av externa effekter i transport-sektorns samhällsekonomiska analyser. De viktigaste underlagen i detta sammanhang är Trafikanalys årliga sammanställning av externa kostnader, VTI:s arbete inom ramen för det s.k. Samkost-projektet¹⁰¹, Trafikverkets ASEK-rekommendationer¹⁰² och EU-kommissionens Ricardo-rapport¹⁰³.

Olika åtgärder kan användas för att få företagen att ta hänsyn till samhällskostnader, det vill säga internalisera samhällskostnaderna. Lagstiftaren kan införa regleringar som tvingar företagen att minska de externa kostnaderna. Ett exempel på en sådan reglering är svavel-direktivet, 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. Sjöfarten internaliserar sina externa marginalkostnader framförallt genom de farledsavgifter man betalar.

Tabell 5.1 visar uppgifterna från Trafikanalys senaste rapport över de samhällsekonomiska externa marginalkostnaderna för *godstransporter* med olika trafikslag. För lastbil dominerar kostnader för infrastruktur och koldioxidutsläpp. För godståg dominerar infrastruktur och för sjöfart dominerar kostnader för koldioxidutsläpp och luftföroreningar (kväve, svavel). För sjöfartens del innehåller den genomsnittliga internaliseringsgraden som har beräknats mycket stora variationer när det gäller fartygstyper och de rutter de kör. Ett streck i tabellen anger att det inte finns någon framtagen kostnad.

¹⁰¹ Nilsson, J.-E. och Johansson, A. (2014), *Samkost - Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI rapport 836.

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

Nilsson, J.-E. och Haraldsson, M. (2018), *Samkost 3 - Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI rapport 989.

¹⁰² Trafikverket, ASEK, www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/planera-och-utreda/planerings--och-analysmetoder/samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/asek---arbetsgruppen-for-samhallsekonomiska-kalkyl--och-analysmetoder-inom-transportområdet.

¹⁰³ Ricardo-rapporten, <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>.

Tabell 5.1. Externa kostnader för respektive trafikslag år 2018. Godstrafik. Genomsnittliga värden.

	<i>Tung lastbil med släp (öre/tonkm)</i>	<i>Godståg (öre/tonkm)</i>	<i>Sjöfart, gods (öre/tonkm)</i>
Infrastruktur	6	4	0,6
Olyckor	1	0,2	0,3
Koldioxidutsläpp	6	0,2	2
Luftföroreningar	1	0,1	0,7
Buller	2	0,8	-
Total extern marginalkostnad	16	5,5	3,6
Internaliseringsgrad	65 %	45 %	120 %

Källa: Trafikanalys (2019), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, tabell 2.2.

Tabell 5.2 visar motsvarande uppgifter när det gäller persontrafik, vilket för sjöfartens del betyder färjetrafik, som här inkluderar kryssningsfartyg. Färjetrafiken har den lägsta internaliseringsgraden jämfört med övriga trafikslag.¹⁰⁴ Det är alltså den motsatta bilden jämfört med hur sjöfarten på godssidan står sig bland övriga trafikslag. Medan godssjöfart är mycket miljöeffektiv räknat per tonkilometer, är färjetrafik inte alls lika miljöeffektiv räknat per personkilometer.

Tabell 5.2. Externa kostnader för respektive trafikslag år 2018. Persontrafik. Genomsnittliga värden.

	<i>Personbil, bensin (öre/pkm)</i>	<i>Personbil, diesel (öre/pkm)</i>	<i>Buss, diesel (öre/pkm)</i>	<i>Person- tåg (öre/pkm)</i>	<i>Färje- trafik (öre/pkm)</i>	<i>Flyg, Arlanda (öre/pkm)</i>
Infrastruktur	3	3	5	53	1	0
Olyckor	6	6	2	1	4	0
Koldioxidutsläpp	13	10	8	0,1	25	(16)*
Höghöjdseffekt	-	-	-	-	-	8
Luftföroreningar	1	2	2	0,1	10	0,5
Buller	3	3	2	1	-	0,1
Total extern marginalkostnad	25	23	18	8	40	8 (25)*
Internaliseringsgrad	123 %	80 %	79 %	106 %	70 %	325–363 % (109–121%)*

* Flyget ingår i EU:s utsläppshandelssystem. Siffran inom parentes avser internaliseringsgraden om utsläppshandelssystemet inte hade antagits internalisera kostnaden.

