

**Svensk sjöfarts internationella
konkurrenssituation 2020**

**Rapport
2020:9**

**Svensk sjöfarts internationella
konkurrenssituation 2020** **Rapport
2020:9**

Trafikanalys

Adress: Rosenlundsgatan 54
118 63 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 20

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Mattias Viklund

Datum: 2020-07-02

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 juli 2020

Mattias Viklund

Generaldirektör

Innehåll

Sammanfattning	7
Summary	9
Inledning	11
1 Utvecklingen för gods och passagerare	13
1.1 Minskad sjöfart under våren 2020	13
1.2 Godshanteringen i norra Europa	17
1.3 Sammanfattningsvis	19
2 Företag och anställda	21
2.1 Stora förluster i omsättning	21
2.2 Uppsägningar av sjömän	22
2.3 Sjöfartens kompetensförsörjning på sikt	23
2.4 Sammanfattningsvis	28
3 Offentliga åtgärder i Sverige och grannländer under coronapandemin	29
3.1 Sverige	29
3.2 Finland	32
3.3 Danmark	33
3.4 Norge	33
3.5 Undersökning om europeiska stödåtgärder	34
3.6 Sammanfattningsvis	34
4 Svenska flottans utveckling	35
4.1 Den svenskkontrollerade flottan	35
4.2 Utländsk flagg i nordiska flottor	38
4.3 Den svenskregistrerade flottan i världen	40
5 Sjöfarten jämfört med andra trafikslag	45
5.1 Åtgärder på sjöfartsområdet som påverkar en överflyttning	45
5.2 Trafikslagens externa marginalkostnader	47
5.3 Sammanfattningsvis	50

6	Den svenska sjöfartens konkurrensvillkor	51
6.1	Registrering, kontroll och tillsyn	51
6.2	Finansierings-, skatte- och investeringsvillkor.....	56
6.3	Bemanning och bemanningsstöd.....	57
6.4	Forskning och utveckling.....	59
6.5	Sammanfattningsvis.....	60
7	Slutsatser	63
8	Referenser	67

Sammanfattning

I denna rapport följer och beskriver vi utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. Det handlar bland annat om registrerings-, kontroll- och tillsynsfrågor, villkor för finansiering, skatt och investeringar, bemanningsregler och bemanningsstöd, samt forskning och utveckling. Men också förändringar i företag och sysselsättning samt hur trafiken med gods och passagerare i hamnarna utvecklas.

Rapporten brukar i huvudsak avgränsas till att beskriva situationen fram till senaste årsskiftet. I och med coronapandemins utbrott har Trafikanalys dock valt att ha ett större fokus än tidigare på våren 2020 och pandemins effekter under denna period. Rapporten ger därför en så uppdaterad bild som möjligt av trafikutvecklingen med gods och passagerare, situationen för företag och anställda, samt vilka åtgärder som regeringen i Sverige och grannländer har genomfört för att mildra krisens påverkan på sjöfarten.

Den rådande coronapandemin har påverkat sjöfarten kraftigt. Trafiken till de svenska hamnarna har minskat, främst passagerartrafiken, rederierna gör stora förluster och många sjömän är varslade eller arbetslösa. Statistik över öppet arbetslösa visade att under våren 2020 var arbetslösheten större för de flesta kategorier av sjömän. Hur många av dessa sjömän som kan komma tillbaka och när är osäkert.

Utöver det kortsiktiga kompetensfallet på grund av krisen är den långsiktiga kompetensförsörjningen för sjöfarten hotad av stora pensionsavgångar och minskande kullar med examina och förstagångsutfärdade behörigheter, vilket vi beskriver.

Vilka effekter coronapandemin får på det svenska fartygsregistret vet vi ännu inte. Under år 2019 ökade det svenska fartygsregistret med fem fartyg, främst tankfartyg. Även den svensk-kontrollerade flottan ökade något i antal fartyg. Däremot minskade den svenskkontrollerade flottan något i termer av tonnage.

För att lindra krisen för sjöfarten har Transportstyrelsen i enlighet med regelverket gjort en del undantag och justeringar bl.a. för att förenkla besättningsbyten och minska smittspridning. Flera av Transportstyrelsens åtgärder, som t.ex. utvecklingen av en inflagningsportal kan även komma att förbättra den svenska sjöfartens långsiktiga förutsättningar att konkurrera när marknaderna har återhämtat sig.

En viktig åtgärd som Sverige vidtagit är att införa ett tonnageskattesystem. I början av juni 2020 omfattade systemet sammanlagt 11 företag. Det kan jämföras med de 23 företag som tonnageskatteutredningen räknade med för systemet.

När det gäller sjöfarten som trafikslag utgår vi från regeringens nationella godstransportstrategi som pekar på vikten av överflyttning av gods från väg till sjöfart. Vi lyfter fram några åtgärder och pekar på målkonflikter. Vi gör också en jämförelse av trafikslagens samhälleliga externa marginalkostnader och i vilken grad de betalar för dessa.

Enligt regeringens strategi på sjöfartsområdet är det viktigt att trafikslagen betalar för sina samhälleliga miljökostnader, och i det övergripande transportpolitiska målet siktar det på en samhällsekonomisk effektivitet inom transportsektorn. I vilken grad trafikslagen betalar för sina kostnader är också en fråga om lika konkurrensvillkor mellan trafikslagen.

Trafikverkets beslut om ett högre kalkylvärde för koldioxid påverkar balansen mellan vad sjöfarten betalar i skatter och avgifter och vilka externa effekter sjöfarten orsakar, den så kallade internaliseringsgraden. Det beror dels på att koldioxid utgör en stor andel av sjöfartens externa kostnader, dels på att sjöfartens bränsle är obeskattat. Den nya värderingen får därför särskilt stor effekt på sjöfartens synbarliga klimatprestanda i relation till övriga trafikslag.

Trafikverkets beslut om högre värdering skärper målkonflikten mellan regeringens ambitioner om å ena sidan överflyttning av godstrafik från väg till sjöfart, och å andra sidan en effektiv klimatpolitik. Den högre värderingen påverkar kalkylmässigt sjöfartens klimatprestanda negativt och ger mindre tyngd åt argumentet att flytta över gods från väg till sjöfart.

Avslutningsvis konstaterar Trafikanalys att avseende det svenska fartygsregistrets konkurrenskraft har den svenskregistrerade flottan ökat under 2019 med några fartyg, men ser det som svårt att uttala sig om i vilken mån myndigheternas åtgärder ligger till grund för ökningen. Myndigheternas handlingskraft under krisen har i alla fall setts som positiv av branschen. Eftersom andra länders register och regelverk samtidigt gör insatser för ökad attraktivitet och konkurrenskraft, gäller det för Sverige att fortsatt försöka springa snabbare än andra för att nå målet i den maritima strategin om att ha det bästa regelverket i Europa.

Summary

In this report we trace and describe the evolution of the competitive conditions surrounding Swedish shipping. The issues addressed include registration, monitoring and inspections, financing conditions, taxes and investments, crewing regulations and support, and research and development. We also discuss changes in companies and employment, and how goods traffic and passenger traffic are developing in our ports.

The report primarily describes the situation up to the last year end. However, in light of the outbreak of the coronavirus pandemic, Transport Analysis has chosen to focus more than before on the spring of 2020 and the effects of the pandemic during this period. As a result, the report offers an up-to-date picture of the evolution of goods and passenger traffic, the situation facing companies and employees, and the steps that the governments of Sweden and its neighbours have taken to mitigate the impact of the crisis on shipping.

The prevailing coronavirus pandemic has impacted shipping severely. Traffic, particularly passenger traffic, to Swedish ports has decreased, ship owners are sustaining major losses, and many seamen have been laid off or are unemployed. Statistics on the openly unemployed indicate that, during the spring of 2020, unemployment was up among most categories of seamen. It is uncertain how many of these seamen will be able to return to work, or when.

In addition to the short-term loss of competence due to the crisis, the long-term supply of competence for the shipping industry is threatened by large-scale retirements and shrinking numbers of certificates and first-time licenses, as we describe.

The effects that the coronavirus pandemic will have on the Swedish Register of Ships are as yet unknown. In 2019 the Swedish Register of Ships increased by five vessels, mainly tankers. The Swedish-controlled fleet also grew somewhat in terms of numbers of vessels, though it shrank somewhat in terms of tonnage.

To mitigate the crisis as it pertains to shipping, the Swedish Transport Agency has, in compliance with regulations, made a number of exceptions and adjustments, in part to simplify crew changes and reduce viral spread. Several Swedish Transport Agency measures, such as assigning a specific contact for each ship to conduct any follow-ups necessary for a smooth process, may also improve Swedish shipping's long-term competitive conditions once markets recover.

One important step that Sweden has taken is to implement a tonnage tax system. In early June 2020, the system encompassed a total of 11 companies, versus the 23 companies that the tonnage tax committee had anticipated.

Regarding shipping as a transport type, we are proceeding on the basis of the government's national goods transport strategy, which points to the importance of shifting goods shipments from roads to waterways. We highlight a number of measures and identify goal conflicts. We also compare the external marginal social costs of different types of transport, and the degree to which we are paying them. Under the government's strategy in the area of shipping, it is important that each type of transport pay its social–environmental costs, while the overall transport policy objective is focused on socioeconomic efficiency within the transport sector. The degree to which each transport type pays its costs is also an issue that concerns equal competitive conditions between the transport types.

The Swedish Transport Administration's adoption of a higher value for calculating carbon dioxide emissions is affecting the balance between what shipping pays in taxes and fees and its external effects, i.e., its so-called degree of internalisation. This is partly because carbon dioxide accounts for a major share of shipping's external costs, and because fuel for shipping is untaxed. The new valuation consequently has a particularly heavy impact on shipping's apparent climate performance relative to that of other types of transport. The Swedish Transport Administration's adoption of a higher value results in goal conflict between, on one hand, the government's aim of shifting goods transport from roads to waterways and, on the other, an effective climate policy. The higher value has a negative calculatory effect on shipping's climate performance, undermining support for the argument in favour of shifting goods transport from roads to waterways.

In conclusion, Transport Analysis notes that, regarding the competitive strength of the Swedish Register of Ships, the Swedish-registered fleet grew by several vessels in 2019, although it is difficult to determine the extent to which measures taken by government agencies caused this increase. In any event, government agency freedom of action during the crisis has been viewed positively by the industry. Because other countries are simultaneously making efforts to enhance their attractiveness and competitive capabilities through their registers and regulatory systems, Sweden must continue to outpace the others to achieve our maritime strategy objective of having the best regulatory framework in Europe.

Inledning

Syftet med denna rapport är att beskriva den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation med fokus på år 2019. Rapporten ger dock även en bild över nuläget våren 2020 med en bedömning av hur coronapandemin påverkar den svenska sjöfartens villkor den närmsta tiden. Innan coronakrisen var konkurrenssituationen för svensk sjöfart på flera sätt positiv. Det svenska fartygsregistret har de senaste åren lockat fler fartyg till sig, och likaså det svenska tonnageskattesystemet. Den svenskkontrollerade flottan ökade sitt tonnage och handeln på svenska hamnar visade en fortsatt ökning.

Rapporten inleds med en beskrivning av sjöfartens utveckling. Vi börjar med att titta på den rådande situationen när det gäller trafiken på de svenska hamnarna. Medan godstrafiken till stor del har fortsatt, har passagerartrafiken helt avstannat, vilket har fått stora följder för flera svenska rederier. Krisen har genom stora varsel och permitteringar också fått stora effekter för sjömän. Vi beskriver den kortsiktiga krissituationen, men blickar också framåt och ger en bild av sjöfartens långsiktiga kompetensförsörjning när det gäller sjömän och vilken kompetens som blir viktig för sjöfarten i framtiden.

Det grundläggande syftet med rapporten är att ur ett näringspolitiskt perspektiv beskriva situationen för den svenskregistrerade sjöfarten. Trafikanalys har dock breddat perspektivet till att även inkludera den svenskkontrollerade flottan, det vill säga de svenska rederiernas fartygsflotta.¹

I sin godstransportstrategi från 2019 lyfter regeringen fram sjöfarten som en viktig del i ett hållbart transportsystem, och regeringens ambition är att öka överflyttningen av transporter från väg till sjöfart. Ur ett trafikpolitiskt, liksom ur ett samhällsekonomiskt, perspektiv är det viktigt att trafikslagen agerar på lika villkor för att mängden transporter ska kunna sägas vara effektiv och hållbar. Ur det perspektivet beskriver Trafikanalys årligen i vilken grad trafikslagen betalar för sina samhälleliga, externa marginalkostnader.

Avslutningsvis redogör vi i rapporten för den svenska sjöfartens konkurrensvillkor och dess utveckling såsom de kommer till uttryck i det regelverk och den myndighetsadministration som möter sjöfarten i Sverige (och på svenska vatten). Fokus ligger på den svenskregistrerade sjöfarten men även bredare frågor som exempelvis forskning och utveckling berörs.

Regeringens ambitioner för sjöfarten som näring beskrivs i huvudsak i den maritima strategin och handlar mycket om att skapa funktions- och resultatbaserade regler samt minska hinder som hämmar sjöfartsnäringen. Ambitionen enligt den maritima strategin är att erbjuda det bästa regelverket i Europa för sjöfart.²

Sammanfattningsvis beskriver Trafikanalys i denna rapport situationen för den svenska sjöfarten ur olika perspektiv.

¹ Trafikanalys har ett parallellt uppdrag om sjöfartsstödet effekter på den svenska sjöfarten, där de svenska rederiernas ekonomiska situation beskrivs mer utförligt, se www.trafa.se/etiketter/sjofartsstodets-effekter/

² *En svensk maritim strategi*, s. 33,
www.regeringen.se/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf

- 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 det med ett urval utländska register.
- Sjöfarten som näring. Ur detta perspektiv fokuserar vi på de svenska rederiernas samlade flotta, dvs. den svenskkontrollerade flottans utveckling. 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 och omfattar bl.a. godstrafiken i de svenska hamnarna

Det transportpolitiska perspektivet har fått en ökad tyngd i rapporten de senaste åren. Årets rapport visar dock samtidigt hur närings- och transportperspektiven hänger ihop i beskrivningen av hur det rådande krisläget i trafiken påverkar stora delar av den svenska rederinäringen.

1 Utvecklingen för gods och passagerare

I detta avsnitt beskriver vi sjöfartens utveckling när det gäller transporter av gods och passagerare till och från svenska hamnar. I avsnitt 1.1 ger vi en översiktlig bild av hur det har gått för sjöfarten under första kvartalet 2020 och fram till och med början av juni. I avsnitt 1.2 beskriver vi hur utvecklingen har sett ut under 2019 och jämför med hur situationen har sett ut för närliggande hamnar i norra Europa.

1.1 Minskad sjöfart under våren 2020

Färre anlöp första kvartalet 2020

Ser vi till hela det första kvartalet för 2020 jämfört med 2019 kan vi se en minskning i antalet fartygsanlöp till svenska hamnar på 9 procent.³ När det gäller lastfartyg (exkl. roro) minskade antalet anlöp 11 procent jämfört med samma kvartal 2019. Andelen lastförande lastfartyg har minskat ett par procentenheter, andelen utländska fartyg har minskat en procentenhet medan andelen fartyg som går i utrikes (internationell) trafik varit densamma.

För passagerarfartyg (inklusive ropax och roro) minskade antalet anlöp med 9 procent jämfört med 2019. Andelen fartyg i utrikes passagerartrafik är i stort densamma som 2019, medan andelen utländska fartyg har minskat med 4 procentenheter (Tabell 1.1).

Tabell 1.1. Fartygsanlöp till svenska hamnar under första kvartalet 2019 respektive 2020.

	januari–mars 2019	januari–mars 2020	Förändring kvartal 1 2019–2020
Lastfartyg	5 596	4 975	-11 %
varav lastförande	65 %	63 %	
varav i utrikes trafik	69 %	69 %	
varav utländska	66 %	65 %	
Passagerarfartyg*	14 414	13 174	-9 %
varav i utrikes trafik	96 %	95 %	
varav utländska	68 %	64 %	
Totalt antal fartyg	20 010	18 149	-9 %

* Passagerarfartyg inkluderar färjor och rorofartyg.

Källa: Trafikanalys 2020, *Sjötrafik 2020 kvartal 1*, tabell 3A.

³ Mönstret är detsamma för avgående fartyg från svenska hamnar.

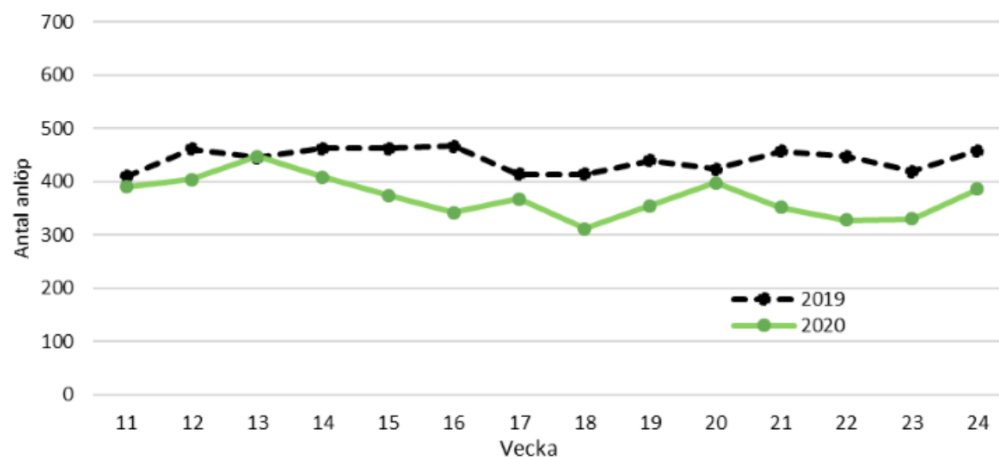
Fortsatt färre anlöp med lastfartyg under våren 2020

Trafikanalys källa till aktuella data om sjötrafik har visat sig vara förenad med kvalitetsbrister när det gäller just anlöp med passagerarfartyg, i synnerhet vad gäller färjetrafik. Därför kan vi bara redovisa antalet anlöp med lastfartyg.

Den minskning i antalet anlöp som vi kunde se under första kvartalet har fortsatt under våren, och till och med ökat något. I genomsnitt har antalet anlöp med lastfartyg varit 16 procent färre mellan vecka 11 och vecka 24, jämfört med samma veckor 2019.

Även när det gäller lastfartyg var antalet anlöp i början på mars 2020 (v 11) i stort sett lika många som 2019, ungefär 400 anlöp. I början av juni (v 23) var antalet anlöp av lastfartyg 23 procent färre jämfört med samma vecka 2019. Men vecka 24 var antalet anlöp bara 16 procent färre jämfört med 2019. För lastfartyg har under veckorna 11–24 antalet anlöp varit i genomsnitt 16 procent färre jämfört med 2019 (Figur 1.1.).

Figur 1.1. Anlöp av lastfartyg (bulk, container, roro, biltransport, övriga), v.11-v.24 (9 mars-14 juni) år 2019 respektive 2020.

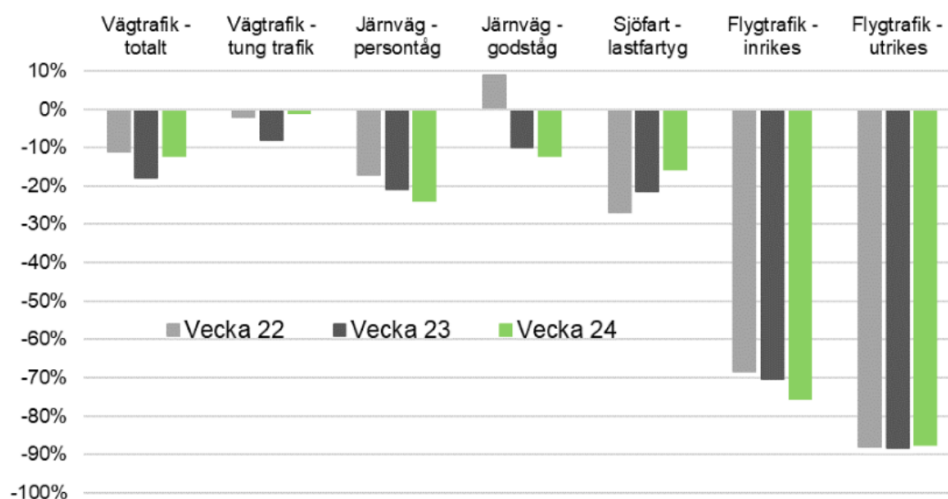


Källa: Trafikanalys, Seasearcher.

Sjöfartstrafiken jämfört med övriga trafikslag

För veckorna 22 till och med 24 kan vi jämföra sjöfarten med övriga trafikslag. Som nämnts har vi inte tillförlitliga underlagsdata för passagerarfartyg. När det gäller lastfartyg har minskningen jämfört med 2019 varit i genomsnitt 16 procent. Minskningen för lastfartyg har varit väsentligt mindre än flygtrafikens minskning, men samtidigt något kraftigare än minskningen för väg och järnväg. För veckorna 22 till 24 ser vi att minskningen för lastfartyg avtagit från ett gap på 25 procent vecka 22 till cirka 15 procent vecka 24 (Figur 1.2).

Figur 1.2. Trafiken för olika trafikslag v 22–24 år 2020, jämfört med samma veckor 2019. Procentuell skillnad.



Anm: Vägtrafik ovan avser enbart det statliga vägnätet. Observera att kalendereffekter kan påverka årsjämförelserna i och med att Kristi himmelsfärdshelgen inföll vecka 22 ifjol och vecka 21 i år.
Källa: Trafikanalys, *Transportläget vecka 24*, www.trafa.se/sidor/transportlaget

Minskad passagerar- och godstrafik första kvartalet

Ovan kunde vi redovisa uppgifter om fartygsanlöp första kvartalet 2020, samt april och maj. När det gäller gods- och passagerartrafiken har vi bara uppgifter för första kvartalet 2020 jämfört med 2019. Enligt uppgifter från Sjöfartsverket minskade under april 2020 (v. 14–18) antalet passagerare med knappt 90 procent, jämfört med april månad 2019.⁴ Vi har däremot inte uppgifter om gods och passagerare under maj och juni.⁵

Minskning i passagerartrafiken

När det gäller passagerartrafik har flera rederier under vår och försommar ställt in trafik (bl.a. Birka Cruises, Eckerölinjen, Stena Line, Tallink Silja och Viking Line). Vi kan se effekterna av dessa inställda linjer redan under kvartal 1.

Utrikes (internationell) trafik minskade totalt sett med 16 procent. Mest minskade antalet passagerare från danska och finska hamnar, med 20 procent vardera. Passagerare från lettiska och norska hamnar minskade med 17 respektive 15 procent.

⁴ Trafikanalys, *Transportindikatorer* 1 juni, www.trafa.se/sjofart/sjofart-9462

⁵ Statistik över *Sjötrafik år 2020 kvartal 2*, kommer den 23 september, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik.

Tabell 1.2. Utrikes passagerartrafik till och från svenska hamnar första kvartalet 2019 och 2020. 1000-tal.

	januari–mars	januari–mars	Förändring
<i>Antal inresta passagerare från</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2019-20</i>
Danska Öresundshamnar	633	504	-20 %
Finska hamnar	786	632	-20 %
Lettiska hamnar	102	84	-17 %
Norska hamnar	149	126	-15 %
Estniska hamnar	88	79	-10 %
Övriga danska hamnar	207	191	-8 %
Polska hamnar	203	187	-7 %
Litauiska hamnar	20	19	-5 %
Tyska hamnar	156	155	0 %
Övriga hamnar	–	–	–
Totalt antal inresta passagerare	2 342	1 977	-16%

Källa: Trafikanalys, *Sjöfartstrafik 2020 kvartal 1*, sammanfattningstabell.

Den inrikes passagerartrafiken utgörs i stort sett av Gotlandstrafiken och den minskade under första kvartalet med sammanlagt 9 procent.⁶

Godshanteringen relativt oförändrad första kvartalet

Ser vi till godshanteringen under det första kvartalet 2020 ser vi att den är relativt oförändrad jämfört med samma kvartal 2019. Importen, det vill säga det lossade utrikes godset, minskade med 3 procent, medan exporten (utrikes lastat gods) ökade 5 procent. Ser vi till inrikes gods- trafik mellan svenska hamnar så minskade den totalt sett med 1 procent (Tabell 1.3).

Tabell 1.3. Utrikes och inrikes godshantering i svenska hamnar första kvartalet 2018 och 2019. 1000-tals ton.

	januari–mars	januari–mars	Förändring
	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2019–2020</i>
UTRIKES Lossade varor	20 994	20 374	-3 %
UTRIKES Lastade varor	16 158	16 997	5 %
Total UTRIKES godshantering	37 152	37 371	1 %
INRIKES Lossade varor	3 106	3 056	-2 %
INRIKES Lastade varor	2 948	2 947	0 %
Total INRIKES godshantering	6 054	6 003	-1 %
Total godshantering	43 206	43 374	0 %

Källa: Trafikanalys, *Sjötrafik 2020 kvartal 1*, sammanfattningstabell.

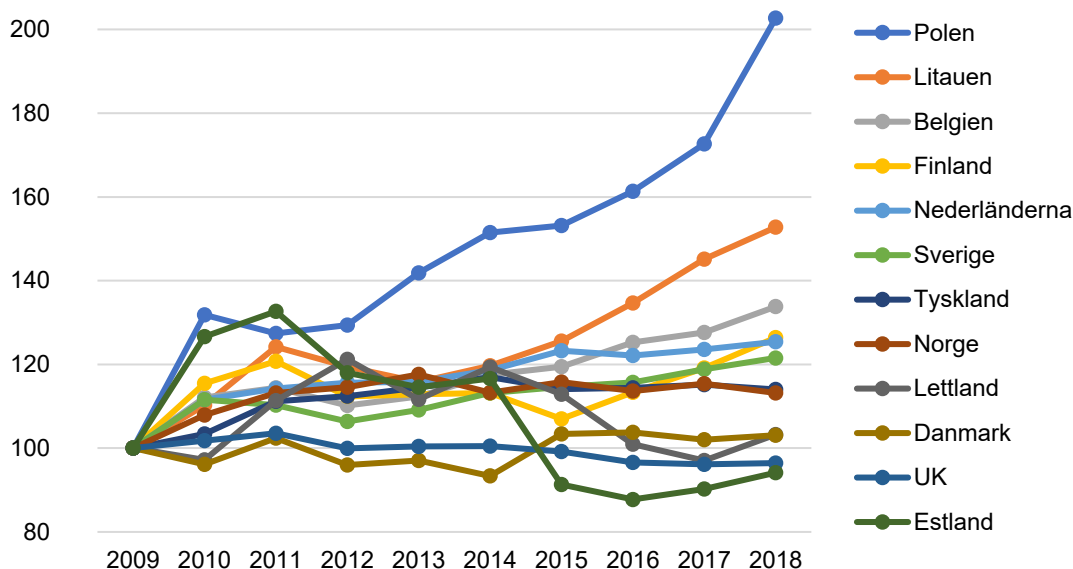
⁶ Trafikanalys, *Sjötrafik 2020 kvartal 1*, sammanfattningstabell.

1.2 Godshanteringen i norra Europa

Detta avsnitt beskriver och jämför utvecklingen gällande godshanteringen (godstrafiken) för hamnarna i norra Europa. Godshanteringen i en hamn kan ses som en indikator, om än inte nödvändigtvis den enda, på hur väl hamnen lyckas konkurrera när det gäller att locka fartyg och gods.

Norra Europas godstrafik i hamnar till och med 2018

Hamnar relativt långt in i Östersjön (i Polen, Litauen och Finland) har ökat sina godsflöden de senaste åren. I en tidigare rapport beskrev Trafikanalys t.ex. hur Gdansk med sina direktanlöp konkurrerar med Göteborg.⁷ Ökningen i Östersjöhamnarna har påverkats av tillväxten i ekonomierna i östra Europa, men kan också vara ett resultat av en europeisk transportpolitisk strävan att föra över gods till järnväg.



Figur 1.3. Indexerad utveckling för godshantering i ett urval av europeiska länder. År 2009=100. Källa: Eurostat.

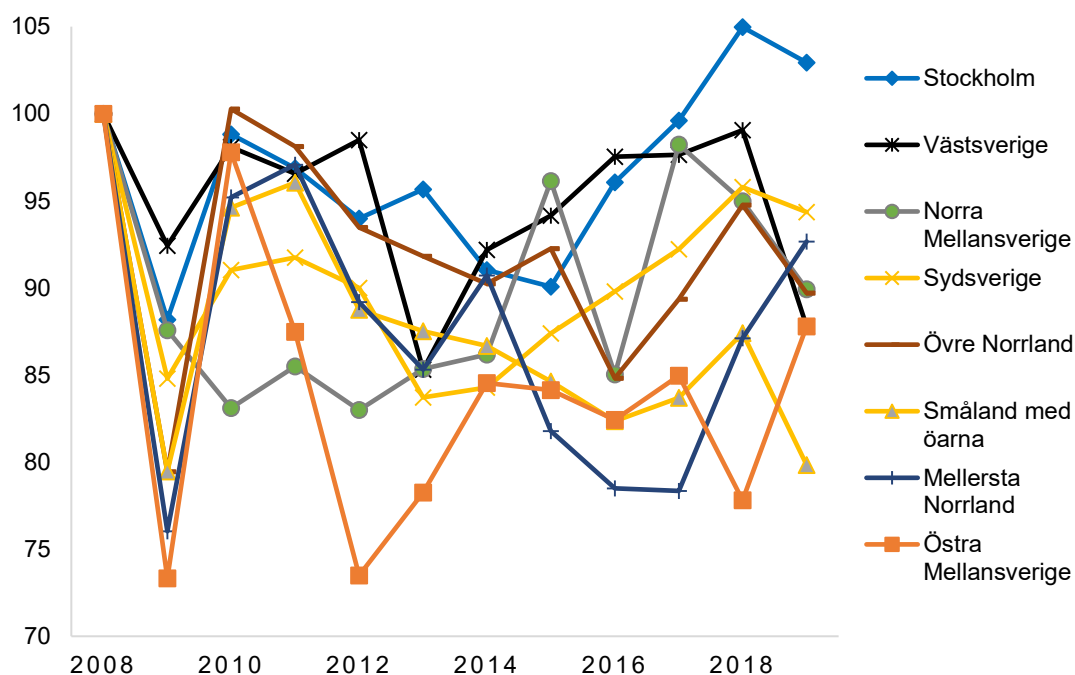
Ser vi till Atlanthamnarna har Belgien (Antwerpen) och Nederländerna (Rotterdam, Zeebrugge) också ökat. Hamnarna i Norge, Danmark, Tyskland och UK visar däremot upp en plattare utveckling av godsvolymer. Sverige uppvisar en ökning av godsvolymer med drygt 20 procent mellan 2009 och 2018.

Godsvolymer i svenska riksområden till och med 2019

På riksområdesnivå kan vi se att utvecklingen av godsvolymer över kaj varierar väldigt olika från område till område. Det har till stor del att göra med att enskilda hamnar har sin nisch i termer av varutyper och vilka regioner trafiken går till.

⁷ Trafikanalys, *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2015*, www.trafa.se/globalassets/rapporter/20102015/2015/rapport_2015_3_svensk_sjoefarts_internationella_konkurrenssituation_2015.pdf

Under år 2019 minskade godsvolymerna totalt sett i de svenska hamnarna. Men utvecklingen skilde sig åt mellan olika riksområden (Figur 1.4). I Östra Mellansverige och Mellersta Norrland ökade godsvolymen med 13 procent respektive 6 procent. I övriga områden minskade volymerna. Mest minskade volymerna i Västsverige (-11 procent) och Småland med öarna (-9 procent).



Figur 1.4. Indexerad utveckling för inrikes och utrikes gods i svenska hamnar fördelat på riksområden. Källa: Bearbetning av Trafikanalys statistik Sjötrafik (tabell 12).

Det betyder att godsvolymerna i de svenska hamnarna hade börjat minska redan innan coronapandemin. Förutom en begynnande konjunkturedgång kan en bidragande orsak ha varit handelskriget mellan USA och Kina. Vi kan också se att det är enbart Stockholm som har återhämtat sin godsvolym sedan 2008.

Passagerartrafiken i de svenska hamnarna till och med 2019

Av passagerartrafiken utgör 94 procent utrikes trafik, det vill säga passagerare som reser mellan en svensk hamn och en utländsk hamn. Inrikestrafiken utgör 6 procent och handlar i stort sett om Gotlandstrafiken. Lokal och regional kollektivtrafik på vatten, såsom t.ex. Älvsnabben m.fl. fartyg i Göteborgs hamn eller Waxholmsbolagets skärgårdstrafik i Stockholm ingår inte.⁸

Beträffande inrikes passagerartrafik reste 1,83 miljoner passagerare till och från Gotland under 2019, vilket var en ökning med 3 procent jämfört med 2018.

I utrikes trafik under 2019 reste 26,6 miljoner passagerare till och från svenska hamnar med passagerarfartyg och färjor, exklusive kryssningar. Det är en ökning med 1 procent från 2018.

⁸ Dessa passagerare på vatten ingår i statistiken om regional linjetrafik.

De största passagerarströmmarna i svenska hamnar och utlandet går till/från Danmark, följt av Finland, Tyskland och Norge.

Antal passagerare till och från Danmark ökade igen, efter några årliga minskningar. År 2018 var antalet 9,98 miljoner och 2019 var antalet 10,2 miljoner, en ökning med 2 procent. Antal passagerare till och från Finland var relativt oförändrat på 8,58 miljoner. Antal passagerare till och från Tyskland ökade med en procent, till 2,17 miljoner. Den största procentuella ökningen var mellan Sverige och Norge där antalet passagerare ökade med 8 procent, till 1,61 miljoner.⁹

Därutöver finns en förhållandevis omfattande internationell kryssningstrafik till hamnar i norra Europa. Bland hamnarna i Östersjöområdet var Köpenhamn den mest besökta kryssningshamnen med 350 anlöp under 2019, tätt följd av Tallinn med strax under 340 anlöp. Helsingfors hade 303 anlöp och Stockholm hade 279 kryssningsanlöp under 2019.¹⁰

I statistiken avser passagerare ombord på färjor och passagerarfartyg de som har påbörjat eller avslutat en resa i internationell trafik samt passagerare som reser till och från Gotland. Kryssningspassagerare räknas separat och är besökande passagerare som ofta kommer med mycket stora, internationella fartyg och många gånger följer med samma fartyg de kom med.

Av det sammanlagda antalet anlöp av passagerarfartyg, färjor och kryssningsfartyg utgör kryssningsfartygens andel mindre än en procent, men anlöpen blev fram till 2019 allt fler. Medan antalet anlöp av passagerarfartyg och färjor till svenska hamnar har ökat med 1 procent mellan 2010 och 2019, har antalet anlöp till Sverige med kryssningsfartyg under samma period ökat med 20 procent.

Antalet kryssningspassagerare har ökat ännu mer. Medan antalet passagerare i svenska hamnar har legat relativt stabilt på omkring 30 miljoner per år sedan 2010, har antalet besökande kryssningspassagerare i svenska hamnar ökat med 48 procent till knappt 700 000 kryssningspassagerare år 2019.¹¹ Dessa passagerargrupper som tillsammans uppgår till knappt 31 miljoner passagerare har nära nog försvunnit i samband med coronapandemin.

1.3 Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis visar statistiken en begynnande nedgång i slutet av 2019 för gods- och passagerartrafiken. Under första kvartalet 2020 visar siffrorna en nedgång med cirka 10 procent i trafiken jämfört med samma kvartal 2019.

När det gäller anlöpen ser vi att medan antalet anlöp med passagerarfartyg minskade med 9 procent, minskade antalet passagerare med 16 procent. Det vill säga i genomsnitt hade varje ankommande fartyg färre antal passagerare än vanligt, utöver färre antal anlöp.

När det gäller godstrafiken var det tvärtom. Medan antalet anlöp minskade med 11 procent var godshanteringen närmast oförändrad. Det betyder att minskningen i antalet anlöp av godsfartyg kompensades av att varje godsfartyg hade i genomsnitt mer gods än vanligt.

Redan i första kvartalet kan vi också skönja ett mönster där utländska fartyg har minskat sitt engagemang i trafiken på svenska hamnar. Eftersom coronakrisen slog till under andra halvan av kvartalet, har effekterna under pandemin sannolikt varit större än vad dessa genomsnittliga

⁹ Trafikanalys (2020), *Sjötrafik 2019*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik.

¹⁰ Cruise Europe, www.cruiseurope.com/statistics.

¹¹ Trafikanalys (2020), *Sjötrafik 2019*, tabell 2B, 2C.

siffror för hela kvartalet visar. Minskningen har varit störst för kategorin passagerarfartyg (inkl. ropax och roro).

Vi har detaljerade uppgifter för passagerartrafiken enbart för första kvartalet. Ser vi till vårens situation för lastfartyg, talar mycket för att även siffrorna för passagerarfartyg under andra kvartalet kommer att visa en betydligt större minskning än under första kvartalet.

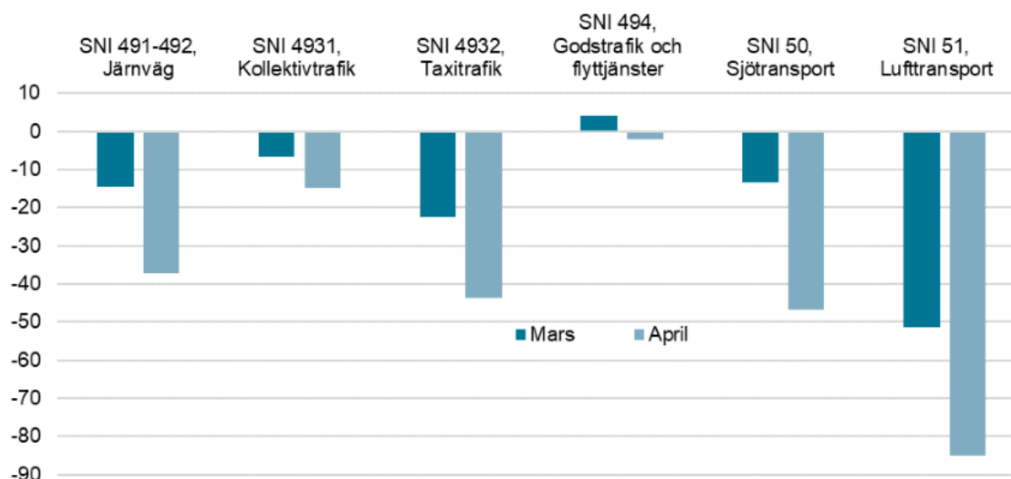
2 Företag och anställda

Detta avsnitt beskriver dels utvecklingen på kort sikt när det gäller permitteringar, varsel och arbetslösa sjömän, dels hur sjöfartens kompetensförsörjning ser ut på längre sikt.

2.1 Stora förluster i omsättning

Coronapandemin och de restriktioner för resande som har införts i olika länder har lett till kraftigt minskad omsättning inom transportbranschen. SCB redovisar samtliga branschers försäljningsutveckling baserat på uppgifter från momsregistret. Uppgifterna ska ses som preliminära.

Baserat på SCB:s preliminära uppgifter låg transportbranschernas omsättning i april 2020 på betydligt lägre nivåer jämfört med april 2019. Järnvägsoperatörerna minskade sin omsättning med 37 procent. Kollektivtrafiken minskade sin försäljning med 15 procent och taxibolagen med 44 procent. Godstrafik och flyttjänster (lastbilstransporter) hade en blygsam minskning på 2 procent. Sjötransporterna minskade däremot med hela 47 procent och allra sämst gick det för lufttransport där försäljningen sjönk med hela 85 procent (Figur 2.1).



Figur 2.1. Omsättning i löpande priser i mars och april 2020 jämfört med samma månad föregående år. Procentuell skillnad.
Källa: Trafikanalys/SCB.

Sjötransporternas minskning med 47 procent är ett genomsnitt. Inom sjötransportbranschen skiljer sig förlusterna åt mellan olika segment. Som även framgår av en europeisk studie gjord av ECSA, är rederierna inom färje- och passagerartrafiken värst drabbade.¹²

¹² ECSA (2020), COVID-19 Survey May 2020, www.ecsa.eu/news/survey-report-shows-severe-economic-impact-covid-19-pandemic-european-shipping

Förutom coronapandemin påverkas rederierna även av ekonomiska makrofaktorer och prisförändringar på världsmarknaden.¹³ Under sista kvartalet 2019 minskade världshandeln, vilket påverkar stora rederier med många fartyg. Under våren 2020 har vi sett ett lägre pris och minskad efterfrågan på olja vilket påverkar t.ex. tankersegmentet negativt. De makrofaktorer som mest påverkar rederiföretagens kostnader är relaterade till bränsle, ränta och bemanning. Ränteutvecklingen i Sverige är fortsatt gynnsam för en kapitalintensiv bransch som sjöfarten.

2.2 Uppsägningar av sjömän

Ökande mängd arbetslösa bland sjömän

Den omedelbara effekten av coronakrisen inom sjöfarten har varit minskat resande och därmed minskade intäkter, vilket i sin tur har bidragit till kraftigt ökade varsel och uppsägningar bland svenska och utländska rederier. Eftersom det framförallt är resandet som minskat har det i synnerhet handlat om personal inom intendentur - personalkategorier som finns i stora mängder ombord och som är nära kopplade till de resande.

Många inom sjöfartsyrkena är anställda säsongvis. Under vintern och våren ökar arbetslösheten, för att under sommarens högsäsong kraftigt minska. Under våren och försommaren 2020 kan vi dock se en fortsatt ökning av arbetslösheten, trots att det normalt skulle vara högsäsong.

Tabell 2.1. Arbetslösa sjömän under mars, april, maj 2020 jämfört med samma månad 2019.

	<i>mars</i> 2019-2020	<i>april</i> 2019-2020	<i>maj</i> 2019-2020	<i>Antal i</i> <i>maj 2020</i>
Nautiska befäl	+10 %	+52 %	+71 %	60
Tekniska befäl	-57 %	+25 %	+13 %	9
Matros och Lättmatros	+8 %	+100 %	+233 %	40
Maskinpersonal*	14 %	+200 %	+200 %	9

*Maskinpersonal omfattar befaren och vaktgående maskinpersonal (f.d. motorman).

Källa: Af Sjöfart, SEKO Sjöfolk.

Vi kan jämföra mängden arbetslösa månad för månad 2020 med samma månad 2019. Arbetsförmedlingens statistik över öppet arbetslösa¹⁴ visade att arbetslösheten var större i mars för de flesta kategorier av sjömän, och ökade under april och maj jämfört med samma månad ett år tidigare. Grupperna med matroser och lättmatroser respektive maskinpersonal ökade mest.¹⁵

Antalet öppet arbetslösa matroser fördubblades i april och i maj ökade antalet med 233 procent jämfört med maj månad 2019. Tekniska befäl har haft lägst ökning av arbetslösheten (13 procent i maj), förmodligen tack vare att den tekniska kompetensen även kan användas inom andra branscher (Tabell 2.1).

¹³ Bjerking (2019), *Makrofaktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för svenska rederier 2018*, underlagsrapport till Trafikanalys 2019-06-27.

¹⁴ Statistiken visar inskrivna arbetssökande som kan ta ett arbete direkt, dvs. är helt öppet arbetslösa den sista dagen varje månad.

¹⁵ Genom Manila-konventionen redovisas sedan jan 2017 lättmatroser och matroser separat i AF:s statistik, liksom befaren och vaktgående maskinpersonal (f.d. motorman). I beräkningarna summerar vi grupperna.

Avspegling av situationen i Europa

Situationen i Sverige är en avspegling av hur situationen ser ut för rederier i övriga Europa. Som nämntes ovan har den europeiska branschorganisationen för rederier i Europa, ECSA, i april 2020 gjort en undersökning av hur deras medlemsföretag har påverkats av coronapandemin. Det visade sig att alla sjöfartssegment utom tanksjöfart har drabbats av stora omsättningsförluster. Värst var situationen för passagerarfärjor, biltransport och offshorefartyg.

Många av de europeiska färjerederierna rapporterade förluster på mer än 60 procent av sin omsättning.

Samma sjöfartssegment som rapporterar omsättningsförluster, rapporterar också stora behov av personalminskningar, både när det gäller ombordanställda och landbaserad kontorspersonal. Nationella stöd gäller ofta enbart anställda från det stödgivande landet, vilka ofta utgör en mindre del, och dessutom täcker stödet inte hela lönekostnaden.

En minoritet av respondenterna i undersökningen rapporterar att stödet via bankerna varit effektivt. I de fall stöd finns har inte alltid bankerna eller rederiföretagen använt sig av möjligheterna. En anledning har varit att den administrativa kostnaden för hanteringen av stöden varit för hög. Den åtgärd som av 80 procent sågs som mest akut var att stötta möjligheterna för rederierna att göra de personalbyten som krävs. När fartyget är ute och seglar kan personal behöva flyga till närmaste flygplats, men i och med att luftfarten mer eller mindre upphört har dessa personalbyten försvårats eller omöjliggjorts. När det gäller finansiellt stöd var återfinansiering av rederiernas låneportfölj det viktigaste.