Källa: Trafikanalys (2019), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2018*, tabell 2.1.

Godssjöfartens internaliseringsgrad har ökat

Vi kan se att mellan 2017 och 2018 har såväl sjöfart som tåg och lastbil ökat sin grad av internalisering. År 2017 var den icke-internaliserade marginalkostnaden per tonkilometer för godssjöfart 1,2 öre/tonkm. År 2018 beräknas godssjöfartens internaliseringsgrad till i genomsnitt 120 procent, vilket betyder att man betalar i genomsnitt 20 procent mer än vad

¹⁰⁴ Kryssningsfartygen har en internaliseringsgrad på cirka 140 procent.

man orsakar i termer av samhällsekonomiska marginalkostnader. Därmed blir marginalkostnaden negativ, se tabell 5.3.

Tabell 5.3. Trafikens icke-internaliserade marginalkostnad uttryckt i öre/tonkm, samt internaliseringsgrad inom parentes. Exkl. trängsel. Respektive års skatter, avgifter och prisnivå.

	År 2018	År 2017
Sjöfart, gods	-0,7 öre/tonkm (120 %)	1,2 öre/tonkm (76 %)
Godståg, viktat tågläge	3 öre/tonkm (45 %)	6 öre/tonkm (30 %)
Tung lastbil med släp	6 öre/tonkm (65 %)	7 öre/tonkm (61 %)

Källa: Trafikanalys (2018, 2019), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader 2018*, tabell 2.2.

Som noterats ovan utgör dessa siffror genomsnittliga beräkningar, där variationen mellan olika fartyg och fartygskategorier är mycket stora. Anledningen till den stora variationen är bland annat att beräkningarna baseras på den trafik och de utsläpp som sker på svenskt territorium, och för många fartyg utgör den svenska delen av rutten endast en liten del. Både på gods- och persontrafiksidan är internationell sjöfart underinternaliserad och inrikes sjöfart är sannolikt också underinternaliserad.¹⁰⁵

Trafikslagens externa marginalkostnader visar att godssjöfarten är ett betydligt mer miljöeffektivt trafikslag än lastbilstrafik. Det ekobonussystem som nämnts ovan baseras på skillnaden i miljökostnad mellan lastbil och sjöfart.¹⁰⁶ Som framgår av Tabell 5.1 ovan, var år 2018 denna skillnad i miljökostnad mellan godssjöfart och tung lastbil med släp $16 - 3,6 = 12,4$ öre per tonkilometer.

¹⁰⁵ För en mer utförlig beskrivning, se Trafikanalys 2019, *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, bilagerapport, sid. 19, www.trafa.se/globalassets/pm/2019/pm-2019_1-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader_bilagor.pdf.

¹⁰⁶ Se Trafikverkets webbplats, www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart.

6 Trafikanalys iakttagelser

Sjöfarten som näring

- Den svenskkontrollerade flottan ökade 2018 jämfört med året innan, både i termer av antal fartyg och i brutto.
- Användningen av fartygen och tonnage ökade också under 2018 jämfört med 2017.
- En jämförelse mellan svenska hamnar och hamnar i Europa och i våra närmaste grannländer visar på många likheter, men också på vissa skillnader. Till exempel fungerar svenska hamnar i hög grad som lokala marknader och konkurrerar därmed i mindre utsträckning sinsemellan än vad hamnarna på kontinenten gör.
- Godshanteringen ökar i de svenska hamnarna, men skillnaderna är stora mellan olika regioner.
- Återväxten av arbetskraft inom sjöfarten är svag. De yngre åldersgrupperna av sjöbefäl och matrosar med flera är mindre än de äldre åldersgrupperna, vilket kan bli ett hinder för återväxt och leda till arbetskraftsbrist på fartygen.

Fartygsregistrets attraktivitet – den svenskkontrollerade flottan

- Det sammanlagda antalet svenskkontrollerade fartyg har ökat något under 2018. Antalet fartyg på minst 100 brutto ökade med 4 procent till 318. Den största ökningen var bland fartyg i mellanklassen 1 500–4 999 brutto, där ökningen i antal fartyg var 29 procent och ökningen i brutto var 39 procent.
- Andelen svenskkontrollerade fartyg av den svenskkontrollerade flottan minskade något under 2018, både i termer av antal fartyg och i termer av tonnage.
- Antalet företag i tonnageskattesystemet har ökat till 7 den 1 juni 2019, jämfört med 4 ett år tidigare. Det är dock betydligt färre än vad man räknade med vid införandet av systemet.
- Transportstyrelsen har genomfört en del åtgärder i positiv riktning, till exempel en fortsatt delegering av tillsynsuppgifter till klassificeringssällskap. Men några viktiga förslag har ännu inte införts, som förhandsbesked om sjöfartsstöd och en så kallad one-stop-shop som förenklar administrationen för redarna. Fortfarande ses den svenska administrationen kring registrering som förhållandevis mer krånglig jämfört med andra register.
- Ekobonusystemet trädde i kraft under 2018 och två rederier fick cirka 8 miljoner vardera. Ett förslag om "Breddad Ekobonus" bereds på regeringskansliet.
- Trafikanalys bedömning är att förutsättningarna för svenskkontrollerad sjöfart kan ha blivit något bättre, mot bakgrund av fler svenskkontrollerade fartyg. Men andra länder har ambitioner att bli ännu mer attraktiva, vilket ställer fortsatt ökade krav

på de svenska myndigheterna i arbetet med att nå målet om att ha det bästa regelverket i Europa.

Konkurrensvillkor för sjöfarten jämfört med andra trafikslag

- När det gäller godstrafik är sjöfart det trafikslag som har de lägsta samhälls-ekonomiska externa marginalkostnaderna per ton fraktat gods. I det fallet är sjöfarten med de senaste beräkningarna överinternaliserad, dvs. sjöfarten betalar mer än de kostnader den orsakar.
- När det gäller persontrafik är sjöfart (färjetrafik) däremot det trafikslag som har de högsta samhälls-ekonomiska externa marginalkostnaderna per personkilometer. I det fallet har sjöfarten (färjetrafiken) med dagens beräkningar dessutom den lägsta internaliseringsgraden, jämfört med buss, tåg och flyg.

Referenser

Blaiklock, Paul (2012), *Automated Container Handling in Port Terminals*, TMEIC Roanoke, Virginia.

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

Drewry Shipping Consultants (2010), *Global Container Terminal Operators*, London 2010.

Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys.

Copenhagen Malmö Port, www.cmpport.com.

Cruise Europe, <https://www.cruiseurope.com/statistics/>.

Europeiska revisionsrätten (2016) *Sjötransporten inom EU: på stormigt hav – till stora delar oändamålsenliga och ohållbara investeringar*. Särskild rapport nr 23.

Eurostat (2019), *Godshantering i hamnar, nationell nivå*.

Gävle hamn, www.gavlehamn.se.

Göteborgs hamn, www.portofgothenburg.se,
www.goteborgshamn.se/press/pressmeddelanden/goteborgs-hamn-ab-klart-for-utveckling-av-420-000m-logistikmark.

Hamnstrategiutredningens slutbetänkande (2007) *Hamnstrategi– strategiska hamnnoder i det svenska godstransportsystemet*. SOU 2007:58.

Helsingborgs hamn, www.port.helsingborg.se/foretag/om-oss/kvalitet-miljo-sakerhet/,
www.portofhelsingborg.se, www.port.helsingborg.se/foretag/gods-och-trafik/godsstatistik/.

IAPH (2015), International Association of Ports and Harbours (IAPH), *The Study on Best Practices of Container Terminal Automation in the World, 2015*.

Kommerskollegium, Kommerskollegium uppdatering mars 2019,
www.kommers.se/verksamhetsomraden/EUs-inre-marknad/Brexit/Hog-tid-forbereda-infor-brexit/Hog-tid-vidta-atgarder-infor-brexit.