Rederierna tror enligt ECSA:s undersökning på en viss återhämtning under resten av 2020, men många av passagerarrederierna förväntar sig förluster på mer än 40 procent jämfört med 2019. En konsekvens av den ekonomiska krisen har blivit att rederierna inte ser att de har råd att göra de investeringar som de hade planerat, inte minst miljöinvesteringarna. I undersökningen rapporterade 44 procent av respondenterna att deras planerade miljöinvesteringar för minskade utsläpp till luft inte längre skulle vara möjliga att genomföra, det är dock oklart i vilket tidsperspektiv. En majoritet rapporterade också att investeringar i nya fartyg inte heller skulle vara möjliga att göra.¹⁶

2.3 Sjöfartens kompetensförsörjning på sikt

Ser vi på sjöfartens konkurrenssituation på längre sikt är kompetensförsörjningen av stor betydelse. Detta avsnitt beskriver kompetensförsörjningen inom svensk sjöfart, genom att titta på utbildningen och sysselsättningens åldersfördelning. Inledningsvis beskrivs hur antalet ombordanställda utvecklats under 2019.

Antal ombordanställda ökade något 2019

Antal anställda i den svenske registrerade handelsflottan ökade knappt, från 3 179 till 3 194 anställda per dag. Antal anställda per dag var 252 maskinbefäl, 267 styrmän och 195 befälhavare. Andel kvinnor i personalen var 27 procent, vilket var i paritet med år 2018. Högst andel kvinnlig personal hade kategorin övrig ekonomipersonal med 48 procent och lägst andel hade befälhavare med 2 procent. Andelen utländska medborgare i personalen minskade från

¹⁶ ECSA (2020), COVID-19 Survey May 2020, www.ecsa.eu/news/survey-report-shows-severe-economic-impact-covid-19-pandemic-european-shipping

24 till 21 procent. Både svenska kvinnor och män ökade, medan både utländska kvinnor och män minskade till antal.¹⁷

Dessa uppgifter kan jämföras med en kartläggning som genomförts på initiativ av sjöfartshögskolorna. Enligt den summerar antalet sjöbefäl vid årets ingång till cirka 1 400 sjökaptener och 700 sjöingenjörer. Det inkluderar även anställda vid myndigheter och på svenska rederiers utlandsflaggade fartyg.¹⁸

Kompetensförsörjningen på längre sikt är svag

Digitaliseringen skapar nya utmaningar för sjömän som möter nya uppgifter ombord och därmed krav på ny kompetens. Kompetensförsörjning inom sjöfarten är en central fråga för att rederier ska kunna vara konkurrenskraftiga.

Den svenska kvalificerade utbildningen inom sjöfart är främst nautisk och maskinkompetens, men även internationell logistik och skeppsbyggnad. Under senare år har det varit färre som utexaminerats från sjöingenjörsutbildningen jämfört med sjökaptensutbildningen.

Tabell 2.2 visar utvecklingen när det gäller antalet utfärdade examina från elever i sjökaptens- och sjöingenjörsprogrammen. Under 2019 minskade det sammanlagda antalet sjöingenjörer, men antalet examinerade sjökaptener var totalt sett relativt oförändrad. Trenden är dock vikande för både nautiker och tekniker. Det examinerades 85 sjökaptener under 2019, vilket är drygt 80 procent av antalet som examinerades 2013. Antalet examinerade sjöingenjörer var 52, vilket är 70 procent av antalet som examinerades 2013.

Tabell 2.2. Antal utfärdade examina på sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningar i Sverige 2013–2019.

År	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sjökaptén Linné	51	41	56	52	42	48	42
Sjökaptén Chalmers	54	56	48	44	47	38	43
Sjökaptener Totalt	104	97	104	96	89	86	85
Sjöingenjör Linné	33	43	34	31	30	28	20
Sjöingenjör Chalmers	41	46	44	29	32	36	32
Sjöingenjörer Totalt	74	89	78	59	62	64	52

Källa: Chalmers tekniska högskola respektive Linnéuniversitetet (e-post).

Under våren 2020 har en extern utredning av Sveriges framtida behov av sjöfartskompetens genomförts av sjöfartshögskolorna vid Linnéuniversitetet och Chalmers tekniska högskola.¹⁹ Baserat på litteraturstudier och en semi-strukturerad intervjuundersökning konstaterar utredningen att den rådande bilden är att efterfrågan på sjötransporter växer samtidigt som det finns en tilltagande global brist på sjöbefäl. Värderingsförskjutningar bedöms samtidigt göra att sjömansyrken, med långa tider hemifrån, blir mindre attraktiva åtminstone för många

¹⁷ Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018*.

¹⁸ Eriksson G, (2020), Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens.

¹⁹ Eriksson Gunnar (2020), Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens.

av framtidens svenskar. Arbetskraften tenderar också att bli mer rörlig. Karriärbyten ligger i framtiden närmare till hands. Det finns även tecken på att den skara som lockas av chefsbefattningar blir mindre.

Utredningen menar vidare att den tekniska utvecklingen sker över breda fält och går allt snabbare och att klimatkrav är en drivkraft som sätter nya ramar för verksamheten. En annan drivkraft är automatisering och digitalisering. Automatisering bedöms av utredningen inte innebära att obemannade fartyg kommer att trafikera öppet hav under överskådlig tid, men att vi däremot får se autonoma farkoster i våra inre vatten. Utvecklingen beskrivs innebära att funktioner flyttas från fartyg till land. Det accentuerar behovet av en stabil IT-miljö och pålitlig kommunikationslänk för att klara av kontakt med land. Datasäkerhet, inklusive cybersäkerhet, blir viktiga kompetensområden. De utvecklingstrender som beskrivs bedöms sammantaget bidra till att det uppstår nya stödtjänster till sjöfarten och nya jobb i sjöfartsklustret, samtidigt som behoven ombord på handelsflottan kvarstår. Behovet av examinerade sjökapten och sjöingenjörer bedöms därmed att öka.

Marina behörigheter

Inom sjöfarten finns en något svåröverskådlig behörighetsordning som baseras på internationella konventioner.²⁰ Bland nautiskt befäl är Sjökapten den högsta behörigheten. Därutöver finns behörigheterna Fartygsbefäl klass II till Fartygsbefäl klass VIII. En vattendelare går mellan Fartygsbefäl klass V och Fartygsbefäl klass VI. Efter sjökaptensexamen (180 hp) vid någon av våra sjöfartshögskolor ges studenten behörigheten Fartygsbefäl klass V och har möjlighet att med erfarenhet och sjötid kvalificera för högre behörigheter – från Fartygsbefäl klass IV till, slutligen, Sjökapten. För handelssjöfarten är det behörigheterna klass V och uppåt som är relevanta.

En kortare nautisk utbildning vid sjöfartshögskolorna leder till behörigheten Fartygsbefäl klass VII, som efter erfarenhet kan uppgraderas till Fartygsbefäl klass VI. Personal med dessa behörigheter är bl.a. verksamma inom skärgårdstrafiken, som båtsmän på Sjöfartsverkets lotsbåtar och som fartygsbefäl på vägfärjor. Fartygsbefäl klass VIII är en kortare utbildning som ger behörighet att köra mindre båtar (upp till 20 BT) i kommersiell verksamhet, exempelvis taxibåt.

På maskinbefälssidan finns på motsvarande sätt behörigheter från Sjöingenjör till Maskinbefäl klass VIII. Sjöingenjörsprogrammen (180 hp) leder fram till sjöingenjörsexamen och behörigheten Maskinbefäl klass V med vidare karriärmöjlighet till behörigheterna Maskinbefäl klass IV till Sjöingenjör, vilka är gångbara inom handelssjöfarten. Maskinbefäl klass VII följer av en kortare utbildning och Maskinbefäl VIII är en veckolång utbildning.

Utfärdade behörigheter

För att få behörighetsbevis till 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 som ovan nämnts behörigheter av olika grad (klass I till VIII).²¹

²⁰ Förordning (2011:1533).

²¹ Förordning (2007:237) om behörigheter för sjöpersonal.

Tabell 2.3. Antal förstagångsutfärdade behörigheter utfärdade av Transportstyrelsen 2013–2019.

År	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Förändring 2013-2019
Sjökapten	53	65	58	56	45	21	39	-26%
Fartygsbefäl klass II	67	101	79	83	35	66	58	-13%
Fartygsbefäl klass III	5	5	9	17	12	18	9	80%
Fartygsbefäl klass IV	6	8	5	14	2	7	0	-100%
Fartygsbefäl klass V	115	109	98	111	83	84	73	-37%
Fartygsbefäl klass VI	32	46	56	64	46	29	37	16%
Fartygsbefäl klass VII	30	29	22	26	16	22	17	-43%
Fartygsbefäl klass VIII	28	28	43	25	32	18	19	-32%
Summa	336	391	370	396	271	265	252	-25%

Källa: Bearbetning av uppgifter från Transportstyrelsen 2019.

Tabell 2.3 visar antal förstagångsutfärdade, det vill säga nya, behörigheter för sjökapten som Transportstyrelsen har utfärdat mellan 2013 och 2019.²² År 2013–2016 är övergångsår där behörigheter utfärdades enligt både gamla regler och den nya så kallade Manila-konventionen. Från och med 2017 utfärdas behörigheter enbart enligt den nya konventionen. För sjökapten var antalet nyutfärdade behörigheter 26 procent lägre år 2019 jämfört med 2013. Sammanställningen visar också att fartygsbefälsklasserna III och IV är små, d.v.s. behörigheter som få befäl väljer att ta ut.

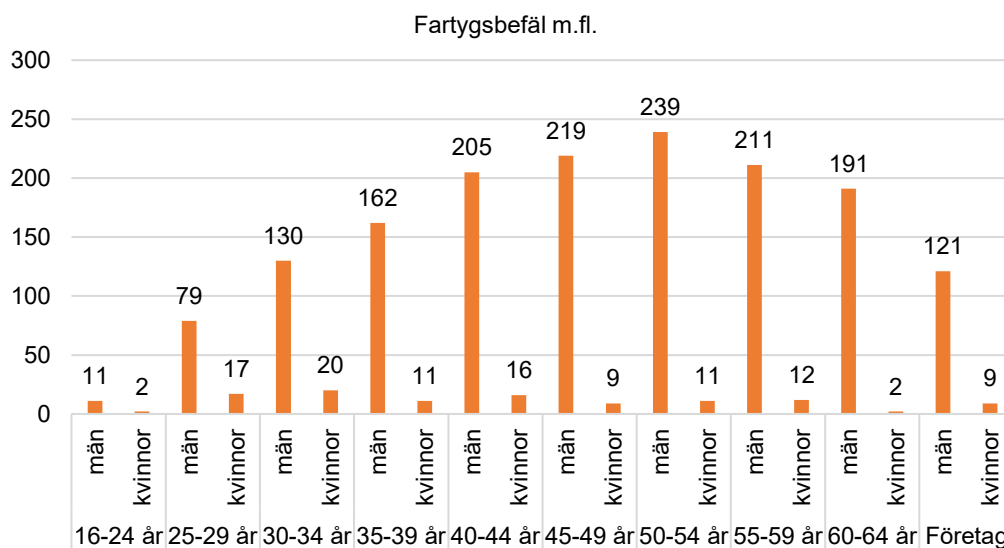
Svag återväxt av sjömän i Sverige

Utöver den svaga utvecklingen när det gäller sjöfartsexamina och återväxten av nya behöriga sjökapten och fartygsbefäl (av olika klasser), ser Trafikanalys en viss fara för kompetensförsörjningen som har sin grund i kommande pensionsavgångar. Trafikanalys har studerat SCB:s statistik över yrkesverksamma (SSYK). Statistiken inkluderar yrken som inte kräver kompetensbevis, istället definieras dessa yrken utifrån kvalifikationer.²³ SSYK inkluderar dock inte personer med svenskt kompetensbevis som har en internationell arbetsgivare, det vill säga svenska sjömän som arbetar utomlands.

Figur 2.2 visar fördelningen av sysselsatta inom olika åldersgrupper bland fartygsbefäl och närliggande yrken (SSYK kod 3152). År 2018 var totalt 1 677 personer sysselsatta i dessa yrken. Gruppen domineras av män och den största gruppen år 2018 var mellan 50 och 54 år, dock innehåller yngre åldersgrupper omkring 15 procent kvinnor, vilket är positivt för könsfördelningen. Såväl äldre som yngre åldersgrupper är mer fåtaliga, även när vi summerar män och kvinnor. Eftersom det inte finns lika många personer i de yngre åldersgrupperna som i de äldre, kan det framöver uppstå en brist på personer att anställa när dagens 50-54-åringar går i pension. Om vi till det lägger en tendens i den yngre generationen att oftare byta yrken och karriär adderas ytterligare en risk som kan bidra till kompensbrist i framtiden.

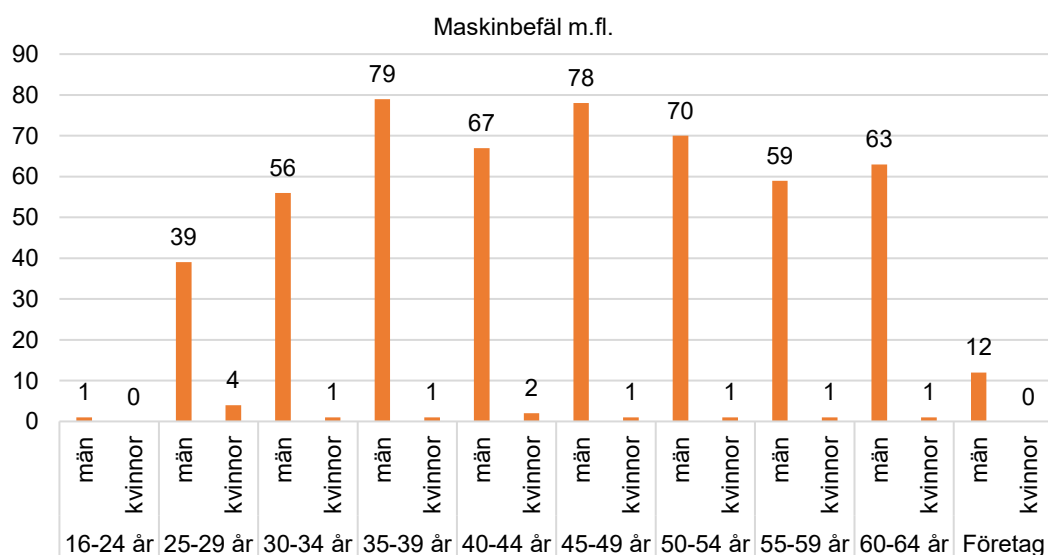
²² Registeruppgifter från Transportstyrelsen via e-post, 2020-06-24.

²³ SCB, Yrkesregistret SSYK, www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/standard-for-svensk-yrkesklassificering-ssyk/



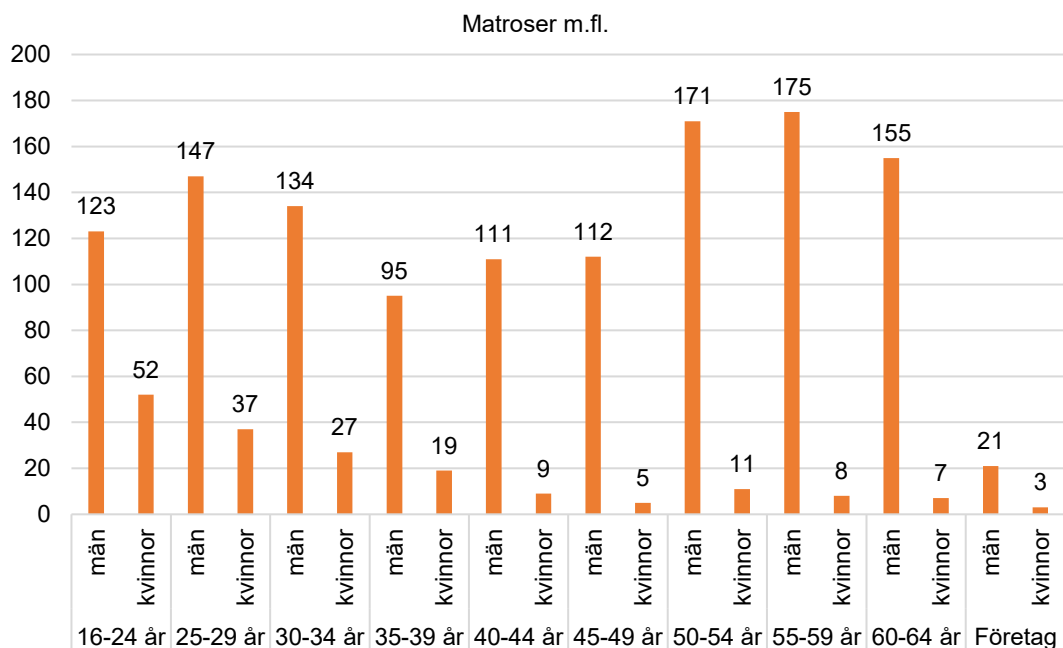
Figur 2.2. Antal fartygsbefäl m.fl. uppdelat på kön och ålder. Företag=Egenföretagare. År 2018. Totalt 1677 personer. Inkluderade yrkesbefattningar: fartygsbefälhavare, fartygsbefäl, fartygsbefälsassistent, fartygschef, fartygsstyrman, färjeförare, färjskeppare, bogserbåtsbefälhavare, båtman, driftledare, endestyрман, hamnlots, hamnstyrman, fartygskapten, fartygslots, lotsförman, lotskapten, lotsplatschef, mästrelots, nautiker, nautisk driftledare, sjökapten, skeppare, styrman, VTS-lots, överstyrman.
Källa: SCB, yrkesregistret SSYK 3152.

Figur 2.3 visar fördelningen av sysselsatta inom olika åldersgrupper bland maskinbefäl och övrig maskinpersonal (SSYK kod 3151). År 2018 var totalt 536 personer sysselsatta i dessa yrken. Åldersfördelningen är mer jämnt fördelad jämfört med fartygsbefäl. Gruppen Maskinbefäl domineras av män och de största grupperna år 2018 var mellan 35 och 49 år. De yngsta åldersgrupperna mellan 25 och 34 år är klart färre än äldre åldersgrupper.



Figur 2.3. Antal maskinbefäl med flera uppdelat på kön och ålder. Företag=Egenföretagare. År 2018. Totalt 536 personer. Inkluderade yrkesbefattningar: elingenjör, elmaskinist, fartygsingenjör, fartygsmaskinist, kylmaskinist, maskinbefäl, maskinbefälsassistent, maskinchef, maskinist, maskintekniker, sjöingenjör, sjömaskinist, teknisk chef på fartyg.
Källa: SCB, yrkesregistret SSYK 3151.

Inte bara när det gäller befäl, utan i många yrkesgrupper står sjöfarten inför relativt stora pensionsavgångar. Figur 2.4 visar fördelningen mellan olika åldersgrupper bland matrosar och jungmän (SSYK kod 8350). År 2018 var totalt 1 422 personer sysselsatta som matrosar och jungmän och här är åldersfördelningen mycket jämnare, om man summerar män och kvinnor. Gruppen 35 till 49 år är dock mindre än de äldsta åldersgrupperna. Det betyder att det ändå kan bli en brist vid kommande pensionsavgångar, men återväxten ser bättre ut. Det är också en relativt hög andel kvinnor i de yngre åldersgrupperna.



Figur 2.4. Antal Matrosar, jungmän m.fl. uppdelat på kön och ålder. Företag=Egenföretagare. År 2018. Totalt 1422 personer. Inkluderade yrkesbefattningar: båtsman, däcksmän, jungman, lättmatros, matros, pumpman, sjöman, skansman, skeppstimmerman, timmerman.
Källa: SCB, yrkesregistret SSYK 8350.

2.4 Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis kan sägas att statistiken visar att det de kommande åren är stora grupper som kommer att pensioneras, och att det finns en relativt svag återväxt, främst bland fartygsbefäl 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.

3 Offentliga åtgärder i Sverige och grannländer under coronapandemin

Den svenska regeringen har infört en rad generella åtgärder för att mildra konsekvenserna för jobb och företag till följd av coronapandemin. Det handlar till exempel om sänkta arbetsgivaravgifter, framskjuten inbetalning av skatt samt tillfällig rabatt på för hyreskostnader i utsatta branscher. I detta kapitel redovisar vi ytterligare sådana åtgärder men också särskilda åtgärder som Sverige har gjort för att motverka negativa ekonomiska effekter av coronapandemin för den svenska sjöfarten.

Kapitlet fokuserar på de svenska åtgärderna men vi gör också en kort utblick över några av åtgärderna som våra grannländer har gjort i motsvarande syfte.

3.1 Sverige

System för korttidspermittering

Numera finns i samtliga nordiska länder lagstiftning som gör det möjligt för företag att under en tid permittera personal vid arbetsbrist. De svenska bestämmelserna om sådan korttidspermittering röstades igenom 7 april 2020, men med retroaktiv verkan från 16 mars, som en direkt följd av coronapandemin medan övriga nordiska länder haft sådan lagstiftning sedan tidigare. I Sverige innebar bestämmelserna inledningsvis att företag kan få ekonomiskt stöd motsvarande omkring två tredjedelar av personalkostnaderna upp till ett lönetak på 44 000 kronor för personal som tillfälligt permitteras med upp till 60 procent av arbetstiden. Därefter (27 maj) har stödet utökats och arbetstiden kan nu minskas med upp till 80 procent. Den utökade möjligheten att minska arbetstiden med 80 procent kan användas under maj, juni och juli 2020.²⁴

Omställningsstöd

Regeringen har föreslagit och riksdagen har beslutat om ett omställningsstöd till företag som har tappat kraftigt i omsättning under mars och april 2020 på grund av corona. För att kunna ansöka om omställningsstöd ska företaget ha redovisat en omsättning om minst 250 000 kronor under det senaste räkenskapsåret. Omsättningen ska ha minskat med minst 30 procent under mars och april 2020 jämfört med mars och april 2019. Stödet gäller företag som är godkända för F-skatt. Lagen om omställningsstöd träder i kraft den 22 juni 2020. Stödet införs från den 1 juli 2020.²⁵

²⁴ Regeringen, Finansdepartementet, 16 mars 2020, uppdaterad 14 maj 2020, www.regeringen.se/artiklar/2020/03/om-forslaget-korttidspermittering/

²⁵ Lag (2020:548) om omställningsstöd, www.regeringen.se/rattsligadokument/lagratsremiss/2020/06/omstallningsstod-till-foretag-som-fatt-minskad-omsattning-pa-grund-av-coronaviruset/

Förlängda giltighetstider för certifikat och uppskjutande av kontroller²⁶

Tillsyn och certifiering av svenska fartyg

Transportstyrelsen har beslutat om att förlänga giltighetstid för certifikat för fartyg och utrustning liksom intervaller för tillsyn och besiktningar då coronapandemin hindrar redare och operatörer att säkerställa gällande krav på föreskriven tillsyn och verifiering. Fartygscertifikat vars sista giltighetsdag infaller under perioden 1 april–1 september 2020 är således giltiga ytterligare 6 månader. Årliga interna ISM-revisioner, i enlighet med ISM-kodens stycke 12.1, får skjutas upp i 3 månader på grund av reserestriktioner införda till följd av covid-19. På samma sätt får interna ISPS-revisioner skjutas upp i 3 månader.

Certifikat och behörighetsbevis för sjöpersonal

I enlighet med förordningen (2020:154) om förlängning av giltighetstiden för handlingar inom sjöfartsområdet ska läkarintyg med 1 års giltighet eller mer samt behörighetsbevis och/eller certifikat vars sista giltighetsdag infaller under perioden 1 april–20 september 2020, vara giltiga i ytterligare 6 månader från sin sista giltighetsdag utan ett särskilt godkännande från Transportstyrelsen. Handlingarna behöver inte ersättas av nya där den förlängda giltighetstiden anges.²⁷

Transportstyrelsen kan vidare efter ansökan meddela undantag från kraven på viss behörighet eller specialbehörighet i fråga om en viss befattning på ett visst fartyg om det finns synnerliga skäl för det och det inte finns anledning att anta att säkerheten äventyras. Undantag från behörighetskraven för en viss befattning får beslutas endast för den som är behörig att inneha den närmast lägre befattningen. Om någon sådan befattning inte finns eller om det inte finns några behörighetskrav för den, får undantag beslutas för en person som är tillräckligt kvalificerad och erfaren. Ett undantag får beslutas endast för en viss tid, och som mest för sex månader.^{28 29}

Hamnstatskontroll

Hamnstatskontroll genomförs först efter en bedömning av om genomförandet av inspektionen kan ske utan att äventyra inspektörernas, fartygets, besättningens eller hamnens säkerhet, och med beaktande av relevanta instruktioner från hälsomyndigheter. Vid fall av misstänkt eller rapporterad covid-19, finns möjlighet att skjuta upp hamnstatskontroll enligt artikel 8.2a i direktiv 2009/16.

Avgiftsåtgärder

Med anledning av pandemin och den kris den medför i samhället har Transportstyrelsen beslutat att avstå från avgiftsförändringar för 2021, med några undantag. På sjöfartens område föreslås därför endast fortsatta förändringar av avgifterna för lotsdispenser med motivet att dessa behöver anpassas på grund av ändrade regler. Transportstyrelsen bedömer att det totala avgiftsuttaget inom området inte kommer att ändras till följd av förändringen.³⁰

²⁶ Transportstyrelsens, *Information om covid-19 och åtgärder för sjöfarten*, https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/vart-uppdrag-och-arbetssatt/coronaviruset-covid-19/ts-information-om-covid-19-och-atgarder-for-sjofarten.pdf

²⁷ www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/regeringen-foreslar-ytterligare-regellattnader-for-sjofarten/

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid. samt artikel VIII i STCW-konventionen och enligt fartygssäkerhetsförordningen (SFS 2003:438).

³⁰ Regeringen, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/regeringen-foreslar-ytterligare-regellattnader-for-sjofarten/.

³⁰ Kommunikation om avgifter från Transportstyrelsen, e-post från Jonas Bjelfvenstam, 18 maj 2020.

Transportstyrelsen har vidare meddelat att utskick av nya fakturor senareläggs temporärt och förfallodatum på redan utskickade fakturor förlängs 180 dagar räknat från fakturadatum.³¹

Krisorganisation för snabba beslut

Transportstyrelsen har aktiverat en krisledningsstab för att snabba upp beslutsprocesserna internt. Under den har myndigheten delat upp arbetet inom sjö- och luftfartsavdelningen så att det finns en koordineringsgrupp för sjöfart och en för luftfart. De här två grupperna rapporterar upp till krisledningsstaben. Krisanteringsstaben hanterar främst interna frågor och de två koordineringsgrupperna hanterar externa frågor.³²

Polisen förtydligar tillämpning av tillfälligt inreseförbud till Sverige

Problem har uppstått när sjömän i länder utanför EES-området ska mönstra på eller av svenskflaggade eller svenskkontrollerade utlandsflaggade fartyg. Polisen har därför kommit ut med en vägledning i tillämpningen av förordningen (2020:127) om tillfälligt inreseförbud till Sverige. Där framgår bland annat att undantag från inreseförbudet görs för utlänningar som ska utföra nödvändiga funktioner i Sverige. Polismyndighetens bedömning är att personal som transporterar varor utför en nödvändig funktion i Sverige och att undantaget även omfattar av- och påmönstrande sjömän.³³

Men även om detta har åtgärdats i Sverige kvarstår problemet för resande sjömän till och från fartyg för de som har hemvist utanför EES-området till följd av hemlandets bestämmelser. En stor del av besättningen på svenska eller svenskkontrollerade fartyg är till exempel filippinska medborgare. Ett kvarstående problem är också att luftfarten inte fungerar normalt och gör resor mellan mönstringshamn och hemort svårt eller omöjligt.

Tillfälligt anpassat sjöfartsstöd

Enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd lämnas sjöfartsstöd motsvarande skatt på sjöinkomst samt arbetsgivaravgifter och sociala avgifter för anställda ombord i fartyg som är sysselsatta i internationell trafik. Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket har föreslagit en tillfällig stödordning som skulle innebära att sjöfartsstöd skulle utgå även för personal ombord i fartyg som inte är i trafik och som är tillfälligt upplagda till följd av coronakrisen. Regeringen har i juni 2020 remitterat ett förslag om en sådan anpassning av sjöfartsstödet som ska gälla retroaktivt från 13 mars till som längst utgången av 2020. Innan beslut kan fattas måste EU-kommissionen godkänna stödet. Det anpassade stödet införs från den 1 juli då det kommer att vara möjligt för företag att ansöka om stöd.³⁴

Fler riktade åtgärder efterfrågas

Sjöfartsbranschen anser att de åtgärder som regeringen hittills har vidtagit för att lindra de ekonomiska konsekvenserna av coronapandemin är alltför generella. Mer riktade åtgärder behövs också enligt branschen för att säkerställa försörjningskedjorna till och från Sverige och bland annat efterfrågas ett riktat transportstöd och andra mer anpassade åtgärder likt de som införts i grannländerna.^{35 36}

³¹ Transportstyrelsen pressmeddelande 7 maj 2020, *Avgiftsåtgärder för att underlätta för sjöfarten*.

³² Sjöfartstidningen, 22 april 2020, www.sjofartstidningen.se/krisorganisation-ger-snabba-beslut/

³³ Sjöfartstidningen, 1 april 2020, www.sjofartstidningen.se/resandet-sjoman-maste-fungera/

³⁴ Regeringen, pressmeddelande 2 juni 2020, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/forslag-om-tillfalligt-anpassat-sjofartsstod-skickas-pa-remiss/

³⁵ Sjöfartstidningen, 3 april 2020, www.sjofartstidningen.se/hittills-fa-atgarder-att-trygga-sjofarten/

³⁶ Sjöfartstidningen, 3 april 2020, www.sjofartstidningen.se/branschen-foreslar-langsigtiga-atgarder/

3.2 Finland

Finland³⁷ har infört restriktioner i resandet och stängt ner passagerartrafiken medan godstrafiken fortsätter utan restriktioner. Ett beredskapsstöd³⁸ på totalt 45 miljoner euro under tre månader har införts för färjesjöfarten för att möjliggöra transporter med totalt sju passagerar- och bilfärjor på tre linjer för att säkerställa varuflöden mellan Finland och Estland respektive Finland och Sverige. Linjerna är Åbo–Långnäs/Mariehamn–Stockholm/Kapellskär, Helsingfors–Tallinn och Vasa–Umeå. Stödet beviljas efter ansökan hos Försörjningsberedskapscentralen och kan förknippas med villkor.

Vid behov prioriteras till exempel de mest kritiska transporterna såsom livsmedel, medicin och sjukvårdsutrustning.³⁹ Den finska regeringen har därefter (12 juni) föreslagit att stödet förlängs då det förra går ut den 18 juni. Detta avses ske genom ett tillskott på 24,8 miljoner euro och ett villkor för att erhålla detta stöd är att rederiet åläggs skyldighet att tillhandahålla allmännyttiga tjänster eller åläggs någon annan trafikplikt vad gäller rutt, fartyg eller turtäthet. Syftet är att säkerställa och främja en tillräcklig sjötransportkapacitet, skapa ett förnyat förtroende för sjötrafiken och bevarandet av det finländska tonnage samt att göra det möjligt för rederierna att upprätthålla sin operativa kapacitet. Samtidigt flyttas också administrationen av stödet över från Försörjningsberedskapscentralen till det finska trafikverket Traficom.⁴⁰

Sedan 2015 har den finska regeringen tillämpat halverade farledsavgifter för sjöfarten i syfte att minska logistikkostnader inom näringslivet och stärka Finlands internationella konkurrenskraft. Som en ytterligare stödåtgärd i samband med coronapandemin har regeringen föreslagit att helt ta bort de finska farledsavgifterna under resten av 2020 och en proposition lämnades till riksdagen i maj 2020.⁴¹ Förslaget gick dock inte igenom.⁴²

Motsvarande åtgärd har dock införts i Estland genom att farledsavgifterna slopas för alla fartyg som besöker estländska hamnar eller ankarplatser. Ändringen genomfördes genom en lagändring och gäller under ett år, från 1 april 2020 till 31 mars 2021.⁴³ I Estland har också hamnavgifterna sänkts genom att staten står för 75 procent av kostnaderna.⁴⁴

Därutöver har den finska regeringen beslutat om att uppskjuta betalning och att förlänga vissa giltighetstider. En ändring har införts i sjömanspensionslagen som innebär att rederierna under tre månader kan skjuta upp inbetalning av avgifter till Sjömanspensionskassan. Sedan tidigare finns också möjligheter att på liknande sätt som i Sverige få tillfällig dispens för certifikat i tre månader. Nu ändras förlängningen tillfälligt till sex månader. Rederier kan också ansöka om att skjuta upp fartygets besiktningar och giltighetstiden för obligatoriska certifikat med tre månader. Också denna tid förlängs tillfälligt till sex månader. Dessutom har ändringar införts som utökar möjligheten för fartyg som befinner sig utomlands att anlita

³⁷ Sjöfartstidningen, 27 mars 2020, www.sjofartstidningen.se/sa-hjalper-de-nordiska-landerna-sjofarten-coronakrisen/

³⁸ Stödet delas ut av den finska försörjningsberedskapscentralen, en institution inom arbets- och näringsministeriets förvaltningsområde.

³⁹ Sjöfartstidningen, 25 mars 2020, www.sjofartstidningen.se/finska-staten-stoder-samhallskritisk-farjetrafik/

⁴⁰ Finska regeringen, https://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/hallitus-esittaa-maararaha-laivaliikenteen-avustamiseen

⁴¹ Finska regeringen, https://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/vaylamaksujen-poisto-lausuntokierrokselle

⁴² Sjöfartstidningen, 29 maj 2020, www.sjofartstidningen.se/finland-slopar-inte-farledsavgifter/

⁴³ Sjöfartstidningen, 22 april 2020, www.sjofartstidningen.se/estland-slopar-farledsavgifterna/

⁴⁴ Svensk Sjöfart, VD-bloggen, www.sweship.se/nyhet/vd-bloggen-laget-ar-dramatisk/

klassificeringssällskap för säkerhetskontroller och -certifikat.⁴⁵ Vidare förlängs tillfälligt giltigheten för behörigheter och läkarintyg av sjöfolk liksom för lotsar.⁴⁶

Den finska sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer har dock efterfrågat ytterligare åtgärder, bland annat för att trygga rederiernas tillgång till lånefinansiering med statsgaranti.

3.3 Danmark

Även Danmark⁴⁷ har sedan den 14 mars 2020 stängt sina gränser och infört restriktioner för resande. Utöver möjlighet till korttidspermittering med statligt stöd finns i Danmark också möjlighet för företag, som står inför att säga upp mer än 30 procent av sina anställda eller fler än 50 personer, att få statligt stöd motsvarande 75 procent av de varslades lönekostnader på lönekostnader upp till 23 000 danska kronor. Även timanställdas löner kompenseras med upp till 90 procent av lönen upp till 26 000 danska kronor.

Det danska Folketinget har också beslutat om en stödåtgärd på 100 miljarder danska kronor till det danska näringslivet. Företag vars omsättning fallit mer än 40 procent kan få mellan 25 och 80 procent av sina fasta utgifter täckta av staten. Företag som helt måste stänga ner till följd av nedstängningar i samhället kan kompenseras med 100 procent av de fasta utgifterna. Den danska rederiföreningen har dock efterfrågat förtydliganden när det gäller vilka utgifter som räknas som fasta och som därmed kan omfattas av stödåtgärden.

3.4 Norge

Norge⁴⁸ har inrättat en statlig lånegaranti för nya banklån till små och medelstora företag som riskerar förluster på grund av coronapandemin. Dessutom har man återställt statsobligationsfonden. Norges rederiförbund är positiv till åtgärderna men anser att de behöver kompletteras.

Tidigare har Stortinget även beslutat om en del tillfälliga stödlösningar. Bland annat finns möjlighet att få stöd motsvarande personalkostnader för full lön under minst tjugo dagar vid permittering, där staten täcker kostnaderna från dag tre. Vidare gäller förkortning av den period då arbetsgivaren står för sjukpenning kopplat till coronapandemin i tre dagar.

Norska sjöfartsdirektoratet har också förlängt tidsfristen för godkännande eller förnyelse av certifikat för fartyg med anledning av coronakrisen. Detsamma gäller intyg för sjömän.

⁴⁵ Finska regeringen, www.lvm.fi/en/-/temporary-amendments-to-transport-legislation-enter-into-force-on-1-june-1193165

⁴⁶ Traficom, www.traficom.fi/sv/aktuellt/aktuellt-om-corona?active=0&limit=20&offset=0

⁴⁷ Sjöfartstidningen, www.sjofartstidningen.se/sa-hjalper-de-nordiska-landerna-sjofarten-coronakrisen/

⁴⁸ Ibid.

3.5 Undersökning om europeiska stödåtgärder

För att bättre förstå de ekonomiska effekterna av pandemin och för att bedöma effekterna av EU-åtgärder och nationella åtgärder som vidtagits för att lindra situationen har, som tidigare nämnts, den europeiska redareföreningen ECSA genomfört en undersökning i april 2020 bland sina medlemmar.⁴⁹ Det visar sig att även om de flesta länder har infört olika stödåtgärder riktade mot företag är dessa enligt respondenterna i undersökningen ofta inte anpassade just för sjöfart. Exempelvis riktas stöd för att täcka lönekostnader främst till landbaserad personal och stöd genom lånegarantier används i mindre utsträckning då bankernas villkor inte anses gynnsamma för rederiverksamhet.

Undersökningen visar också att olika fartygssegment behöver olika typer av stöd, även om redare generellt sett efterfrågar lika stödåtgärder på lika villkor, både i EU och nationellt. Nästan 80 procent av de svarande framhöll åtgärder för att kunna åstadkomma besättningsbyten, som mest angeläget. Därefter följer ekonomiska stödåtgärder, förlängning av giltigheten för certifikat för sjöfolk och fartyg, samt bemanningsstöd. När det gäller ekonomiskt stöd efterfrågar företagen främst stöd för att kunna täcka sina lån och refinansiera sina låneportföljer. Detta följs av stöd för att göra flottan grönare. Stöd för investering i förnyelse av flottan rankas sist. Undersökningen visar också att närmare hälften av de svarande framöver inte anser sig ha råd med fortsatta investeringar i en grönare fartygsflotta.

3.6 Sammanfattningsvis

Sverige har infört en rad offentliga stödåtgärder i syfte att mildra konsekvenserna för bland annat sjöfartsföretag till följd av coronapandemin. Beslut om åtgärder har fattats löpande i takt med att problem uppmärksammas i en föränderlig och ofta svårförutsägbar omgivning. I de flesta fall har såväl regeringen som myndigheterna också varit förhållandevis snabba att agera. De åtgärder som Sverige och andra länder har vidtagit hittills visar sig också ligga väl i linje med de stödåtgärder som branschen efterfrågar. Coronapandemin pågår dock fortfarande och det är ännu för tidigt att uttala sig om hur effektiva åtgärderna är eller visar sig vara. Från branschhåll såväl i Sverige som i Europa efterfrågas också ytterligare åtgärder, bland annat att åtgärderna tydligare riktas eller anpassas för just sjöfarten.

⁴⁹ ECSA Covid-19 Survey, European Community Shipowners' Associations, maj 2020.

4 Svenska flottans utveckling

4.1 Den svenskkontrollerade flottan

Det är viktigt att i sjöfartspolitiska diskussioner hålla isär den svenskregistrerade flottan, den svenskkontrollerade flottan och den flotta av fartyg som trafikerar svenska vatten och svenska hamnar. Dessa tre olika flottor överlappar varandra.

I detta avsnitt beskriver vi den svenskkontrollerade handelsflottan som omfattar både fartyg som är ägda eller inhyrda av svenska rederier och registrerade i Sverige och fartyg som är ägda/inhyrda av svenska rederier men registrerade i ett annat land.⁵⁰ I nästa avsnitt beskriver vi den svenska kontrollerade flottans fördelning på olika register, och jämför med våra grannländers motsvarande fördelning.

Därefter gör vi i avsnitt 4.3 en beskrivning av den svenskregistrerade flottans utveckling jämfört med andra länders register, samt en fördjupad beskrivning av den svenskregistrerade flottans utveckling de senaste åren.

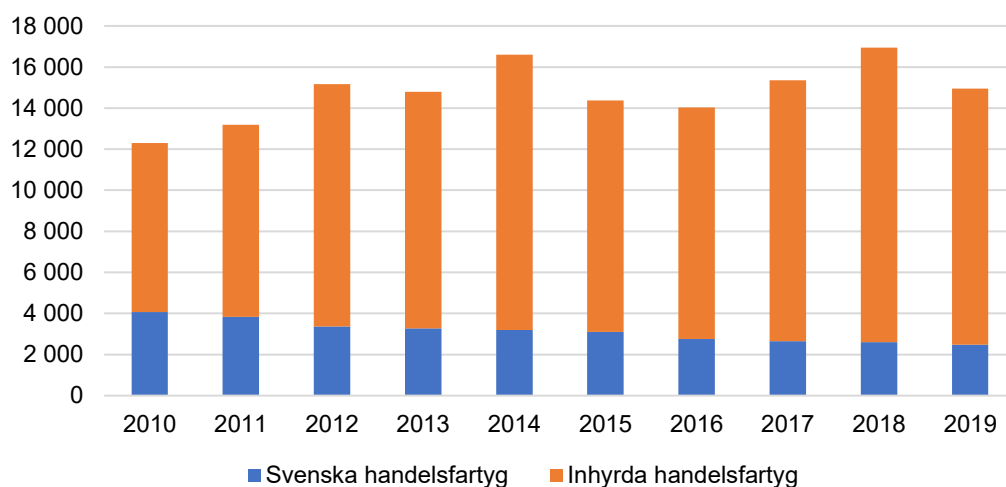
Inledningsvis beskriver vi här således den svenskkontrollerade flottan i termer av tonnage, därefter i termer av antal fartyg.

Det svenskkontrollerade tonnaget ökar

Flottans samlade lastförmåga avspeglas av bruttotonnage. Figur 4.1 visar det sammanlagda tonnaget för den svenskkontrollerade flottan (svenskregistrerade plus inhyrda fartyg) den sista december respektive år under perioden 2010–2019. Det sammanlagda tonnaget har ökat från drygt 12 miljoner brutto år 2010 till knappt 15 miljoner brutto år 2019. Det senaste året 2019 minskade tonnaget jämfört med året innan, men trenden är ökande och mellan år 2010 och 2019 har den genomsnittliga tillväxten av det svenskkontrollerade tonnaget varit drygt 2 procent per år.

Den andel av det svenskkontrollerade tonnaget som utgörs av svenskregistrerade fartyg har samtidigt minskat trendmässigt från 33 procent år 2010 till 15 procent år 2019.

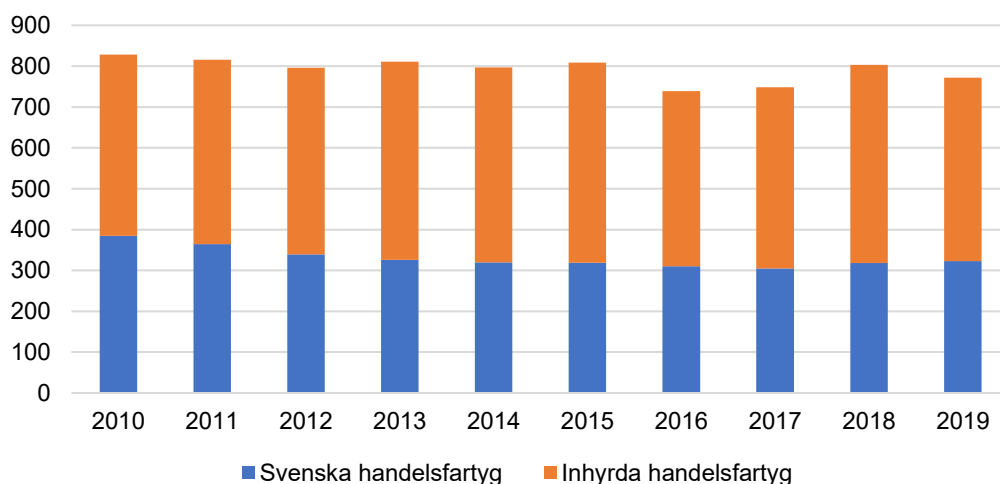
⁵⁰ Med svenskkontrollerad flotta menar vi här fartyg i svensk regi, dvs fartyget är ägt av ett svenskt bolag eller att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag registrerat i Sverige eller av ett dotterbolag till ett svenskt bolag. Fartyg som ägs av svenska företags utländska dotterbolag räknas som utländska och inhyrda. Fartyg som har både svenska och utländska delägare ingår i statistiken när det svenska ägandet är större än 50 procent. Se Trafikanalys definition, www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2019/kvalitetsdeklaration-fartyg-2019.pdf



Figur 4.1. Den svenskkontrollerade flottan i termer av tonnage den 31 dec respektive år. Tusental brutto.
Källa: Trafikanalys (2020), Fartyg 2019, tabell 5.

Antalet svenskkontrollerade fartyg minskade något

Ser vi till den svenskkontrollerade flottan i termer av *fartyg* minskade det totala antalet något 2019 efter några års ökning. Figur 4.2 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 svenskkontrollerade 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 2019 var det sammanlagda antalet fartyg 772 varav 323 var svenskregistrerade. Andelen svenskregistrerade fartyg år 2019 var därmed 42 procent.