Kommerskollegium, www.kommers.se/verksamhetsomraden/EUs-inre-marknad/Brexit/Hog-tid-forbereda-infor-brexit/Hog-tid-vidta-atgarder-infor-brexit.

Kommissionens förordning (EU) 2017/1084 av den 14 juni 2017 om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 vad gäller bland annat stöd till hamn- och flygplatsinfrastruktur.

Konkurrensverket, beslut dnr. 161/1999 1999-06-28.

Lighthouse (2017), *Nordisk sjöfartsforskning, innovation, utveckling och demonstration*,
www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/attachments/kartlaggning_av_nordisk_foi_we_bbversion_minskad_storlek.pdf.

Lloyds Register (2017), *Benchmarking of Ship Registries*, december 2017, rapport till Trafikanalys.

Luleå hamn, www.portlulea.se.

M4Traffic, Henrik Swahn et al (2017), *ASEK/Samgods IVV-fartyg – Framtagande av kalkylvärden för IVV-fartyg*. 2017-11-30 Version 1.0. Preliminär slutrapport.

Mälarhamnar, www.malarhamnar.se.

Nilsson, J.-E. och Johansson, A. (2014), *Samkost - Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI rapport 836.

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

Nilsson, J.-E. och Haraldsson, M. (2018), *Samkost 3 - Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader*, VTI rapport 989.

OECD (2013) *The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report*, Edited by Olaf Merk, OECD 2013.

Regeringen (2013), *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*, www.regeringen.se/rapporter/2013/01/n2013.03.

Regeringen (2015), *Strategi för utveckling av de maritima näringarna*, www.regeringen.se/4a4f3c/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf.

Regeringen (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi* (N2018/03939/TS), Regeringskansliet, juni 2018.

Regeringens skrivelse 2017/18:278 *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018–2029*.

Regeringens proposition 2018/19:39, *Kompletterande bestämmelser till EU:s hamntjänstförordning*.

Reuters, *No hope of avoiding tariffs in 'no deal' Brexit - EU's Malmstrom*, 2019-06-14, <https://uk.reuters.com/article/uk-britain-eu-trade-idUKKCN1TF24M>.

Ricardo AEA, *Update of the Handbook on External Costs of Transport*, Report for the European Commission: DG MOVE Ricardo-AEA/R/ ED57769 Issue Number 1 8th January 2014 <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>.

Riksrevisionen (2019), *Sjöfartsverket, brister i hantering av farledsavgifter, bisysslor samt körjournaler och drivmedel till tjänstebilar, 2018*, Revisionsrapport 7 maj 2019.

SCB, *Konsumentpriser med konstant skatt, årsmedeltal*, www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_PR_PR0101_PR0101H/KPIKSAr/?r_xid=48e8a295-8c64-4ad8-93de-49b7f1f9a3ca.

Schøyen, H. & Odeck, J (2017), *Comparing the productivity of Norwegian and some Nordic and UK container ports – an application of Malmqvist productivity index*, Int. J. Shipping & Transport Logistics, vol. 9, no 2, tab 4.

Sjöfartsverket (2019), *Årsredovisning 2018*, www.sjofartsverket.se/upload/Pdf-Gemensamma/%C3%85rsredovisning_2018.pdf.

Sjöfartsverket, *Sjöfartsverket inför ny avgiftsmodell och höjer avgifterna*, www.sjofartsverket.se/sv/Sok-i-nyhetsarkiv/2017/Sjofartsverket-infor-ny-avgiftsmodell-och-hojer-avgifterna/.

Sjöfartsverket, *Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om farledsavgift*, daterad 2018-10-08, www.sjofartsverket.se/pages/4993/Konsekvensutredning_farled%202019.pdf.

Sjöfartsverket (2019), *Årsredovisning 2018*, www.sjofartsverket.se/upload/Pdf-Gemensamma/%C3%85rsredovisning_2018.pdf.

Stockholms hamnar, www.stockholmshamnar.se/om-oss/nyheter/2019/nedrakningen-harborjat--om-ett-ar-oppnar-stockholm-norvik-hamn.