Figur 4.2. Den svenskkontrollerade flottan i termer av antal fartyg (≥ 100 bt) den 31 dec respektive år.
Källa: Trafikanalys (2020), Fartyg 2019, tabell 5.

Antalet svenskkontrollerade fartyg minskar trendmässigt, vilket till stor del beror på att fartygen blir större. Andelen svenska fartyg i den svenskkontrollerade flottan har också minskat trend-

mässigt de senaste tio åren. Dock ökade andelen något 2019 jämfört med året innan. Även antalet svenskregistrerade fartyg ökade något, vilket beskrivs nedan i avsnitt 4.3.

Användningen av den svenskkontrollerade flottan ökar

Ovanstående siffror och figurer redovisade flottan i slutet av respektive år, men ett fartyg kan användas under en del av året utan att behöva ingå i flottan sista dagen på året. Hur mycket fartygen används är därför ett relevant mått på flottans utveckling. Tabell 4.1 visar de svenska rederiernas användning av fartyg, under åtminstone en del av året. De senaste fyra åren har fler fartyg använts (disponerats), på grund av en ökad inhyrning och en minskad uthyrning. Under 2019 minskade dock mängden inhyrda fartyg med 7 procent, vilket gav en sammanlagd minskning av användningen 2019 med 4 procent jämfört med 2018.

Tabell 4.1. Antal fartyg (≥100 bt) i svensk regi använda under någon del av året. År 2016–2019.

	2016	2017	2018	2019	Förändring 2018–2019
Svenskregistrerade fartyg	319	317	330	331	0 %
+ inhyrda fartyg	435	467	520	485	-7 %
- uthyrda fartyg	156	114	108	106	-2 %
= Disponerade fartyg	598	670	742	710	-4 %
varav svenskt register*	44 %	41 %	42 %	45 %	

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

Källa: Trafikanalys Fartyg 2019, tabell 24.

Tabell 4.2 visar att användningen av svenskkontrollerade fartyg har ökat sedan 2016, i termer av bruttodagar.⁵¹ Även det senaste året har användningen ökat med 2 procent räknat som bruttodagar, trots att antalet använda fartyg har minskat (se Tabell 4.1). Det kan dels bero på att fartygen utnyttjats fler dagar, dels på att de inhyrda fartygen varit större än tidigare.

Tabell 4.2. Användning av tonnage (≥100 bt) i svensk regi år 2016–2019. Miljoner bruttodagar.

	2016	2017	2018	2019	Förändring 2018–2019
Svenskregistrerat tonnage	1 075	1 007	979	969	-1 %
+ inhyrt tonnage	4 013	4 098	4 598	4 829	5 %
- uthyrt tonnage	1 533	1 014	812	921	13 %
= Disponerat tonnage	3 554	4 091	4 766	4 876	2 %
varav svenskt register*	17 %	15 %	18 %	18 %	

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

Källa: Trafikanalys Fartyg 2019, tabell 25.

⁵¹ Bruttodagar är antal dagar som fartyget använts under året multiplicerat med dess bruttotonnage.

4.2 Utländsk flagg i nordiska flottor

Fördelningen av flaggregister bland de kontrollerade flottorna i Norden varierar. Tabell 4.3 visar i vilka andra länder utöver det egna, som rederierna i Norden (utom Island) har valt att registrera sina fartyg den 1 jan 2019. Uppgifterna kommer från UNCTAD och kan variera något jämfört med andra källor beroende på olika avgränsningar och definitioner.

Uppgifterna visar att för Sveriges del var andelen av den kontrollerade flottan som återfanns i det egna registret 20 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 51 procent av sina fartyg i Bahamas register och 36 procent i eget register. Danska redare hade 44 procent av tonnage registrerat i sitt danska internationella register DIS, och 31 procent i Singapore, medan norska redare har 27 procent i sitt internationella register NIS och 11 procent på Bahamas. Bland utomnordiska register i Europa är Portugal, Cypern, UK, Isle of Man och Malta de mest vanliga för nordiska redare. Jämfört med de andra nordiska länderna har Sverige således en relativt liten andel av flottan i eget register.

Tabell 4.3. Nordiskt kontrollerade flottors fördelning på register 1 jan 2019. Fartyg ≥ 1000 brutto.

Norge		Danmark		Sverige		Finland	
Norge NIS	27 %	Danmark DIS	44 %	Sverige	20 %	Bahamas	51 %
Bahamas	11 %	Singapore	31 %	UK	12 %	Finland	36 %
Kina, HK	10 %	Kina, HK	7 %	Norge NIS	12 %	Portugal	1 %
Marshall-öarna	10 %	Marshall-öarna	6 %	Bahamas	6 %	Cypern	0,6 %
Liberia	7 %	Malta	3 %	Singapore	5 %	Panama	0,4 %
Isle of Man	5 %	Isle of Man	3 %	Portugal	4 %	Liberia	0 %
Panama	5 %	Panama	3 %	Liberia	4 %	Norge NIS	0 %
Singapore	5 %	Bahamas	0,4 %	Danmark DIS	3 %	Norge NAT	0 %
Portugal	3 %	UK	0,3 %	Malta	2 %	Danmark DIS	0 %
Norge NOR	3 %	Portugal	0,2 %	Marshall-öarna	1 %	Danmark NAT	0 %
Malta	2 %	Liberia	0,1 %	Cypern	1 %	Sverige	0 %
UK	1 %	Norge NIS	0,1 %	Panama	0,2 %	Bermuda	0 %
Cypern	0,4 %	Danmark NAT	0,1 %	Italien	0,1 %	Kina, HK	0 %
Indonesien	0,2 %	Cypern	0,04 %	Norge NAT	0 %	Tyskland	0 %
Danmark DIS	0,1 %	Indonesien	0,03 %	Danmark NAT	0 %	Grekland	0 %
Övriga register	8 %	Övriga register	3 %	Övriga register	32 %	Övriga register	12 %
Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %	Totalt	100 %
Tonnage (tusen dvt.)	61 115	Tonnage (tusen dvt.)	43 004	Tonnage (tusen dvt.)	6 614	Tonnage (tusen dvt.)	2 288

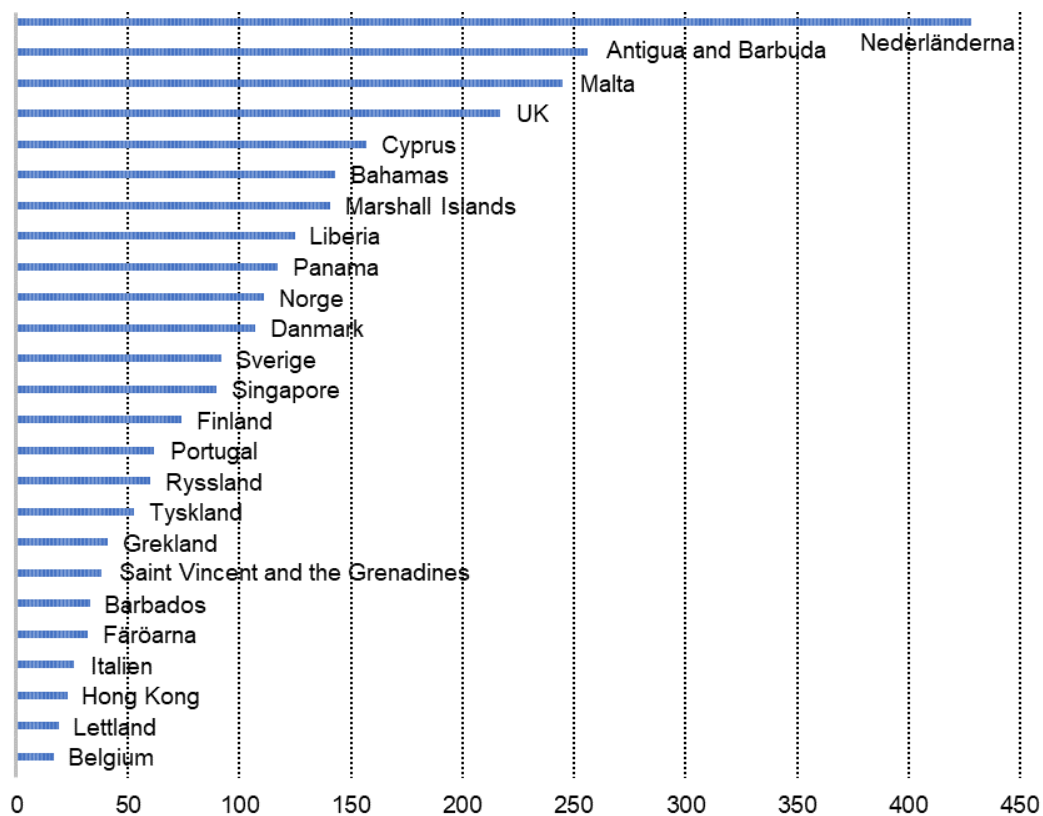
Källa: Bearbetning av UNCTADstat, Trafikverket i Finland.

Flaggregister bland fartyg som angör svenska hamnar

Svensk sjöfart kan ses ur olika perspektiv. Ovan beskrev vi den svenskkontrollerade flottan, där svenskregistrerade fartyg ingår. Här jämför vi med fördelningen av flaggstater i den flotta av fartyg som trafikerar svenska hamnar.

Bland de fartyg som angjorde svenska hamnar under 2018 har Trafikanalys analyserat antalet unika fartyg från olika register. Nederländerna är det största flaggregistret med 428 olika fartyg som trafikerar svenska hamnar och näst störst är antalet fartyg från Antigua and Barbuda med 256 fartyg. På tredje plats är Malta med 245 fartyg (Figur 4.3). Svenskflaggade fartyg kommer på 12:e plats i denna lista.

Trafikanalys har inte information om vilket land som kontrollerar dessa fartyg, men jämför vi med Tabell 4.3 ser vi, inte oväntat, att den svenskkontrollerade flottan skiljer sig från flottan av fartyg som angör svenska hamnar.



Figur 4.3. De 25 vanligaste flaggregistren bland fartyg som anlöpte svenska hamnar under 2018.
Källa: Trafikanalys, Seasearcher.

4.3 Den svenskregistrerade flottan i världen

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 2019 vara 0,2 procent.⁵²

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 cirka 2 procent år 2010 och till drygt 1 procent år 2019. 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 2019. Medan EU har minskat sin andel har Kinas andel av världshandelsflottan ökat till 14 procent år 2019. Kinas andel är således fortfarande mindre än EU-ländernas samlade andel, men någon gång de närmaste åren kommer Kinas andel av världshandelsflottan sannolikt att växa om EU-ländernas.⁵³

Figur 4.4 visar den procentuella utvecklingen för den nationella handelsflottan i några närliggande länder samt för ett urval andra länder mellan 2011 och 2019, mätt i dödviktston (dvt).⁵⁴ Bland de nordiska länderna har Danmarks flotta ökat mest, Norge och Finland har legat relativt stabilt, medan Sverige har minskat sin flotta sedan 2011 mätt i dvt.

De stora, populära registren har fortsatt sin ökning, som Marshall Islands, Singapore och Malta, men i viss utsträckning också Liberia. Ett annat register som också ökat kraftigt de senaste åren är Färöarna. Där handlar det dock om en ökning från en relativt låg nivå, det vill säga ett mycket litet register. Gibraltar har minskat under senare år.

Det fartygsregister som relativt sett vuxit allra mest det senaste året är Portugal som dock inte återges i figuren. Portugal (Madeira) har ökat med cirka 2 400 procent, dvs. mer än 20 gånger. Dock handlar det om ett fåtal stora fartyg som har tillkommit. Som framgick av Tabell 4.3 ovan har även skandinaviska redare registrerat fartyg i Portugals register.

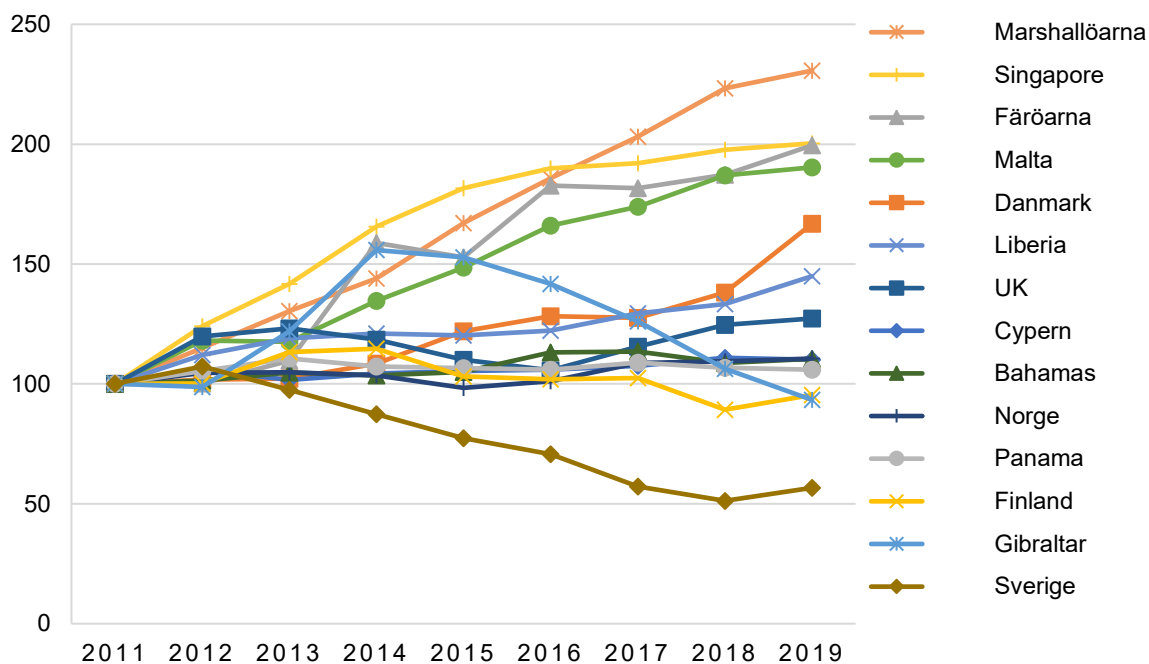
För Sveriges del har däremot trenden varit negativ under lång tid. Det har skett ett fåtal inregistreringar, som inte kunnat kompensera för utregistreringarna. Det är svårt att enkelt förklara varför det skett en så kraftig minskning, men i de undersökningar som Trafikanalys har gjort har Danmark framstått som ett mer lockande land för svenska redare.⁵⁵ De allra senaste åren har vi dock kunnat skönja en vändning uppåt i kurvan.

⁵² Trafikanalys (2020), Fartyg 2019, tabell 22.

⁵³ Trafikanalys (2020), Fartyg 2019, tabell 23.

⁵⁴ UNCTADstat redovisar uppgifter per den 1 januari respektive år.

⁵⁵ Business Sweden (2017), *Redovisning av intervjuer med svenska, och nordiska redare angående val av fartygsregister (flagga)*, oktober 2017. Lloyds Register (2017), *Benchmarking of Ship Registries*, december 2017, rapport till Trafikanalys.



Figur 4.4. Indexerad utveckling för handelsflottan 1 jan år 2011–2019 i ett urval länder (dvt).
Källa: Bearbetning av UNCTADstat.

Antalet svenskregistrerade fartyg ökade något

Ser vi mer detaljerat på vad som har hänt inom den svenskregistrerade flottan under 2019 har det skett en nettoökning med fem fartyg, men samtidigt en viss nettominskning i brutto. Tabell 4.4 visar att det skett en viss ökning av antalet fartyg och brutto i de flesta storleksklasser. Den totala nettominskningen i brutto beror till stor del på att de allra största fartygen på minst 40 000 brutto har minskat med 9 procent, 2 i antal och 10 procent i brutto.

Tabell 4.4. Det svenska registrets utveckling 31 dec 2018 och 31 dec 2019 per storleksklass.

Brutto- dräktighet	31 dec 2018		31 dec 2019		Förändring 2018–2019	
	Antal fartyg	Brutto 1 000 bt.	Antal fartyg	Brutto 1 000 bt.	Antal fartyg	Brutto
100–499	189	39	193	40	+2 %	+3 %
500–1 499	16	13	17	15	+6 %	+15 %
1 500–4 999	27	86	27	86	0 %	0 %
5 000–39 999	64	1 131	66	1 145	+3 %	+1 %
40 000–	22	1 327	20	1 196	-9 %	-10 %
Totalt	318	2 596	323	2 481	+2 %	-4%

Källa: Trafikanalys fartygsstatistik för 2018 och 2019, tabell 8.

Tabell 4.5 visar vilka kategorier av fartyg som har förändrats under 2019. Främst har antalet tankfartyg ökat med 4, vilket ökade tankfartygens dödvikt. Dock har det skett en netto-minskning i dödvikt bland övriga passagerarfartyg. Totalt sett har flottans dödvikt förblivit relativt oförändrad.

Tabell 4.5. Det svenska registrets utveckling mellan 31 dec 2018 och 31 dec 2019 per fartygstyp (≥100 bt).

	31 dec 2018			31 dec 2019			Förändring 2018–2019		
	Antal fartyg	Brd. 1 000	Dödvikt 1 000 ton	Antal fartyg	Brd. 1 000	Dödvikt 1 000 ton	Antal fartyg	Brd.	Dödvikt ton
Tankfartyg	44	307	504	48	371	604	+9 %	+21 %	+20 %
Bulkfartyg	5	15	19	5	15	19	0 %	0 %	0 %
Torrlast- fartyg	82	1 330	659	81	1 151	584	-1 %	-13 %	-11 %
Passagerar- färjor*	52	826	145	52	826	145	0 %	0 %	0 %
Passagerar- fartyg övr.	135	119	30	137	119	22	+1 %	0 %	-27 %
Totalt	318	2 596	1 357	323	2 481	1 374	+2 %	-4 %	+1 %

*Passagerarfärjor fraktar både passagerare och fordon.

Källa: Trafikanalys, *Fartyg 2019*, tabell 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. 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.⁵⁶

Vad som ligger bakom nettoförändringarna i handelsflottan de senaste två åren illustreras av Tabell 4.6. År 2018 var antalet inregistreringar av fartyg relativt stora, jämfört med antalet ut- och avregistreringar. Det bidrog till att nettoförändringen var positiv för 2018. Under 2019 har inregistreringarna varit färre, men även ut- och avregistreringarna, vilket har medfört en nettoökning av flottan 2019 med fem fartyg.

Det är svårt att förklara varför dessa in- och utregistreringar sker, det vill säga vilka kriterier som ligger bakom rederiernas val av register för sina fartyg. Det kan finnas flera orsaker, men givetvis har ekonomiska faktorer stor betydelse. Som nämndes ovan har Danmark framstått som ett mer lockande land för svenska redare.⁵⁷ De allra sista åren har vi dock kunnat skönja en ökning. År 2018 var nettoökningen i den svenska flottan 13 fartyg och år 2019 ökade flottan med fem fartyg (Tabell 4.6).

⁵⁶ Trafikanalys (2017), *Fartyg 2016 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi*, Statistik 2017:16.

⁵⁷ Business Sweden (2017) *Redovisning av intervjuer med svenska, och nordiska redare angående val av fartygsregister (flagga)*, oktober 2017. Lloyds Register (2017), *Benchmarking of Ship Registries*, december 2017, rapport till Trafikanalys.

Tabell 4.6. Anledningar bakom nettoförändringen i handelsflottan. Fartyg med brutto om minst 100.

	År 2018			År 2019		
	Antal fartyg	Brutto 1 000	Dödvikt 1 000 ton	Antal fartyg	Brutto 1 000	Dödvikt 1 000 ton
Nybyggd i utlandet	8	94	91	7	130	101
Nybyggd i Sverige	–	–	–	–	–	–
Inköpt begagnad från utlandet	3	68	26	1	1	2
Inregistrerad	20	108	119	5	30	50
Total ökning	31	270	235	13	161	153
Såld till utlandet	2	18	17	2	22	31
Utregistrerad	7	231	190	5	253	105
Avregistrerad	9	21	26	1	0	1
Total minskning	18	269	234	8	275	136
Nettoförändring	13	0,9	1,7	5	-114	17
Nettoförändring %	4 %	0 %	0 %	2 %	-4 %	1 %

Källa: Trafikanalys (2020), *Fartyg 2019*, tabell 12.

5 Sjöfarten jämfört med andra trafikslag

Regeringen skriver i sin nationella godstransportstrategi att inriktningen i arbetet på gods- och logistikområdet ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.⁵⁸

När det gäller de transportpolitiska målen har Trafikanalys ett särskilt uppdrag att följa upp arbetet.⁵⁹ När det gäller näringslivets konkurrenskraft beskriver vi i kapitel 6 åtgärder som regeringen och dess myndigheter har vidtagit och som påverkar sjöfartens konkurrensvillkor.

I detta avsnitt beskriver vi några exempel på åtgärder på sjöfartsområdet som påverkar möjligheterna att främja en överflyttning av godstransporter från väg till i detta fall sjöfart. Därefter beskriver vi i nästa avsnitt kortfattat sjöfartens externa kostnader jämfört med övriga trafikslag. Även där har Trafikanalys ett särskilt uppdrag.⁶⁰

5.1 Åtgärder på sjöfartsområdet som påverkar en överflyttning

I detta avsnitt beskriver vi några exempel på åtgärder som påverkar möjligheterna till en överflyttning av gods från väg till sjöfart, och några studier som pekar på viktiga faktorer för att nå en överflyttning.

Arbetet med den nationella godstransportstrategin har förbättringspotential

I sin uppföljning av den nationella godstransportstrategin lyfter Trafikanalys frågan om vem som driver och ansvarar för helheten i genomförandet av strategin, och att det finns en förbättringspotential gällande tydlighet kring roller och ansvar. När det gäller sjöfart pekar Trafikanalys i uppföljningen bland annat på att förbrukningen av medel till sjöfartsinvesteringar har underskridits två år i rad och bedömer att det finns en osäkerhet vad gäller genomförandet av slussar och farleder.⁶¹

Sjöfartsverket har tillsatt en sjöfartsrådgivare

Kanske delvis som ett svar på otydligheten kring ansvar och samordning inom arbetet med godstransportstrategin har Sjöfartsverket beslutat att utse en sjöfartsrådgivare. Enligt Sjöfartsverket är syftet med den rådgivande rollen att underlätta för företag att ställa om från land- till sjötransporter och genom det arbetet medverka till att uppnå regeringens

⁵⁸ Regeringen (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter – en nationell godstransportstrategi*, s. 6, www.regeringen.se/informationssystem/2018/06/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi/

⁵⁹ www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/

⁶⁰ www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/

⁶¹ Trafikanalys (2020), *Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2020*, Rapport 2020:3, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppdrag-att-utvardera-strategi-for-godstransporter-7714/

klimatpolitiska mål. Som expertmyndighet vill Sjöfartsverket dela med sig av och stödja förmedlingen av sin och andras kunskap för att förenkla en överflyttning. Sjöfartsrådgivaren ska särskilt underlätta för främst små och medelstora företag att nå en överflyttning och arbetet sker i nära samverkan med andra myndigheter och branschen.⁶²

Nya styrmedel krävs för att klara utsläppsmålen

Miljömålen för sjöfartens utsläpp kommer inte att nås med dagens styrmedel. Det konstaterar VTI i en ny rapport *Morötter och piskor inom sjöfarten för att nå miljö kvalitetsmål*. Inte ens de mest optimistiska scenarierna med relativt stora förändringar i sjöfartens bränslemix förväntas leda till att klimatmålen nås, enligt VTI.

De svenska klimatmålen beräknas inte heller att nås om det antas att sjöfarten är integrerad i EU:s handelssystem med utsläppsrätter (EU ETS) och annan hållbar politik som beskrivs i IEA (2019) genomförs, utöver de energieffektiviseringar och bränslebyten som antas i business-as-usual-scenarierna. En slutsats enligt VTI är därför att det kommer att krävas fler och/eller starkare styrmedel.⁶³

Småhamnar kan gynnas vid överflyttning av gods till sjöfart

Lighthouse i samarbete med VTI och Göteborgs universitet kom nyligen med en studie som visar att i den mån det blir en överflyttning av gods från väg till sjöfart kan de små hamnarna gynnas. Eftersom småhamnar ofta ligger nära godsets avsändare och mottagare går det att förlänga transportsträckan till sjöss.

Det finns dock hinder på vägen i form av höga lots- och anlöpskostnader samt att farledsavgifterna minskar incitamenten för att frakta gods sjövägen. Resultaten går emot rådande trender och teorier om skalfördelar men scenarierna är tydliga och en fördjupande studie planeras.⁶⁴

Klassning för att utöka nya inre vattenvägar

Transportstyrelsen har, utifrån 2018 års regeringsuppdrag om att klassa fler områden som inre vattenvägar (IVV), beslutat att skärgårdsområden på öst- och västkusten, Kalmarsund och Göta Kanal ska utgöra sådana områden. Fler vattenområden för IVV ökar möjligheten för inlandssjöfart. Det möjliggör i sin tur en ökad överflyttning av gods från väg till sjö, eftersom det finns större potential att skapa nya transportvägar med IVV-fartyg.

Parallellt med detta arbete har Transportstyrelsen tillsammans med Trafikverket och Sjöfartsverket påbörjat ett arbete med att inventera infrastrukturåtgärder såsom sjömätning, muddring och uppdatering samt komplettering av utmärkning för att skapa bättre förutsättningar för utvecklingen. Tillsammans arbetar myndigheterna även med att bestämma farledernas kapacitet för att möjliggöra trafik inom dessa områden, med hänsyn till tillgänglighet, säkerhet och miljö.⁶⁵

⁶² Sjöfartsverket, pressmeddelande 9 juni 2020, *Sjöfartsverket tillsätter sjöfartsrådgivare*, www.sjofartsverket.se/sv/Press/Sjofartsverket-tillsatter-sjofartsradgivare/

⁶³ VTI, *Morötter och piskor*, www.vti.se/sv/Forskningsomraden/morotter-och-piskor/

⁶⁴ Lighthouse (2020), *Size, specialization and flexibility – the role of ports in a sustainable transport system*, www.lighthouse.nu/sv/nyheter/062020/sm%C3%A5-hamnar-ber%C3%A4knas-f%C3%A5-st%C3%B6rre-delen-av-trafiken-vid-%C3%B6verflyttning

⁶⁵ Transportstyrelsen, https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/finansiering/arsredovisning/transportstyrelsen-arsredovisning-2019.pdf

5.2 Trafikslagens externa marginalkostnader

I detta avsnitt gör vi en jämförelse mellan de olika trafikslagens miljöeffekter i termer av externa marginalkostnader. Vi jämfört sjöfarten dels med andra godstrafikslag, dels med andra persontrafikslag.

Uppdaterade uppgifter visar högre externa kostnader för sjöfarten

Trafikanalys metodik för sjöfartsstatistik har nyligen förändrats. Gods- och persontrafikarbete vid utrikes trafik är beräknade på avstånden på enbart svenskt vatten, och metodiken bygger nu på geografiska positioner i AIS-data vilket anses mer tillförlitligt. Dock har det medfört en nedskrivning av mängden tonkm.

Dessutom har metodiken ändrats för hur man beräknar utsläppen från sjöfarten. Trafikanalys har låtit SMHI beräkna bränsleåtgång för all fartygstrafik till eller från svensk hamn på samma avstånd och vatten som används vid beräkning av transportarbetet. För Ropax-fartyg har beräknad bränsleförbrukning och klimatutsläpp per distans jämförts med inrapporterade klimatutsläpp till EU (MRV). Detta har lett till en uppskrivning av sjöfartens utsläpp.

Sammantaget har detta lett till att sjöfartens beräknade externa marginalkostnader per tonkm för både koldioxid och emissioner är betydligt högre nu än föregående år.⁶⁶

Högre värde för koldioxidens externa marginalkostnader

Hösten 2019 kom besked från Trafikverket om att man har beslutat att införa en väsentligt högre schablonkostnad för den samhälleliga, externa marginalkostnaden för koldioxidutsläpp. Värderingen höjdes från 1,14 kr per kg koldioxid till 7 kr per kg koldioxid.⁶⁷ Detta schablonvärde används i Trafikverkets kalkylberäkningar för ny infrastruktur, och används även av Trafikanalys vid beräkning av trafikslagens miljökostnader och internaliseringsgrad, det vill säga i vilken grad respektive trafikslag betalar sina externa miljökostnader. För att inte redovisningen ska bli för detaljerad, redovisar vi enbart resultaten som följer av Trafikverkets nya, högre värdering av koldioxid.⁶⁸

Trafikslagens externa marginalkostnader för godstrafik

Sjöfartens uppdaterade, högre, marginalkostnader för koldioxid och emissioner per tonkm tillsammans med Trafikverkets högre värdering av koldioxid har medfört att sjöfartens beräknade internaliseringsgrad sjunker jämfört med tidigare. Internaliseringsgraden visar i vilken utsträckning trafikslaget betalar sina externa kostnader genom skatter eller avgifter. Tabell 5.1 visar externa marginalkostnader och internaliseringsgrad för sjöfarten jämfört med ett urval av godstrafikslag.

För godståg beräknas den externa marginalkostnaden till mellan 5,7 och 6,3 öre per tonkm, och för tung lastbil med släp beräknas samma kostnad till mellan 32 och 46 öre per tonkm. Sjöfartens beräknade marginalkostnad är i genomsnitt mellan 30 och 31 öre per tonkm, vilket alltså ungefär motsvarar det lägre värdet för tung lastbil med släp.

⁶⁶ Se vidare Trafikanalys Rapport 2020:2 och Trafikanalys PM 2020:1.

⁶⁷ Trafikverket, ASEK-rapporten, juni 2020, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2020-06/ny-asek-rapport-med-ekonomiska-kalkylvarden/

⁶⁸ För en detaljerad analys, se Trafikanalys Rapport 2020:2 Där redovisas också beräkningar utifrån den tidigare värderingen av koldioxid som jämförelse. www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020-4-transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader.pdf

Den icke-internaliserade marginalkostnaden är den del av den totala externa marginalkostnaden som inte betalas genom skatter och avgifter (t.ex. farledsavgifter). Sjöfarten beräknas ha den högsta genomsnittliga icke-internaliserade marginalkostnaden med sina 26 öre per tonkm, jämfört med 24 öre för tung lastbil med släp och 3 öre per tonkm för godståg.

Tabell 5.1. Marginalkostnader för externa effekter för ett urval godstrafikslag år 2019. Öre per tonkm.

	<i>Godståg</i>	<i>Tung lastbil med släp</i>	<i>Sjöfart, gods</i>
Infrastruktur, slitage	4,1	6	0,8
Olyckor	0,2	1,3	0,2–0,4
Koldioxid	0,9	25–28	28
Övriga emissioner	0,1	0,3–3	1–2
Buller	0,3–1,0	0–8	-
Total extern marginalkostnad	5,7–6,3	32–46	30–31
varav icke-internaliserad marginalkostnad, viktad	3	24	26
Internaliseringsgrad	47 %	29 %	17 %

Källa: Trafikanalys (2020), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, tabell 2.1 och 2.3.

Internaliseringsgraden är den procentuella andel av de externa marginalkostnaderna som betalas genom skatter och avgifter, det vill säga i vilken grad trafikslaget betalar för de samhällsliga, externa marginalkostnader man orsakar. För sjöfart beräknas internaliseringsgraden till 17 procent, vilket är lägre än tidigare beräkningar. För tung lastbil beräknas internaliseringsgraden till 29 procent och för godståg till 47 procent.

Trafikslagens externa marginalkostnader för persontrafik

Tabell 5.2 visar externa marginalkostnader och internaliseringsgrad för sjöfarten jämfört med ett urval av trafikslag för persontrafik. För personbil som drivs med bensin beräknas den totala externa marginalkostnaden till mellan 63 och 92 öre per personkilometer (pkm). För persontåg är marginalkostnaden beräknad till mellan 8,1 och 9,9 öre per pkm. För färjetrafik beräknas de totala externa marginalkostnaderna till mellan 203 och 218 öre per pkm.

För flyg beräknas marginalkostnaderna till mellan 44 och 137 öre per pkm, beroende på om man räknar med att flyget ingår i EU:s utsläppshandelssystem (ETS) och därmed betalar för sina koldioxidutsläpp där eller inte. Internaliseringsgraden för färjetrafik beräknas till i genomsnitt 9 procent vilket är lägre än övriga persontrafikslag, och lägre än för godssjöfart (17 procent).

Tabell 5.2. Marginalkostnad (MK) för externa effekter för persontrafikslag 2019. Öre per pkm. Medelvärden.

	<i>Personbil, bensin</i>	<i>Personbil, diesel</i>	<i>Buss, diesel</i>	<i>Person- tåg</i>	<i>Färje- trafik</i>	<i>Flyg, Arlanda</i>
Infrastruktur	3	3	5	5,5	1	0
Olyckor	6-15	6-15	2	0,9	1-7	i.u.
Koldioxid	60-65	49-53	26-48	0,7	193	(93)*
Övriga emissioner	0-0,8	0,1-3,6	0,1-5	0,1	7-16	8-44
Buller	0-8	0-8	0-6	0,7-2,4	i.u.	0,1
Total extern MK	63-92	52-82	34-64	8,1-9,9	203-218	44-(137)*
icke-internaliserad MK	47	42	28	0,3	192	15 (84)
Internaliseringsgrad	36%	32%	31%	96%	9%	66% (21%)*

*Flyget ingår i EU:s utsläppshandel. **För flyget ingår höghöjdsclimateffekter i övriga emissioner.

Källa: Trafikanalys (2020), Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, tabell 2.1 och 2.3

Stor skillnad mellan fartygskategorier

Det är viktigt att komma ihåg att såväl olika fartygstyper som olika fartyg inom en kategori kan skilja sig åt när det gäller utsläpp till luft och vatten. Det beror bl.a. på när fartyget byggdes och vilken teknik som då var tillgänglig. Olika fartygskategorier skiljer sig åt när det gäller flottans medelålder, vilket har betydelse. Tabell 5.3 visar att fartygstyperna general cargo och container har den genomsnittligt högsta internaliseringsgraden av de olika kategorierna. En bidragande orsak till detta kan vara att fartygen inom dessa kategorier är genomsnittligt yngre än fartygen i övriga kategorier.

Tabell 5.3 Genomsnittlig internaliseringsgrad för olika fartygskategorier.

<i>Fartygskategori</i>	<i>Total kostnad (miljoner kr)</i>	<i>Total avgift (miljoner kr)</i>	<i>Internaliserings- grad</i>
General Cargo	1 310–1 375	372	27–28 %
Container	712–744	175	24–25 %
Tanker	452–2561	490	19–20 %
Bulk	446–466	64	14 %
Kryssning	407–235	92	21–23 %
Roro	956–999	174	17–18 %
Ropax	5 518–5 839	390	7 %
Övriga	478–505	30	6 %
Totalt	12 279–12 925	1 788	14–15 %

Källa: Trafikanalys PM 2020:1.

Koldioxiden utgör hög andel av sjöfartens miljöutsläpp

Koldioxidens andel av de externa marginalkostnaderna är högre för sjöfart än för övriga trafikslag. För sjöfart utgjorde koldioxid med den tidigare lägre koldioxidvärderingen i storleksordningen 70 procent av de samlade marginalkostnaderna. För lastbil med släp utgjorde koldioxidens kostnadsandel ca 36 procent och för järnväg bara 4 procent, räknat på den gamla, lägre värderingen av koldioxid. Det får till följd att höjningen av koldioxidvärdet får

ett starkare genomslag för sjöfartens marginalkostnader. En anledning till sjöfartens låga internaliseringsgrad är att bränslet är obeskattat och att de trafikrelaterade skatterna och avgifterna därmed är låga. En anledning till att passagerarsjöfarten får en låg internaliseringsgrad, utöver att bränsle är obeskattat, är att farledsavgiften minskar till noll efter ett antal anlöp. Färjesjöfarten gör många anlöp per månad, och betalar enbart för de första anlöpen varje månad.

5.3 Sammanfattningsvis

Sammanfattningsvis kan sägas att uppdaterade metoder när det gäller beräkning av sjöfartens transportarbete och bränsleförbrukning har medfört högre externa marginalkostnader för sjöfarten. Tillsammans med Trafikverkets högre värdering av koldioxid, i kombination med koldioxidens höga andel av sjöfartens utsläpp, har detta medfört att sjöfartens externa marginalkostnader är betydligt högre än tidigare, och internaliseringsgraden är betydligt lägre. Det råder till synes en konflikt mellan regeringens klimatpolitiska ambitioner och dess generella mål om överflyttning av gods till sjöfart. De styrmedel som enligt forskningen skulle krävas för att nå klimatmålen på sjöfartsområdet skulle sannolikt kraftigt utmana möjligheterna att nå en överflyttning av gods från väg till sjöfart.

6 Den svenska sjöfartens konkurrensvillkor

Sjöfart bedrivs på en internationell marknad som huvudsakligen styrs av internationella regler och villkor. Till stor del 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. För en närmare beskrivning av regler och konventioner på olika områden hänvisar vi till 2018 års rapport *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2018*.⁶⁹

Detta avsnitt beskriver utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom fyra områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga för svenskregistrerade fartygs konkurrenssituation.⁷⁰ Fokus är på den svenskregistrerade sjöfartens villkor, men avsnittet tar även upp aspekter som gäller mer generellt för sjöfarten som näring, till exempel när det gäller forskning och utveckling på sjöfartsområdet.

6.1 Registrering, kontroll och tillsyn

Sjöfartsmyndigheten (i Sverige Transportstyrelsen) i respektive flaggstat ansvarar för tillsynen över gällande lagstiftning och internationella krav. Det är också Transportstyrelsen som ansvarar för processen kring registrering i det svenska fartygsregistret liksom kontroller av att fartygen uppfyller krav på säkerhet, miljö, arbetsmiljö och sociala förhållanden m.m. enligt såväl internationell lagstiftning som nationella krav. Men även andra myndigheter, bland annat Skattemyndigheten och Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd), är inblandade i processen.

Inflaggningsprocessen, dvs. registrering av ett fartyg i det svenska fartygsregistret, omfattar därför en rad myndighetskontakter samt ett flertal steg för redaren att göra innan fartyget kan bli registrerat. Förutom att kunna uppvisa giltiga certifikat och kontroller av fartygets skick i överensstämmelse med dessa certifikat krävs beslut från Transportstyrelsen om säkerhetsbesättning eller, för de fartyg som inte ska ha säkerhetsbesättning, att kraven i Transportstyrelsens bemanningsföreskrifter är uppfyllda. För större fartyg krävs ett avregistreringsintyg från skeppets tidigare hemland och för nybyggda skepp krävs ett s.k. builder's certificate. Därefter hålls ett inflaggningsmöte där man tar upp förutsättningar för certifiering, eventuella brister och dispenser samt Transportstyrelsens och den erkända organisationens ansvar och går igenom information om bemanning och registrering. Processen kring inflaggnings, tillstånd och certifiering kräver, förutom kontakter med fartygsregistret vid Transportstyrelsen och med Transportstyrelsens sjöfartstillsyn (inspektionsenhet), även kontakter med flera andra olika

⁶⁹ Trafikanalys, www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575.

⁷⁰ Copenhagen Economics (2012), *Svensk sjöfarts konkurrenssituation*, underlagsrapport till Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2011-2015/2012/svensk-sjofarts-konkurrenssituation.pdf.

enheter inom Transportstyrelsen. När sedan fartyget är besiktigat, kontrollerat och registrerat samt har ansetts sjövärdigt utfärdas certifikat och fartyget kan tas i drift.⁷¹

Inför en ansökan om inflaggning har redare också att ansöka om och ta ställning till beslut fattade av andra myndigheter såsom beslut gällande klassificering av fartyg samt om sjöinkomst från Skatteverket samt beslut om sjöfartsstöd från Delegationen för sjöfartsstöd inom Trafikverket. Redare har framfört önskemål om förhandsbesked kring dessa men också när det gäller beslut rörande bemanning och konstruktionskrav (utifrån bostadskungörelsen). Särskilt efterfrågat är förhandsbesked om kvalifikationen för sjöfartsstödet innan en inflaggningsprocess påbörjas.

Ännu ingen inflaggningsportal

I den nationella godstransportstrategin skriver regeringen att ambitionen är att öka antalet svenske registrerade fartyg bland annat genom åtgärder som förenklar inregistrering i det svenska registret. 2015 fick Transportstyrelsen, tillsammans med Trafikverket och Skatteverket, i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för ett sammanhållet och förenklat förfarande vid inregistrering genom att endast vända sig till en myndighet, webbplats eller liknande.⁷² Transportstyrelsen redovisade uppdraget 2016 i rapporten *Om ett sömlöst förfarande vid inflaggning av fartyg* där man föreslår att en s.k. inflaggningsportal ska inrättas. Den ska innehålla all information och stödmaterial som är relevant för inflaggning och möjliggöra för redaren att kunna intresseanmäla sig eller initiera en ansökan om inflaggning. Den ska också möjliggöra att berörda myndigheter kan dela information sinsemellan. En viktig del i uppbyggnaden av en inflaggningsportal anges vara att redare slipper att lämna vissa uppgifter flera gånger – det gäller även uppgifter som ska lämnas till olika verksamheter inom Transportstyrelsen.⁷³ Fortfarande finns dock ingen gemensam inflaggningsportal, vilket tas upp av Trafikutskottet i sitt betänkande⁷⁴ i april 2020 och som också Trafikanalys tagit upp i sin uppföljning av godstransportstrategin.⁷⁵

Få övriga åtgärder för regelförenklning och förenklad administration

Transportstyrelsen har tillsammans med Skatteverket och Trafikverket tolkat uppdraget om en inflaggningsportal som att det inte enbart handlar om registrering av fartyg, utan att även klassificering och certifiering liksom beslut om sjöfartsstöd samt övriga myndighetstillstånd som behövs för att inregistrering ska utredas. I Transportstyrelsens ovan nämnda rapport⁷⁶ lyfts därför även fram andra åtgärder i syfte att förenkla dessa processer. Beträffande certifiering finns till exempel behov av standardisering och harmonisering av bedömningar i sjöfartstillsynen. Tillgänglighet lyfts också fram, framförallt möjligheten att komma i kontakt med tjänstemän vid Transportstyrelsen. Den föreslagna inflaggningsportalen ska, då den är på plats, innehålla en kundkontaktfunktion som är tänkt att vara redarens kontaktperson i varje enskilt inflaggningsärende. Det är också Transportstyrelsens ambition att inkludera processen om förhandsbesked om sjöfartsstöd i en samlad portal (se närmare om förhandsbesked nedan). Transportstyrelsen uppmärksammar också behovet av att se över konstruktionen av den svenska stämpelskatten, som i ett internationellt perspektiv framstår som förhållandevis hög och ofta är den största kostnaden vid inflaggning. Likaså tar rapporten upp behovet att genom lag- och förordningsändringar effektivisera handläggningen i fartygsregistret.

⁷¹ Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/inflaggning.

⁷² Regeringsbeslut 2015-12-17, N2015/08888/MRT

⁷³ Transportstyrelsen (2016), Om ett sömlöst förfarande vid inflaggning av fartyg, dnr TSS 2015-3100

⁷⁴ Trafikutskottet, *Sjöfartsfrågor*, Betänkande 2019/20 TU:08, <https://data.riksdagen.se/fil/3EA374EB-757C-40FC-A758-572EBE98A470>

⁷⁵ Trafikanalys (2020), *Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2020*, Rapport 2020:3, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppdrag-att-utvardera-strategi-for-godstransporter-7714/

⁷⁶ Transportstyrelsen (2016), *Om ett sömlöst förfarande vid inflaggning av fartyg*, dnr TSS 2015-3100.

Transportstyrelsen aviserar i rapporten att man ämnar fortsätta detta förbättringsarbete. Flera av åtgärderna har också införts. En inflaggningslots har inrättats, dock som det verkar med ett otydligt övergripande myndighetsansvar och inte liktydigt med den kundkontaktfunktion som rapporten talar om. Vidare finns på webbsidan numera information om inflaggningsprocessen såväl på svenska som på engelska, även om den engelska informationen inte är lika tydlig och utförlig som den svenska och dessutom svårare att hitta.^{77,78} Vidare har hantering, bokning och planering av fartygsbesiktning samlats i en kundtjänst för sjöfartstillsyn och struktur och rutiner för sjöfartstillsynen har utvecklats. Men därutöver har i stort sett inga av de uppmärksammade problemen åtgärdats eller de föreslagna förändringarna genomförts.

Arbetet med att åstadkomma förenklingar för sjöfarten vad gäller myndighetskontakter och fartygsregistrering har pågått länge. Förutom ovan nämnda uppdrag har regeringen även lagt andra uppdrag med bäring på förenkling av regelverk, såsom regelförenkling för sjöfarten och uppgiftslämnarservice för företagen. Mycket lite av de idéer och förslag som framförts i dessa sammanhang har dock genomförts. Av den senaste uppföljningen av den nationella gods-transportstrategin som Trafikanalys genomfört i mars 2020 framgår också att för närvarande pågår inget utvecklingsarbete på Transportstyrelsen mot något som kan liknas vid den portal som regeringen efterfrågar.⁷⁹

I sammanhanget förtjänar att nämnas att Transportstyrelsen har varit snabb när det gäller att ta fram information om de åtgärder och mått som vidtagits i syfte att hantera och mildra effekter till följd av den rådande coronapandemin. På myndighetens hemsida finns redan på första sidan tydlig och samlad information såväl på svenska som på engelska både om vidtagna åtgärder och om allmänna åtgärder och bestämmelser för att hejda och undvika smittspridning i samband med hamnanlöp. Myndigheten har också inrättat och aktiverat en krisledningsstab för att snabba upp beslutsprocesserna internt och kunna hantera ett förväntat ökat antal ärenden till följd av coronapandemin (se kapitel 3).