Sundsvalls hamn, www.sundsvallshamn.se.

Svensk Sjöfart, *Det svenska tonnageskattesystemet*, www.sweship.se/wp-content/uploads/2016/12/Det-svenska-Tonnageskattesystemet-FAQ.pdf, www.sweship.se/fokusomraden/aktuella-projekt/det-svenska-tonnageskattesystemet.

Svensk Sjöfart (2019), Föreningens Svensk Sjöfarts *Klimatfärdplan*, www.sweship.se/fokusomraden/hallbarhet-och-miljo.

Sveriges hamnar, www.sverigeshamnar.se.

Tonnageskatteutredningen (2015), *Ett svenskt tonnageskattesystem*. SOU 2015:4.

Trafikanalys (2017:25) *Sjöfartsstödets effekter 2016*, www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter.

Trafikanalys (2018:19), *Sjöfartsstödets effekter 2017*, www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter.

Trafikanalys (2018:12) *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575.

Trafikanalys (2019:1), *En breddad ekobonus*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/en-breddad-ekobonus-8190.

Trafikanalys (2019:4), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader---rapport-2019-8236.

Trafikanalys (PM 2019:1), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor*.

Trafikverket (2019) Rapport *Handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart och närsjöfart 2019*. Regeringsuppdrag n2018/04482/ts.

Trafikanalys, årlig statistik över Fartyg, www.trafa.se/sjofart/fartyg.

Trafikanalys, årlig statistik över Sjötrafik, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik.

Trafikanalys, årlig statistik över Sjötransportföretag, www.trafa.se/ovrig/sjofartsforetag.

Trafikverket pressmeddelande, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/tva-sjofartsprojekt-far-ekobonus

Transportstyrelsen, pressmeddelande, www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2015/inflaggningslots-for-att-underlatta-fler-svenska-fartyg.

Trafikverket, ASEK, www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/planera-och-utreda/planerings--och-analysmetoder/samhallsekonomska-analys-och-trafikanalys/asek---arbetsgruppen-for-samhallsekonomska-kalkyl--och-analysmetoder-inom-transportomradet.

Trafikverket, pressmeddelande, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/tva-sjofartsprojekt-far-ekobonus.

Transportstyrelsen, *Det ska bli enklare att flagga in i Sverige*, www.transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2016/det-ska-bli-enklare-att-flagga-in-i-sverige.

Transportstyrelsen, *Erkända organisationer*, www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer.

Transportstyrelsen (2019), *Årsredovisning 2018*, www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering-och-budget/arsredovisningsarkiv.

Transportstyrelsen (2018), *Sjöfartens avgifter*, dnr. TSG 2017-1225.

Transportstyrelsen (2017), *Beskrivning av avgiftsförändringar 2018*.

Transportstyrelsen (2018), *Sjöfartens avgifter*.

Transportstyrelsen (2017), *Beskrivning av avgiftsförändringar 2018*, daterad 2017-06-15.

Transportstyrelsen (2018), *Beskrivning av avgiftsförändringar 2019*.

Trelleborgs hamn, www.trelleborgshamn.se.

UNCTAD (2018), *50 Years of Review of Maritime Transport 1968–2018: Reflecting on the past, exploring the future*. Transport and Trade Facilitation Series no.10.

UNCTADstat, <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>.

Universitets- och högskolerådet (UHR), antagningsstatistik, <http://statistik.uhr.se>.

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

Vänerhamn, www.vanerhamn.se.

WMU (2019), *Transport 2040: Automation, Technology, Employment - The Future of Work*, www.wmu.se/news/transport-2040-how-automation-and-technology-will-impact-future-work.

WSP (2015) *Omlastningskostnader i samgods och samhällsekonomin*, Moa Berglund, Fredrik Bärthel, Lennart Hammarbäck, Dag Hersle, WSP rapport 2015-12-03.

WSP (2018), *Kartläggning och analys av sysselsättningen inom transportområdet*, underlagsrapport till Trafikanalys, WSP 2018.

Ystad hamn, www.portofystad.se, www.ystad.se/portofystad/nyheter/EU-projektet.

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 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.