Delegerade klassificeringssällskap

Det är vanligt att den ansvariga myndigheten har delegerat uppgiften att utföra kontroller och inspektioner av fartyg till privata 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.

Även i Sverige har Transportstyrelsen delegerat uppgifter till denna typ av organisationer och för närvarande (avtal sedan 2019) finns fem klassificeringssällskap, så kallade erkända organisationer. Vilka certifikat och dokument med tillhörande besiktningar som Transportstyrelsen har överlåtit framgår av delegationsavtalen med de erkända organisationerna. De fartyg som innehar dessa certifikat/dokument kan således anlita en erkänd organisation för tillsynen istället för Transportstyrelsen.⁸⁰

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. Men även om rederierna har välkomnat och i stor utsträckning använder denna möjlighet har antalet avtal med erkända organisationer inte ökat sedan starten. Problem med att åstadkomma likartade bedömningar mellan olika tillsynsorgan förekommer också. I syfte

⁷⁷ Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/inflaggning

⁷⁸ Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se/en/shipping/Vessels/fly-the-swedish-flag/

⁷⁹ Trafikanalys (2020), *Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2020*, Rapport 2020:3, s. 56, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppdrag-att-utvardera-strategi-for-godstransporter-7714/

⁸⁰ Transportstyrelsen, <https://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/>

att minska dessa problem har Transportstyrelsen arbetat med att vidareutveckla nationella tillämpningsanvisningar samt styrande och stödjande dokument för processen kring de erkända organisationerna.⁸¹ Vidare har införts undantag från det krav på om periodisk tillsyn (sjövärdighetsbesiktning) från Transportstyrelsen, och som hittills gällt även för fartyg som har fullständig delegerad tillsyn. Dessa fartyg behöver normalt sett inte genomgå sjövärdighetsbesiktningar om de har de övriga certifikat som krävs för fartygets användning och som är utfärdade av en erkänd organisation.⁸²

Funktionsbaserat regelverk och egenkontroll för nationell sjöfart

Det år 2018 införda funktionsbaserade regelverket för nationell sjöfart bygger i huvudsak på egenkontroll, det vill säga att fartygsägare själv kontrollerar och ansvarar för att fartyget är sjövärdigt. Regelverket innebär att fartygsägare åläggs ansvar för att systematiskt kontrollera och dokumentera att fartyget är säkert och att verksamheten bedrivs på ett säkert sätt. Reglerna utgörs i många fall av funktionskrav som anger vad som ska uppfyllas, men inte hur och det finns vanligen flera sätt att uppfylla kraven. Inledningsvis omfattade systemet med egenkontroll fartyg i yrkesmässig trafik över 15 meter. Från den 1 april 2019 omfattas även yrkesfartyg med en längd av 5–15 meter, samt fritidsfartyg med en längd över 24 meter.⁸³

I den nationella godstransportstrategin skriver regeringen att det funktionsbaserade regelverket avser att möjliggöra innovation och alternativa lösningar, liksom ett förenklat tillsynssystem för fartyg som går i nationell trafik. Åtgärder för att underlätta tillämpningen av de nya regelverken ska prioriteras. Regeringen avser att fortsätta arbetet med att föreslå förenklingar i regelverken för sjöfarten. Som ett led i detta avser regeringen att se över hur ett mer riskbaserat lotspliktregelverk kan utformas samt se över vilka tekniska och administrativa förutsättningar som finns för att effektivisera lotsningsverksamheten.⁸⁴

Utöver en ökad säkerhet till följd av att fler fartyg nu kontrolleras, är frågan dock om det nya systemet innebär några administrativa eller kostnadmässiga fördelar för sjöfarten. Systemet med egenkontroll har visserligen minskat antalet kontroller av fartyg för Transportstyrelsen totalt sett, med sannolikt mindre kostnader för myndigheten. Att genomföra kontroller har nu istället lagts på fartygsägare med en ökad administrativ börda, särskilt för riktigt små företag som inte tidigare varit föremål för dessa kontrollkrav. Det utrymme som det funktionsbaserade regelverket ger för olika lösningar har dessutom visat sig ställa nya krav på bedömningen där redare och myndighet ibland har olika uppfattning.

För att underlätta processen har Transportstyrelsen tagit fram allmänna råd och kompletterande upplysningar till regelverket samt en e-tjänst med en interaktiv handbok för inrapportering av uppgifter. Till den e-tjänst som fartygsägare ska använda för att lämna uppgifter och rapportering sina egenkontroller hör en interaktiv handbok. De allmänna råden och upplysningarna utgör rekommendationer och är inte bindande och det står fartygsägaren fritt att välja andra sätt att uppfylla kraven om det går att motivera och dokumentera på ett relevant sätt. Den valda lösningen ska dock vara i nivå med den lösning som presenteras i de allmänna råden.⁸⁵

⁸¹ Transportstyrelsen (2016), *Om ett sömlöst förfarande vid inflagging av fartyg*, s. 24-25.

⁸² 2 kap 8 §, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet, TSFS 2018:27.

⁸³ Transportstyrelsen, <https://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/nationell-sjofart/fartyg-som-ar-15-meter-eller-mer/egenkontroll-och-tillsyn-av-fartyget/>

⁸⁴ Regeringen (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter – en nationell godstransportstrategi*, s. 36, www.regeringen.se/informationsmaterial/2018/06/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter-en-nationell-godstransportstrategi/

⁸⁵ Transportstyrelsen, <https://transportstyrelsen.se/sv/regler-for-nationell-sjofart/>

Höjda och sänkta avgifter 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.

För 2020 har Transportstyrelsen föreslagit både höjningar och sänkningar av avgifter för sjöfarten. Höjning av avgifter avser hamnskydd, fartygsregistret och delvis lotsdispenser. En sänkning föreslogs för avgifter för manuell registrering av fartygsuppgifter, för försäkringscertifikat samt avgifter för personliga behörigheter och certifikat. Sammantaget beräknar Transportstyrelsen att avgiftsuttaget 2020 för sjöfarten har ökat med cirka 8 procent jämfört med 2019. Förändringen är en följd både av volymförändringar och ändrade avgiftsnivåer.⁸⁶ Förslaget trädde i kraft 1 januari 2020 utan några förändringar för sjöfartens del.⁸⁷

I tabellen nedan sammanfattas kort de huvudsakliga förändringarna i Transportstyrelsens avgifter. För vissa produktgrupper som omfattar många varianter på avgiftsbelagda tjänster, såsom olika typer av registreringsåtgärder, olika behörighetsbevis och certifikat eller undantag från lotsplikt som varierar med lotsledens längd, anges endast ett urval av avgiftsförändringar. Med undantag för förhållandevis stora avgiftssänkningar för tillsyn av fartyg och utfärdande av försäkringscertifikat, visar tabellen sänkningar av avgifter motsvarande 10 till drygt 30 procent respektive höjningar av avgifter motsvarande 10 till drygt 40 procent.

Tabell 6.1. Sammanställning av huvudsakliga avgiftsförändringar, kronor.

<i>Produkt/tjänst</i>	<i>Avgift 2019</i>	<i>Avgift 2020</i>
Tillsyn av hamnar och hamnanläggningar	9 000–18 000	13 000–25 000
Tillsyn av fartyg, manuell registrering	1 400	500
Försäkringscertifikat för fartyg	2 500	1000
Registrering av båt, skepp m.m.	5 500–23 000	6 000–28 000
Diverse behörighetsbevis	800	600
Lotsdispenser, nya	19 000–51 000	21 000–56 500
Tillstånd transport av farligt gods	Fast avgift	Löpande 1 400 kr/tim
Tillsyn av bulkterminaler	Fast avgift	Löpande 1 400 kr/tim

Källa: Egen bearbetning av Transportstyrelsen 2019, Beskrivning av avgiftsförändringar 2020.

Transportstyrelsen har som tidigare nämnts meddelat att man avser att, med några undantag, inte besluta om avgiftsförändringar för kommande år 2021. Detta med hänvisning till coronapandemin och det mycket svåra läge pandemin medför i samhället.⁸⁸

⁸⁶ Transportstyrelsen 2019, *Beskrivning av avgiftsförändringar 2020*, PM 2019-06-04.

⁸⁷ Transportstyrelsen, TSFS 2019:141, *Föreskrifter om avgifter*.

⁸⁸ Transportstyrelsen den 18 maj 2020, *Kommunikation om avgifter*. e-post från GD Jonas Bjelfvenstam.

6.2 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 utökat utrymme för ekonomiskt stöd. Därutöver förekommer också exempelvis skatteåtgärder likt den så kallade tonnageskatten i syfte att påverka sjöfartens finansiella villkor.

Tonnageskatt

År 2016 beslöt riksdagen om ett svenskt tonnageskattesystem med första ikraftträdande från den 1 januari 2017. Tonnagebeskattningen innebär i korthet schablonbeskattning av så kallad kvalificerad sjöfart som bedrivs av rederier med strategisk verksamhet i Sverige. Fartygen ska bland annat vara av en viss storlek, registrerade i och ägda i ett EES-land samt sysselsätta i internationell sjöfart.

Den 10 juni 2020 fanns totalt 11 företag registrerade i tonnageskattesystemet, jämfört med 10 ett år tidigare.⁸⁹ Det kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.⁹⁰

Fördelen med tonnagebeskattning anses bl.a. vara att skattereglerna får mindre betydelse för rederiernas investeringsbeslut.⁹¹ Enligt branschföreningen Svensk Sjöfart var det viktigt att få svensk tonnagebeskattning på plats och systemet framhålls som ett av de bästa som finns. Men branschen menar samtidigt att det svenska tonnageskattesystemet är onödigt restriktivt, bland annat genom kravet att ett fartyg maximalt får segla 25 procent av sin tid på svenska hamnar. Dessutom utesluts stora, från näringslivs- och miljösynpunkt viktiga, segment såsom den kustnära tankflottan. Ett mer förenklat och harmoniserat regelverk, där exempelvis grunden för sjöinkomst, sjöfartsstöd och tonnagebeskattning får samma bedömningsgrunder, skulle enligt branschen göra det mer attraktivt att gå med i systemet.⁹²

Förlängning av ekobonussystemet väntas

Under hösten 2018 lanserades det nya Ekobonussystemet. Syftet med Ekobonussystemet är att genom ett ekonomiskt stöd 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.

Den första ansökningsperioden som kom igång först i slutet av 2018 resulterade i att två rederier tilldelades cirka 8 miljoner vardera för sina transportupplägg⁹³, varav ett av projekten

⁸⁹ E-postkommunikation med Skatteverket 2020-06-12.

⁹⁰ SOU 2015:4, *Ett svenskt tonnageskattesystem* (SOU 2015:4), Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringsen, s. 476.

⁹¹ Svensk Sjöfart, Det svenska tonnageskattesystemet FAQ, www.sweship.se/wp-content/uploads/2016/12/Det-svenska-Tonnageskattesystemet-FAQ.pdf.

⁹² Sjöfartstidningen 3 april 2020, www.sjofartstidningen.se/branschen-foreslar-langsiktiga-atgarder/

⁹³ Trafikverket pressmeddelande 18 dec 2018, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/tva-sjofartsprojekt-far-ekobonus.

fortfarande pågår. En ny ansökningsomgång är planerad för 2020 men avvaktar för närvarande (juni 2020) EU-kommissionens beslut till följd av Sveriges förlängningsansökan.⁹⁴

6.3 Bemanning och bemanningsstöd

Denna redovisning har fokus på sjöfartens konkurrenssituation året innan, men brukar även innehålla vissa framåtblickar. I detta avsnitt beskriver vi inledningsvis utvecklingen av samt vissa smärre justeringar av det svenska sjöfartsstödet.

Sjöfartsstöd

Sjöfartsstödet är ett ekonomiskt stöd till redare och fartygsägare som syftar till att sänka bemanningskostnaderna för anställda på ursprungligen svenskflaggade fartyg. Från 2020 har dock kravet om att fartyget ska vara svenskregistrerat ändrats till att fartyget ska vara registrerat i ett nationellt fartygsregister i ett EES-land. Likaså har villkoren preciserats, bland annat genom att minimiperioder för att få stöd införs.⁹⁵ Stöd utgår med belopp motsvarande sjömannens skatt på sjöinkomst samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. I samband med att tonnageskattningsystemet infördes 2016 beslutades att minskningen av statens intäkter delvis skulle finansieras genom en sänkning med en procent av anslaget för sjöfartsstöd. En arbetsgivare får därför tillbaka 99 procent i stället för 100 procent av skatteavdrag och sociala avgifter.⁹⁶

Under 2017 utbetalades 1,43 miljarder kronor i sjöfartsstöd, fördelat på 41 rederiföretag. Sjöfartsstödet har visat sig vara viktigt för att upprätthålla en tillräcklig lönsamhet för de rederier och fartyg som får del av stödet. Enligt den årliga uppföljningen av sjöfartsstödet effekter som Trafikanalys gör, uppgick sjöfartsstödet andel av rederiernas omsättning år 2018 till drygt tio procent. För torrlastsegmentet och färjerederierna, där andelarna är ännu högre och kan uppgå till så mycket som 20 procent av omsättningen, påverkar stödet i ännu högre grad lönsamheten.⁹⁷

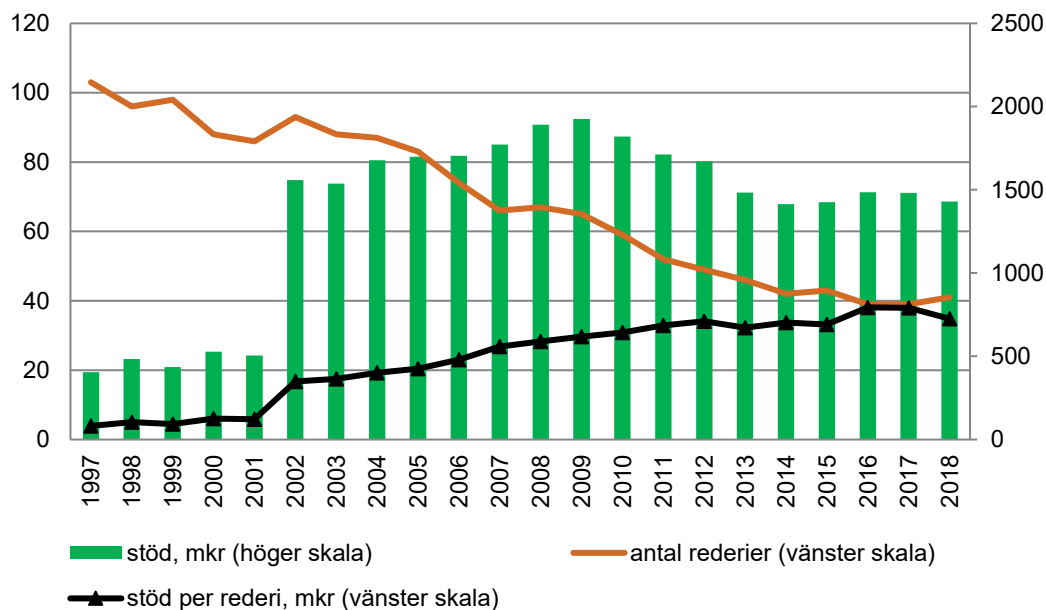
Sedan stödet infördes har dock antalet stödberättigade rederier minskat och utvecklingen visar en trend mot färre stödmottagande rederier, se Figur 6.1.

⁹⁴ E-post från Björn Garberg, Trafikverket 200527.

⁹⁵ SFS 2020:19, Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd.

⁹⁶ Regeringens budgetproposition 2019/20:1, s. 96.

⁹⁷ Trafikanalys (2019), *Sjöfartsstödet effekter 2018*, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_14-sjofartsstodets-effekter-2018.pdf



Figur 6.1. Utvecklingen för sjöfartsstödet och antalet stödmottagande rederier.
Källa: Trafikanalys 2019, Sjöfartsstödet 2018.

Utvecklingen kan endast delvis förklaras av ett minskat antal svenskflaggade fartyg. När den första formen av stödet började utbetalas till rederierna 1997 gick det till ett 100-tal rederier. Sedan dess har antalet rederier som ansökt om och fått sjöfartsstöd mer än halverats. En förändring av stödet år 2001 innebar att stödbeloppen från år 2002 höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. I och med förändringen ökade det sammanlagda stödbeloppet kraftigt och fortsatte öka fram till år 2009. Därefter minskade sjöfartsstödet successivt, för att år 2015 vända uppåt igen. En förklaring till denna ökning kan tänkas vara att från den 1 juli 2014 utvidgades stödet till att även omfatta specialfartyg m.m.⁹⁸ Därefter har som nämnts stödet från 2020 breddats till att också omfatta fartyg registrerade i ett EES-land, vilket förväntas medföra utbetalningar till ytterligare cirka 50 sjömän.⁹⁹

Förhandsbesked om sjöfartsstöd dröjer

Som tidigare nämnts tar regeringen i den nationella godstransportstrategin upp frågan om förhandsbesked om sjöfartsstöd som en ambition för att öka antalet svenskregistrerade fartyg.¹⁰⁰ År 2016 kom Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd) med ett förslag om hur detta skulle kunna lösas relativt enkelt genom en ändring av §7 i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.¹⁰¹ Enligt uppgift från Trafikverket har frågan legat vilande i väntan på den förnyade notifieringsprocessen avseende det svenska sjöfartsstödet. Notifieringen var klar i december 2019.¹⁰² Frågan bereds nu inom Regeringskansliet.¹⁰³

⁹⁸ Prop 2012/13:144, Bet 2012/13:TU19, Skr 2012/13:290

⁹⁹ Regeringskansliet (2019), *Ändringar i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd*, promemoria

¹⁰⁰ Regeringens ambition är att öka antalet svenskregistrerade fartyg genom bland annat en gemensam inflyggningsportal och förhandsbesked om sjöfartsstöd. (NGST sid 36)

¹⁰¹ Trafikverket (DfS 15/30:2) 2016, *Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna att underlätta registrering i fartygsregistret*, bilaga 3 i Transportstyrelsens redovisning (om ett sömlöst förfarande

¹⁰² Epost från Trafikverket (Delegationen för sjöfartsstöd), 6 april 2020.

¹⁰³ E-post från Infrastrukturdepartementet, 29 maj 2020.

6.4 Forskning och utveckling

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

Sjöfarten har en viktig roll i transportsystemet och branschen jobbar med att utvecklas och bli attraktiv såväl ur ett miljömässigt som ett företagsekonomiskt perspektiv. Vägen till framtidens hållbara sjöfart handlar om bränslen och en ansvarsfull roll för transportköpare. En stor del av forskningen som bedrivs på sjöfartsområdet möjliggörs genom statligt stöd till forsknings- och innovationsprojekt, som finansieras och administreras av Trafikverket.¹⁰⁴ Nedan återges några sådana forskningsinitiativ där det offentliga helt eller delvis deltar i finansiering eller på andra sätt stödjer forskningen.

Trafikverkets forskningsportfölj på sjöfartsområdet

Inom ramen för sitt uppdrag driver och finansierar Trafikverket forskning och innovation tillsammans med akademi och näringsliv. Våren 2018 gjordes en innovationsupphandling omfattande 100 miljoner kronor för en tioårsperiod och som involverade en bred krets av aktörer, till exempel även hamnar. För att delta med förstudier och innovationsprojekt som finansieras inom programmet krävs en omfattande medfinansiering.¹⁰⁵

Regeringen fattade år 2019 beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att bredda och utöka stödet till forskning och innovation på sjöfartsområdet. Inom ramen för den nationella infrastrukturplanen aviserades en budget på upp till 100 miljoner kronor årligen, vilket innebar en närmare fördubbling av stödet jämfört med tidigare. Ett syfte med satsningen var att öka sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, samt bidra till en utvecklad och hållbar sjöfart.¹⁰⁶

Trafikverkets Fol-portfölj Sjöfart innehåller ett stort antal rad projekt som syftar till att förnya och effektivisera sjöfartssystemet och dess komponenter. Vanligen pågår projekten i flera år och i projektkatalogen för 2019/2020 finns för närvarande projekt som sträcker sig över en tidsperiod från 2016 till som längst 2024.

Bland projekten finns projekt för utveckling av teknik och digitalisering (ex. Akustiskt övervakningsprogram för Östersjön, Förutsättningar för ett nytt navigationssystem från land), utveckling av säkerhetssystem (ex. Brand i nya energibärare, Risker för fartygs struktur och stabilitet vid kollision och grundstötning) samt miljöeffektivisering (ex. Fler elanslutna fartyg vid kaj, Morötter och piskor inom sjöfarten för att uppnå miljö kvalitetsmål, Naturanpassade erosionsskydd i farleder). Portföljen rymmer också forskning kring mer "mjuka" frågor såsom arbetsmiljö och sociala faktorer (ex. Uppföljning av psykisk och organisatorisk arbetsmiljö i sjöfarten, Autonomi och ansvar – Människans roll i framtidens sjöfart) liksom frågor om risk och sårbarhet i sjöfartssystemet i ett transportpolitiskt perspektiv (ex. Logistiska konsekvenser av konflikten i Göteborgs containerhamn).¹⁰⁷

¹⁰⁴ Sjöfartstidningen 23 mars 2020, www.sjofartstidningen.se/information-och-trendspaning-pa-foi-dag/

¹⁰⁵ Sjöfartstidningen 25 maj 2018, www.sjofartstidningen.se/100-miljoner-till-hallbar-forskning/

¹⁰⁶ Regeringen pressmeddelande 25 april 2019, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/04/regeringen-satsar-pa-innovation-och-forskning-inom-sjofarten

¹⁰⁷ Trafikverkets Portfölj Sjöfartsområdet. Projektkatalog 2019/2020.

I september lämnade Trafikverket in den första rapporteringen i uppdraget och sedan april har 11 nya projekt inom sjöfartsområdet startat eller beviljats finansiering. Tio projekt är godkända förenklade projektförslag som därmed har fått möjligheten att lämna in en fullskalig ansökan. De flesta av projekten ligger hos den dedikerade sjöfartsportföljen men tre nystarter återfinns i forskningsportföljen Planera. Trafikverkets prognos är att bidragen till sjöfartsområdet uppgår till cirka 60–65 miljoner kronor under 2019, vilket är en ökning med 5–10 miljoner kronor jämfört med i fjol.¹⁰⁸

Transportstyrelsen bedriver regelförenklingsarbete om smarta fartyg

Inom ramen för sin instruktionsenliga marknadsövervakning har Transportstyrelsen tittat på utvecklingen mot smarta fartyg. Begreppet är ett samlingsnamn för fartyg som kan vara fjärrstyrda, obemannade eller bemannade med ett ökat beslutsstöd. Myndigheten konstaterar att smarta fartyg bland annat kommer att påverka framtidens kompetensbehov och ställa andra krav på kommunikationsmöjligheter mellan olika parter. Ett segment som kommit långt i utvecklingen är obemannade fartyg, som både kan ersätta och komplettera annan sjöfart. För svensk del behövs bland annat en regelgenomgång för att se över möjligheterna att anpassa reglerna för framtidens sjöfart och att Transportstyrelsen fortsatt agerar och påverkar internationella regelprocesser där så är möjligt.¹⁰⁹

Branschprojekt om digitaliserade anlöp

Ett av projekten som beviljats pengar inom ramen för Trafikverkets sjöfartsportfölj är programmet Branschgemensamt digitalt anlöp. Det drivs i ett brett samarbete mellan myndigheter (Sjöfartsverket och SMHI) och branschföreningarna Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening, Näringslivets Transportråd tillsammans med ett stort antal enskilda branschaktörer. Projektet syftar till att utveckla anlöpet till svenska hamnar. Det pågår till den 31 december 2021 och innehåller fyra förstudier; Utveckling av en gemensam process för anlöp, Beskrivning av hur en IT-infrastruktur för digitalisering bör se ut, Förbättrad information till sjöfarten kring hamnar, farleder och lotskrav m.m. (s.k. NTI), Praktisk testning och validering av internationell standard (SECOM) för maritim information.¹¹⁰

6.5 Sammanfattningsvis

I detta avsnitt tittar vi närmare på och följer upp utvecklingen av den svenska sjöfartens konkurrensvillkor inom fyra områden som Trafikanalys tidigare har identifierat som viktiga för svenskregistrerade fartygs konkurrenssituation

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn har Transportstyrelsen sedan ett antal år tillbaka redovisat ambitiösa planer på regelförenkling och åtgärder för att stimulera och underlätta för inflygning. Av dessa har dock förhållandevis lite blivit genomfört och ännu finns exempelvis den aviserade inflygningsportalen inte på plats.

På området för skatte- och investeringsvillkor har den sedan några år tillbaka införda tonnageskatten resulterat i att ytterligare ett fartyg (rederi) har anslutit sig och i juni 2020 finns nu totalt 11 fartyg registrerade. Detta kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet. Vidare har regeringen planerat för, men ännu inte beslutat om, en förlängning av den så kallade ekobonusen som infördes 2018 i syfte att

¹⁰⁸ Trafikverket, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-om-forskning-och-innovation2/2019-09/trafikverket-okar-satsningarna-pa-sjofartsforskning/

¹⁰⁹ Transportstyrelsen Årsredovisning 2019.

¹¹⁰ Sjörapporten 2/2020, *Fyra studier som ska digitalisera anlöpen*.

underlätta etablering av nya sjöfartsprojekt. Beslutet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Det så kallade sjöfartsstödet, som utgår till redare i syfte att täcka bemanningskostnader motsvarande sjömansskatt och sociala avgifter, har genomgått vissa förändringar under året. Förutom att stödet minskat med 1 procentenhet till att endast täcka 99 procent av dessa kostnader, har kravet om att fartygen ska vara svenskflaggade ändrats till EES-flaggade fartyg. Sedan stödet infördes har antalet stödberättigade rederier minskat och utvecklingen visar en trend mot färre stödmottagande rederier. Parallellt kan dock skönjas en utveckling av ökade utbetalningar av stöd, sannolikt bland annat till följd av ändrade flaggregler samt en viss utökning av fartygskategorier som är berättigade för stöd.

På området för forskning och utveckling finns en rad forsknings- och innovationsprojekt, som möjliggörs genom statligt stöd. I avsnittet återges några sådana forskningsinitiativ där det offentliga helt eller delvis deltar i finansiering eller på andra sätt stödjer forskningen.

7 Slutsatser

I rapporten har vi beskrivit utvecklingen för den svenska sjöfarten dels som en del av svenskt näringsliv, dels som trafikslag. Vi har givit en ögonblicksbild av vilka effekter som coronapandemin har haft på godstrafiken till och från svenska hamnar, och hur krisen har påverkat sjöfartsföretagen och deras sysselsättning.

Färre anlöp och stora minskningar i passagerartrafiken

Flera rederier (Viking Line, Birka, Eckerö, Stena, Tallink) har tvingats ställa in trafik mellan Stockholm–Helsingfors–Tallinn. Enligt Sjöfartsverket minskade under april 2020 antalet passagerare med knappt 90 procent jämfört med samma månad 2019. Antalet anlöp minskade såväl bland passagerarfartygen som lastfartygen. Godsmängden minskade dock inte lika mycket som mängden inresta passagerare. De största minskningarna i passagerartrafiken under första kvartalet var från danska, finska och lettiska hamnar.

Omsättningsförluster för rederierna och arbetslöshet bland sjömännen

Under mars minskade omsättningen inom sjötransport med 10-15 procent, och under april minskade omsättningen med 47 procent i genomsnitt jämfört med motsvarande perioder 2019. Värst har det varit för rederierna inom färje- och passagerartrafiken.

Arbetsförmedlingens statistik över öppet arbetslösa (som kan ta ett arbete med kort varsel) visade att under mars och april 2020 var arbetslösheten större för de flesta kategorier av sjömän. I april ökade arbetslösheten för lättmatros och maskinpersonal med 300 procent.

Dessutom är den långsiktiga kompetensförsörjningen för sjöfarten hotad av stora pensionsavgångar och minskande kullar med examina och förstagångsutfärdade behörigheter.

Sverige har infört en rad åtgärder för att mildra coronakrisen

Sverige har infört en rad offentliga stödåtgärder i syfte att mildra konsekvenserna för bland annat sjöfartsföretag till följd av coronapandemin. Beslut om åtgärder har fattats löpande i takt med att problem uppmärksamats i en föränderlig och ofta svåröversäglig omgivning. I de flesta fall har såväl regeringen som myndigheterna också varit förhållandevis snabba att agera.

System för korttidspermittering, omställningsstöd, förlängda giltighetstider för certifikat, uppskjutna kontroller av fartyg, förlängning av behörigheter har införts. Transportstyrelsen har aktiverat krisledningsstab, avstår med några undantag från avgiftshöjningar 2021 och har senarelagt förfallodatum på fakturor med mera.

De åtgärder som Sverige och andra länder har vidtagit hittills visar sig också ligga väl i linje med de stödåtgärder som branschen efterfrågar. Coronapandemin pågår dock fortfarande och det är ännu för tidigt att uttala sig om hur effektiva åtgärderna är eller visar sig vara. Från branschhåll såväl i Sverige som i Europa efterfrågas också ytterligare åtgärder, bland annat att åtgärderna tydligare riktas eller anpassas för just sjöfarten.

Den svenskregistrerade handelsflottan ökade med fem fartyg

Den svenskregistrerade handelsflottan har under de senaste decennierna minskat, men de senaste åren har vi kunnat se en ökning. Under 2019 växte den svenskregistrerade handels-

flottan sammanlagt med fem fartyg. Antalet riktigt stora fartyg minskade dock något, vilket gjorde att tonnaget totalt sett blev lite lägre 2019 jämfört med 2018.

Den *svenskkontrollerade* flottan utgörs av den svenska rederinäringens fartyg. Fartygen har blivit allt större, vilket medfört att den långsiktiga trenden visar ett ökande bruttotonnage, men samtidigt ett svagt vikande antal fartyg. Under 2019 minskade dock såväl tonnaget som antalet fartyg något jämfört med 2018.

Bland de fartyg som angjorde svenska hamnar under 2018 var de flesta fartyg registrerade i Nederländerna, Antigua and Barbuda, Malta och UK. På listan över de vanligaste registren kom Sverige först på 12:e plats. Det betyder att det mesta av godset som transporteras med sjöfart genom svenska hamnar går på utländsk köl.

Sjöfarten har relativt höga externa miljökostnader jämfört med andra trafikslag

Regeringen har en ambition om att flytta över gods från vägtransporter till sjöfart. En anledning till det är att sjöfarten är ett trafikslag utan trängsel, men också att det är relativt effektivt när det gäller miljöutsläpp per tonkilometer. Uppdaterade metoder när det gäller beräkning av sjöfartens transportarbete och bränsleförbrukning har medfört högre externa marginalkostnader för sjöfarten. Tillsammans med Trafikverkets högre värdering av koldioxid, i kombination med koldioxidens höga andel av sjöfartens utsläpp, har detta medfört att sjöfartens externa marginalkostnader är betydligt högre än tidigare, och internaliseringsgraden är betydligt lägre.

Forskning visar dock att dagens styrmedel inte räcker för att sjöfarten ska nå sina miljö- och klimatmål. De styrmedel som skulle krävas skulle sannolikt leda till högre transportpriser för sjöfart, vilket skulle utmana möjligheterna att nå en överflyttning. Därför råder det en målkonflikt mellan regeringens klimatpolitik och målet om ökad överflyttning av gods till sjöfart.

Trafikverkets höjning av värderingen av koldioxid förstärker och förtydligar den målkonflikten på sjöfartsområdet. Sjöfarten har högre icke-internaliserade externa marginalkostnader än övriga trafikslag och sjöfarten betalar för sina externa kostnader i lägre utsträckning (har lägre internaliseringsgrad) än övriga trafikslag, både för gods- och persontrafik.

Sjöfartens konkurrensvillkor

När det gäller registrering, kontroll och tillsyn har Transportstyrelsen sedan ett antal år tillbaka redovisat ambitiösa planer på regelförenkling och åtgärder för att stimulera och underlätta för inflygning. Av dessa har dock förhållandevis lite blivit genomfört och ännu finns exempelvis den aviserade inflygningsportalen inte på plats.

På området för skatte- och investeringsvillkor har den sedan några år tillbaka införda tonnageskatten resulterat i att ytterligare ett fartyg (rederi) har anslutit sig och i juni 2020 finns nu totalt 11 fartyg registrerade. Detta kan jämföras med tonnageskatteutredningens beräkning att 23 företag på sikt skulle träda in i systemet.

Vidare har regeringen planerat för, men ännu inte beslutat om, en förlängning av den så kallade ekobonusen som infördes 2018 i syfte att underlätta etablering av nya sjöfartsprojekt. Beslutet bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Det så kallade sjöfartsstödet, som utgår till redare i syfte att täcka bemanningskostnader motsvarande sjömansskatt och sociala avgifter, har genomgått vissa förändringar under året. Förutom att stödet minskat med 1 procentenhet till att endast täcka 99 procent av dessa kostnader, har kravet om att fartygen ska vara svenskflaggade ändrats till EES-flaggade fartyg. Sedan stödet infördes har antalet stödberättigade rederier minskat och utvecklingen visar en trend mot färre stödmottagande rederier. Parallellt kan dock skönjas en utveckling av

ökade utbetalningar av stöd, sannolikt bland annat till följd av ändrade flaggregler samt en viss utökning av fartygskategorier som är berättigade för stöd.

På området för forskning och utveckling finns en rad forsknings- och innovationsprojekt, som möjliggörs genom statligt stöd. I avsnittet återges några sådana forskningsinitiativ där det offentliga helt eller delvis deltar i finansiering eller på andra sätt stödjer forskningen.

8 Referenser

Af Sjöfart, Arbetsförmedlingen, statistik, <https://arbetsformedlingen.se/om-oss/statistik-och-analyser>

Bjerking (2019), *Makrofaktorer som påverkat marknadsförutsättningarna för svenska rederier 2018*, underlagsrapport till Trafikanalys 2019-06-27.

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

Chalmers Tekniska Högskola, årsredovisningar.

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

Cruise Europe, www.cruiseurope.com/statistics.

Eriksson Gunnar, *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*, utredning på uppdrag av Chalmers och Linneuniversitetet 2020-06-25.

Eurostat, *Gross weight of goods handled in all ports, country level*, <https://ec.europa.eu/eurostat/>

ECSA (2020), *COVID-19 Survey May 2020*, European Community Shipowners' Association, maj 2020, www.ecsa.eu/news/survey-report-shows-severe-economic-impact-covid-19-pandemic-european-shipping

Finska regeringen, Statsrådet och ministerierna, *Regeringen föreslår anslag för understödjande av fartygstrafiken* https://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/hallitus-esittaa-maararahaa-laivaliikenteen-avustamiseen

Finska regeringen, Statsrådet och ministerierna, *Förslaget om att slopa farledsavgifterna på remiss* https://valtioneuvosto.fi/sv/artikeln/-/asset_publisher/vaylamaksujen-poisto-lausuntokierrokselle

Finska regeringen, Ministry of Transport and Communications, *Temporary amendments to transport legislation*, www.lvm.fi/en/-/temporary-amendments-to-transport-legislation-enter-into-force-on-1-june-1193165

Finska Transport och kommunikationsverket Traficom, *Aktuellt om corona*, www.traficom.fi/sv/aktuellt/aktuellt-om-corona?active=0&limit=20&offset=0 (hämtad 12 juni 2020).

Lag (2020:548) om omställningsstöd, www.regeringen.se/rattsliga-dokument/lagratsremiss/2020/06/omstallningsstod-till-foretag-som-fatt-minskad-omsattning-pa-grund-av-coronaviruset/

Lighthouse (2020), *Size, specialization and flexibility – the role of ports in a sustainable transport system*, www.lighthouse.nu/sv/nyheter/062020/sm%C3%A5-hamnar-ber%C3%A4knas-f%C3%A5-st%C3%B6rre-delen-av-trafiken-vid-%C3%B6verflyttning

Linnéuniversitetet, årsredovisningar

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

Riksdagen, *Sjöfartsfrågor*, Trafikutskottets betänkande 2019/20:TU8, www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/arende/betankande/sjofartsfragor_H701TU8

Regeringens proposition, *Budgetproposition* prop 2019/20:1.

Regeringens proposition, *Sjöfartsstödet inriktning*, prop 2012/13:144.

Regeringen Finansdepartementet, *Om förslaget korttidspermittering*, 16 mars 2020, uppdaterad 14 maj 2020, www.regeringen.se/artiklar/2020/03/om-forslaget-korttidspermittering/

Regeringen, pressmeddelande 25 april 2019, *Regeringen satsar på innovation och forskning inom sjöfarten*, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/04/regeringen-satsar-pa-innovation-och-forskning-inom-sjofarten

Regeringen, pressmeddelande 12 juni 2020, *Regeringen föreslår ytterligare regellättnader för sjöfarten*, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/regeringen-foreslar-ytterligare-regellattnader-for-sjofarten/

Regeringen, pressmeddelande 2 juni 2020, *Förslag om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd skickas på remiss*, www.regeringen.se/pressmeddelanden/2020/06/forslag-om-tillfalligt-anpassat-sjofartsstod-skickas-pa-remiss/

Regeringskansliet (2019), *Ändringar i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd*, promemoria, dnr I2019/02400/TM.

Regeringskansliet (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara transporter – en nationell godstransportstrategi*, www.regeringen.se/informationsmaterial/2018/06/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi/

Regeringskansliet (2015), *En svensk maritim strategi – för människor jobb och miljö*, augusti 2015 www.regeringen.se/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf

SCB, Yrkesregistret SSYK, www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/standard-for-svensk-yrkesklassificering-ssyk/

SEKO Sjöfolk, e-post 2020-06-25

SFS 2009:438 Fartygssäkerhetsförordningen (SFS 2003:438), <https://svenskförfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2018-06/SFS2018-752.pdf>

SFS 2020:19, Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd, www.lagboken.se/views/pages/getfile.ashx?portalId=56&docId=3854401&propId=5

Sjöfartsverket, pressmeddelande 2020-06-09, *Sjöfartsverket tillsätter sjöfartsrådgivare*, www.sjofartsverket.se/sv/Press/Sjofartsverket-tillsatter-sjofartsradgivare/

SOU 2015:4, *Ett svenskt tonnageskattesystem* (SOU 2015:4), Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen, www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2015/02/sou-20154/

STCW-konventionen, www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx

Svensk sjöfart, VD-bloggen, 20-05-04 www.sweship.se/nyhet/vd-bloggen-laget-ar-dramatiskt/

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

Trafikanalys (2015), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2015*, rapport 2015:13 www.trafa.se/globalassets/rapporter/2010-2015/2015/rapport_2015_3_svensk_sjoefarts_internationella_konkurrenssituation_2015.pdf

Trafikanalys (2017), *Fartyg 2016 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*, www.trafa.se/sjofart/fartyg/

Trafikanalys (2018), *Fartyg 2017 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*, www.trafa.se/sjofart/fartyg/

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

Trafikanalys (2019), *Fartyg 2018 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*, www.trafa.se/sjofart/fartyg/

Trafikanalys (2019), *Sjöfartsstödet effekter 2018*, Rapport 2019:14, www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_14-sjofartsstodets-effekter-2018.pdf

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

Trafikanalys (2020), *Sjötrafik 2019*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys (2020), *Sjötrafik 2020 kvartal 1*, www.trafa.se/sjofart/sjotrafik/

Trafikanalys (2020), *Nationella godstransportstrategin – uppföljning 2020*, Rapport 2020:3, www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/uppdrag-att-utvardera-strategi-for-godstransporter-7714/

Trafikanalys (2020) *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, Rapport 2020:1, 2020:2, 2020:4 samt PM 2020:1, www.trafa.se/etiketter/transportekonomi/

Trafikanalys, årliga rapporter 2014–2020 *Uppföljning av de transportpolitiska målen*, www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/maluppfoljningens-rapporter/

Trafikanalys, Seasearcher databas.

Trafikanalys, *Transportläget*, www.trafa.se/sidor/transportlaget

Trafikverket (2020), *ASEK-rapporten*, juni 2020, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-for-dig-i-branschen/2020-06/ny-asek-rapport-med-ekonomiska-kalkylvarden/

Trafikverket (2016), *Redovisning av uppdrag att utreda förutsättningarna att underlätta registrering i fartygsregistret*, DfS 15/30:2, bilaga 3 i Transportstyrelsen (2016)

Trafikverket, Portfölj *Sjöfartsområdet*. Projektkatalog 2019/2020

Trafikverket, pressmeddelande 18 dec 2018, *Två sjöfartsprojekt får ekobonus*, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2018-12/tva-sjofartsprojekt-far-ekobonus

Trafikverket, pressmeddelande 27 sep 2019, *Trafikverket ökar satsningarna på sjöfartsforskning*, www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/aktuellt-for-dig-i-branschen3/aktuellt-om-forskning-och-innovation2/2019-09/trafikverket-okar-satsningarna-pa-sjofartsforskning/

Trafikverket i Finland, www.traficom.fi

Transportstyrelsen (2016), *Om ett sömlöst förfarande vid inflaggning av fartyg*, dnr TSS 2015-3100.

Transportstyrelsen (2019), *Beskrivning av avgiftsförändringar 2020*, PM 2019-06-04.

Transportstyrelsen (2019), e-post, *Registeruppgifter förstagångsutfärdade behörigheter*.

Transportstyrelsen (2019), TSFS 2019:141, *Föreskrifter om avgifter*,
<https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/ts-foreskrifter-i-nummerordning/2016/?RuleNumber=2016:105&RulePrefix=TSFS>

Transportstyrelsen (2020), Årsredovisning 2019,
https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/finansiering/arsredovisning/transportstyrelsen-arsredovisning-2019.pdf

Transportstyrelsen (2020), pressmeddelande 26 mars 2020, *Avgiftsåtgärder för att underlätta för sjöfarten*, <https://transportstyrelsen.se/sv/Nyhetsarkiv/2020/avgiftsatgarder-for-att-underlatta-for-sjofarten/>

Transportstyrelsen den 18 maj 2020, *Kommunikation om avgifter*, e-post från GD Jonas Bjelfvenstam.

Transportstyrelsen, *Information om covid-19 och åtgärder för sjöfarten*,
https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/vart-uppdrag-och-arbetssatt/coronaviruset-covid-19/ts-information-om-covid-19-och-atgarder-for-sjofarten.pdf

Transportstyrelsen, *Inflaggning*, www.transportstyrelsen.se/inflaggning

Transportstyrelsen, *Fly the Swedish flag*, www.transportstyrelsen.se/en/shipping/Vessels/fly-the-swedish-flag/

Transportstyrelsen, *Erkända organisationer*,
<https://transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Tillsyn/erkanda-organisationer/>

Transportstyrelsen, *Regler för nationell sjöfart*, <https://transportstyrelsen.se/sv/regler-for-nationell-sjofart/>

UNCTADstat,
https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en

Vierth I, Trosvik L, Holmgren K, Sammanfattning av projektet *Morötter och piskor*, VTI PM 3 mars 2020, www.vti.se/sv/Forskningsomraden/morotter-och-piskor/

Press och tidningsartiklar

Sjöfartstidningen, 23 mars 2020, *Information och trendspaning på FOI-dag*,
www.sjofartstidningen.se/information-och-trendspaning-pa-foi-dag/

Sjöfartstidningen 25 mars 2020, *Finska staten stöder samhällskritisk färjetrafik*,
www.sjofartstidningen.se/finska-staten-stoder-samhallskritisk-farjetrafik/

Sjöfartstidningen 27 mars 2020, *Så hjälper de nordiska länderna sjöfarten*,
www.sjofartstidningen.se/sa-hjalper-de-nordiska-landerna-sjofarten-coronakrisen/

Sjöfartstidningen 1 april 2020, *Resandet för sjömän måste fungera*,
<https://www.sjofartstidningen.se/resandet-sjoman-maste-fungera/>

Sjöfartstidningen 3 april 2020, *Hittills få åtgärder för att trygga sjöfarten*,
www.sjofartstidningen.se/hittills-fa-atgarder-att-trygga-sjofarten/

Sjöfartstidningen 3 april 2020, *Branschen föreslår långsiktiga åtgärder*,
www.sjofartstidningen.se/branschen-foreslar-langsiktiga-atgarder/

Sjöfartstidningen 22 april 2020, *Estland slopar farledsavgifterna*,
www.sjofartstidningen.se/estland-slopar-farledsavgifterna/

Sjöfartstidningen 22 april 2020, *Krisorganisation ger snabba beslut*,
<https://www.sjofartstidningen.se/krisorganisation-ger-snabba-beslut/>

Sjöfartstidningen, 25 maj 2018, *100 miljoner till hållbar forskning*,
www.sjofartstidningen.se/100-miljoner-till-hallbar-forskning/

Sjöfartstidningen, 29 maj 2020, *Finland slopar inte farledsavgifter*,
<https://www.sjofartstidningen.se/finland-slopar-inte-farledsavgifter/>

Sjörapporten, *Fyra studier som ska digitalisera anlöpen*, nr 2/2020,
<https://issuu.com/sjofartsverket/docs/p574-sjorapporten-2-2020-isuu>

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.